

Motores, caballos y distancia: El transporte como herramienta de trabajo y condición de vida de los asalariados ganaderos de la Provincia de Buenos Aires en el siglo XXI

*Engines, horses and distance: Transport as a tool of work and living conditions of livestock wage earners in the Province of Buenos Aires in the 21st century*

Capdevielle, Bruno



Bruno Capdevielle

[Capdbruno@gmail.com](mailto:Capdbruno@gmail.com)

*Centro Interdisciplinario de Estudios Agrarios (CIEA), Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires*

**Pampa. Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales**

Universidad Nacional del Litoral, Argentina

Universidad de la República, Uruguay

ISSN: 1669-3299

ISSN-e: 2314-0208

Periodicidad semestral

Núm. 30, e0084, 2024

[revistapampa@unl.edu.ar](mailto:revistapampa@unl.edu.ar)

Recepción: 9 Abril 2024

Aceptación: 5 Noviembre 2024

DOI: <https://doi.org/10.14409/pampa.2024.30.e0086>



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

**Resumen.** El transporte es central en la vida y el trabajo de los sujetos rurales, en especial de los asalariados de producciones extensivas. Sin embargo, los abordajes sobre la movilidad rural se encuentran focalizados en el estado de los caminos y las condiciones de accesibilidad de la población en general. Sobre esta base, emerge el interrogante sobre la movilidad de los asalariados ganaderos, para quienes la distancia -espacial y temporal- se encuentra presente en el trabajo y la vida cotidiana. El objetivo del artículo es entonces abordar las condiciones en el transporte de los trabajadores ganaderos en el marco de la relación asalariada y los distintos tipos de residencia, haciendo foco en los conflictos y condiciones que se presentan cotidianamente. Para ello nos basaremos en entrevistas que permiten diferenciar tanto la movilidad por trabajo dentro del campo, y entre el campo y el pueblo como el transporte por fuera de las obligaciones laborales.

**Palabras clave:** Transporte, Producción ganadera, Trabajo rural, Movilidad, Asalariados ganaderos.

**Abstract.** *Transport is central to the life and work of rural people, especially for wage workers in extensive production. However, approaches to rural mobility are focused on the state of the roads and the accessibility conditions for the population in general. On this basis, the question arises as to the mobility of livestock workers, for whom distance - both spatial and temporal - is present in both regular work and daily life. The aim of this article is therefore to address the transport conditions of livestock workers in the context of the wage-earning relationship and the different types of residence, focusing on the conflicts and conditions that arise daily. To this end, we based*

*on interviews which allow us to differentiate between mobility for work within the countryside and between the countryside and the countryside and between the countryside and the village, as well as transport outside of work.*

**Keywords:** *Transport, Livestock production, Rural work, Rural mobility, Livestock employees.*

## 1. INTRODUCCION

La movilidad y el transporte es un elemento central tanto en la producción como en el trabajo y la vida de los sujetos rurales. Como se observa en un reciente informe de FAUBA (2023), la movilidad y la infraestructura de transporte rural es multidimensional, no afecta sólo a lo productivo, sino también a las necesidades sociales de la población de este medio, que la requieren para realizar tareas como la educación, la salud y la seguridad. A la vez, Pellegrini (2014) plantea que el transporte es un problema de organización económica de las explotaciones agropecuarias, ya que implica la pregunta de cómo llegan los trabajadores a su lugar de trabajo. Este aspecto se encuentra legislado en la ley N°26.727, en base a la cual el empleador debe proporcionar los medios necesarios si existe una distancia igual o mayor a 3 km entre el lugar de alojamiento y el lugar de trabajo y no hay transporte público. Según el marco jurídico, si el trabajador vive en el campo el empleador no debe proveer transporte, aunque sí los bienes necesarios para la vida. Si el trabajador vive en el pueblo el productor debe proveer al trabajador los medios para llegar al lugar de trabajo. Desde las investigaciones del trabajo rural, este tópico ha sido introducido como uno de los aspectos relevantes que consideran los trabajadores en términos de costos de movilización (Aparicio y Benencia, 1999), siendo abordado en general, en relación a la movilidad de los trabajadores migrantes (Neiman, 2010).

En términos de condiciones estructurales, se destacan entre los antecedentes las características de la infraestructura y la demografía rural. En cuanto a las primeras, diversas investigaciones marcan que el soporte de la movilidad agraria son los caminos rurales (FAUBA, 2023; Peralta y Peralta, 2018; Salomón, 2022). Esta red vial secundaria está conformada en la provincia de Buenos Aires por 104.695 km de caminos que, en casi su totalidad son de tierra y se encuentran bajo la dependencia de los municipios -75%- y la provincia -25%- (FAUBA, 2023). En términos de abordaje, como destaca Salomón (2022), el tratamiento de la temática ha sido encabezado por técnicos e ingenieros que han presentado los caminos rurales como un telón de fondo, atemporal y vacío. En este sentido, el autor plantea críticamente que los caminos son una construcción social vinculado a prácticas y procesos sociales donde hay vida social y conflictos. En línea con Salomón, es posible ampliar el interrogante más allá de la movilidad pública y los caminos rurales -omitidos generalmente en la dinámica social y económica agraria- e incorporar al análisis la indagación de los vehículos y la movilidad dentro del lugar de trabajo.

Vinculado a estos puntos resultan relevantes los conceptos de transitabilidad (FAUBA, 2023) o accesibilidad (Pellegrini, 2014) para evaluar no sólo la distancia en kilómetros sino también el tiempo de transporte considerando el estado de los caminos y los vehículos utilizados. En ambas investigaciones, los grados de estas medidas facilitan o dificultan las posibilidades de consumo, interacción social y acceso a servicios públicos y privados. En este sentido, tener en cuenta la accesibilidad no sólo da cuenta de poder -o no- transportarse sino el riesgo de no llegar a tiempo a los compromisos cotidianos.

En relación a los aspectos demográficos y sociales, la configuración del transporte en la ruralidad se encuentra inserta y condicionada por el proceso de despoblamiento rural en la región pampeana iniciado por los productores en los años '70 y agudizado por parte de los trabajadores desde la década de los '90 (Balsa, 2006; FAUBA, 2023). En términos concretos, la población rural en la provincia de Buenos Aires pasó de ser el 29% en 1947 a tan sólo el 3% en 2010 (FAUBA, 2023). Asimismo, según el censo de población de 2018, la mayor parte de la residencia rural está compuesta por asalariados y sus familias.

En este marco de caminos de tierra municipales y residentes asalariados es donde se desarrolla la ganadería bovina que, a diferencia de la agricultura, es una producción en la que los medios de producción principales -los vacunos- pueden moverse durante el proceso de trabajo y producción. En este sentido, se mueven tanto las personas y las herramientas, como los animales. En cuanto a estos últimos, el transporte en pie por medio de arreos ha tendido a desaparecer, primero por la expansión del ferrocarril para los traslados de larga distancia, y segundo, en línea con Sánchez (2015), por el

predominio de los camiones a partir crecimiento de las rutas pavimentadas a partir de los '60. De forma contemporánea, Peralta y Peralta (2018) realizan una investigación completa sobre el transporte en la producción bovina de carne en Buenos Aires, presentando la localización de establecimientos faenadores, remates feria y movimiento anual de animales según regiones, donde observan que el movimiento en camión es centralmente interregional.

Ahora bien, pasando del transporte de animales al de las personas en ganadería hallamos el aporte de Pellegrini (2014), quien introduce que la ganadería bovina es una producción que permite combinar residencia en una localidad y empleo rural siempre que el lugar de trabajo sea accesible y cercano, siendo que cuanto más lejos se encuentra la producción es más costoso y riesgoso trasladarse. En este sentido, Peralta y Peralta (2018) indagan los traslados que realizan los productores ganaderos extensivos e intensivos a lo largo del año según las tareas cotidianas y el calendario sanitario. En estos antecedentes, si bien se aborda el transporte de los sujetos ganaderos, no se examinan las condiciones y los cambios en la movilidad de los empleados y sus familias. Además, se enfocan en la movilidad fuera del ámbito productivo, siendo la ganadería bonaerense un sector primario donde las extensiones de producción recorridas regularmente continúan siendo grandes.

En este escenario, donde se ha retomado parcialmente la movilidad de animales y personas tampoco se analiza el transporte dentro de los establecimientos productivos. En este sentido, algunas publicaciones de abordaje corporativo-sectorial dan cuenta, y promueven, la sustitución del uso del caballo para recorrer y hacer otras tareas, incorporando cuatriciclos (CREA, 2018), camionetas y motos (García Santillán, 2013). Estas publicaciones se enfocan en aspectos técnicos, de costos y gestión a nivel micro del transporte dentro del campo. Sin embargo, permiten poner sobre la mesa el interrogante alrededor del uso del caballo como medio de producción y transporte en la ganadería. Si bien los autores no lo abordan directamente, esto permite visibilizar de forma implícita el vínculo entre el uso del caballo, la demanda de trabajo y las calificaciones requeridas a los empleados ganaderos.

De esta manera queda planteada una temática general, como la del transporte rural, para un sector productivo y de trabajadores específicos, el ganadero bovino. En este marco, el desafío se encuentra en hacer foco en la especificidad sin abandonar los procesos sociales en los cuales se encuentran insertos los cambios en el transporte en la ganadería. Considerando esto, el objetivo de este artículo es analizar las condiciones y los cambios del transporte en el trabajo y la vida de los asalariados ganaderos y sus familias. Metodológicamente, este artículo presenta un enfoque cualitativo y se basa en el trabajo de campo realizado en la provincia de Buenos Aires entre el segundo semestre de 2022 y el primer semestre de 2023. El material resultante del trabajo de campo incluye observaciones participantes, visitas a los establecimientos productivos y entrevistas semiestructuradas a diferentes actores de la producción ganadera bonaerense. En términos concretos, se entrevistaron a más de 80 personas entre trabajadores, sus familias, productores y técnicos estatales en 20 partidos<sup>1</sup> de la Provincia de Buenos Aires. Además, estos materiales se recabaron de explotaciones ganaderas con distintas orientaciones productivas, como cría, ciclo completo y engorde.

Sobre esta base, en el presente texto se plantean tres apartados. En primer lugar, examinaremos la movilidad dentro del lugar de trabajo, haciendo foco en la transición del caballo a la moto. Por otro, indagaremos la movilidad entre los establecimientos productivos y el pueblo en el marco del trabajo, dando cuenta del rol y las características de las camionetas 4x4 en la actualidad rural. Por último, analizaremos los traslados por fuera de las tareas laborales condicionadas por la relación asalariada, incorporando a la familia de los trabajadores a la temática. A la vez, cada una de esta triada de dimensiones serán examinadas a la luz de los cambios en la productividad del trabajo, en el control del proceso laboral y en la conflictividad capital-trabajo. Ello se hará partiendo de reconocer, por un lado, que el trabajo tiene una doble dimensión, donde hay un aspecto práctico y otro de relaciones (Burawoy, 1989). Por otro, asumiendo que en la producción agropecuaria capitalista existen diferentes formas de conflictividad y resistencias en la relación capital-trabajo (Rau, 2009; Scott, 2003).

---

<sup>1</sup> Olavarría, Azul, Ayacucho, Laprida, Benito Juárez, Tapalqué, General Lamadrid, Coronel Pringles, Gonzales Chávez, San Cayetano, Púan, Pigüé, Saladillo, Lobos, Roque Pérez, 9 de Julio, Rivadavia, Trenque Lauquen, Villegas, Vedia, Brandsen y Punta Indio.

## 2. “DEJANDO EL RECADO Y AGARRANDO LA MOTO”, LA MOVILIDAD DENTRO DEL CAMPO

Como primera dimensión del transporte en el trabajo ganadero abordaremos los traslados dentro de los espacios de trabajo y producción, los campos. Históricamente y hasta el presente siglo, la movilidad de trabajadores y los animales dentro de los ámbitos productivos ha tenido al caballo como medio de producción central. Sin embargo, en las últimas décadas esta característica, que daba a la ganadería el lugar de persistencia en el uso de los equinos como herramienta<sup>2</sup>, ha comenzado a modificarse por la incorporación de vehículos automotores: motos, cuatriciclos y camionetas. Enfocados en el trabajo y la relación salarial, estas transformaciones pueden ser abordadas tanto en términos de productividad y demanda de trabajo como en relación con el empleo y adopción tecnológica.

### 2.1. Tiempos, productividad y autonomía

Los cambios en la demanda y los tiempos de trabajo son la primera forma en la que abordaremos las transformaciones en la movilidad dentro de los campos dada por la incorporación de motos y cuatriciclos. Estas modificaciones son las más visibles en la realidad contemporánea de los trabajadores, ya que permiten una reducción en el tiempo requerido para trasladarse y realizar ciertas tareas. Esta disminución se da tanto por el incremento de la velocidad del transporte, como por un aumento en la resistencia del medio de transporte y la eliminación de tareas de preparación necesarias para realizar el traslado y las tareas.

El primer aspecto, la velocidad, se observa en el testimonio de Ezequiel:

*Con la moto vos acelerás, un potrero te agiliza y cuando tenés que ir al campo que te queda del otro lado del vecino vas mucho más rápido. A caballo tenés que ir todo el día al galope. Antes iba a las 7 de la mañana y volvía a las 2 de la tarde, a la 1. Ahora yo salgo a las 8 de la mañana y para las 11:30 o 12 menos cuarto estoy en casa* (Ezequiel, trabajador, 50 años, Gral. Lamadrid, abril 2023).

En este ejemplo, el tiempo de recorrida se puede reducir de 6-7 horas a 5, requiriendo entre una y dos horas menos de trabajo por día. Se evidencia así una disminución en el tiempo de trabajo necesario para esta tarea regular.

Complementariamente, a diferencia del caballo que se cansa, la moto permite sostener la velocidad en el tiempo haciendo que además de reducir el tiempo se amplie la cobertura espacial. Según Alberto, quien comparte el uso del vehículo con su empleado, la moto:

*...(cambia) la cantidad el tiempo, la agilidad, la velocidad. Nosotros tenemos los campos cerquita y ahora no le anda el medidor, pero lo ponías en cero cuando salías a la mañana y cuando terminabas la recorrida capaz que tenías 40 km* (Productor, 59 años, Laprida, marzo 2023).

En la misma línea, Ramiro<sup>3</sup> relata que para hacer un recorrido diario hasta el centro del campo tarda 20 minutos o media hora si va a galope firme, pero con la moto tarda 10 minutos o menos.

Estos casos, además de dar cuenta de la velocidad reflejan que el caballo no puede ser utilizado todo el día a máxima velocidad, porque se cansa. Según los testimonios, un caballo no puede realizar más de 50 km por día y la velocidad para realizar un viaje así implicaría ir al tranco. Asimismo, según el testimonio de Gustavo (Trabajador y pequeño productor, 54 años, Laprida, agosto 2023) y la corroboración personal, para un viaje de 10 km al galope se tarda alrededor de 40 minutos y más del doble al tranco. En términos generales, y sin considerar los condicionamientos del terreno y el clima, un caballo puede ir al tranco a unos 6 km/h, al trote a unos 19 km/h y al galope a unos 48 km/h (Mi Caballo, 2019).

A la mayor cobertura tiempo-espacio posibilitada por la moto, se suma la supresión del tiempo de preparación previa que requiere el caballo para su uso, lo que se denomina “agarrar caballo”. Esto implica encerrarlo si está suelto, agarrarlo, ensillarlo y salir de donde están los caballos a donde se haga

<sup>2</sup> Nos referimos en este caso a caballos que son utilizados como herramientas de la producción ganadera y no equinos que son bienes producidos como pueden ser los usados en el turf, el polo o las jineteadas.

<sup>3</sup> Trabajador, Roosevelt, partido de América, 2023.

la tarea. Esta tarea que pueden llevar entre 15 minutos y hasta una hora, dependiendo de factores como la distribución de instalaciones y animales en el campo, el lugar de residencia del trabajador, la cantidad de caballos a ensillar, el grado de mansedumbre de los equinos, entre otros aspectos. En el caso de la moto “es una patada” y ya arranca.

Además de para recorrer, las motos comenzaron a ser utilizadas para arrear bovinos. En palabras de Jerónimo, en un campo en el que trabajó 10 años:

*...(para) hacer los trabajos se usaba una moto, para encerrar lo que es el ganado, es un 70% más rápido una vez que el animal se acostumbra. Para que vos te des una idea, nosotros íbamos a un lote que estaba a una legua, al fondo. Nosotros ensillábamos, el de la moto ya salía, cuando nosotros llegamos, cuando estábamos por llegar allá, el de la moto venía con las vacas a mitad de camino (Trabajador, 31 años, Laprida, marzo 2023).*

De esta manera, la incorporación de los motores para recorrer promovió el acostumbramiento de los animales, permitiendo también el uso para tareas como encerrarlos y moverlos. Esta adopción gradual se verifica en la mayoría de los casos donde la moto se incorpora. Bajo estas condiciones, el escenario actual presenta una coexistencia y complementación entre la moto y el caballo, donde la primera va ganando terreno en determinadas tareas.

Además de lo observado, pero en menor medida, se han incorporado cuatriciclos a la movilidad y las tareas ganaderas. En comparación, estos vehículos son más caros y también son menos ágiles y veloces para recorrer. Sin embargo, cuando son incorporados se destacan para armar parcelas en planteos de pastoreo rotativo, hacer el seguimiento de la parición<sup>4</sup> y realizar tareas con diversas herramientas que son difíciles de carga a caballo o en moto. Cabe marcar que en el armado de parcelas no se sustituye al caballo ya que esta tarea suele ser caminando, por lo que el cambio en el tiempo de trabajo es más significativo. Al igual que la moto, el cuatriciclo puede llevarse en la camioneta, por lo que también implica menos tiempo que encerrar los caballos y ensillar.

En base a lo observado, se evidencia que, en términos de la realización de las tareas y la demanda de trabajo, hay un incremento de la productividad del trabajo vía incorporación de motos y cuatriciclos. Tanto por el incremento de la velocidad de las recorridas, la adopción de los vehículos a motor para tareas específicas como la eliminación de tareas de preparación, entre otros cambios, se da una ampliación de la capacidad laboral de quien realiza las tareas productivas.

## 2.2. Empleo, trabajo y autonomía

Como se marcó, las transformaciones en el transporte dentro de los campos ahorran tiempo y permiten ampliar la cobertura espacial de los trabajadores respecto al uso del caballo. Sin embargo, desde la relación capital-trabajo y el empleo emergen diferentes consecuencias que significan acuerdos y tensiones. La respuesta de Bernardo ante la pregunta por las motos introduce parcialmente los problemas:

*...(motos) sí, por comodidad, nadie quiere ensillar, nadie nada. Baja la moto de la camioneta y sale recorriendo. Y la hacienda la juntan, como se acostumbran. Ahí tenés un tipo de esos te saca un día de trabajo. En moto cuanto tardás para recorrer, en un mañana te recorriste mil hectáreas. Está bueno y no está bueno (Trabajador, 57 años, Laprida, abril 2023).*

En este fragmento se evidencia la doble dimensión del trabajo y las implicancias del cambio tecnológico. Es decir, en términos de Burawoy (1989), el componente práctico – el tiempo de trabajo y las condiciones de este- y el componente de relaciones -el menor empleo-. En este sentido, la contracara de la mayor productividad y explotación es la menor demanda de trabajo y esto presenta un primer punto de disputa por el tiempo liberado que puede tener diversas resoluciones. Según el trabajo de campo, se hallaron tres variantes.

- Por un lado, esto puede llevar a que un trabajador cuide mayor cantidad de campo y bovinos, haciendo el trabajo que antes hacía otro y por lo tanto reduciendo el empleo global de la explotación. Esta variante, que es la introducida por Bernardo, es planteada por García

<sup>4</sup> Esta atención no sólo implica revisar el estado de salud, sino también pesarlos, ponerles caravanas, etc.

Santillán (2013) al afirmar que: (un trabajador) potencialmente en 8 horas de trabajo podría atender 6 o 7 rodeos a razón de 400 a 500 cabezas por rodeo. Puede manejar 4000 cabezas por día. Así, esa persona vale mucho más (García Santillán, 2013:46).

- Por otro lado, puede permitir que se incorporen nuevas tareas productivas, ya sea dentro de la relación de dependencia. La forma más común es intensificar la producción a partir de la implementación de parcelas o la incorporación de la alimentación en confinamiento para engordar la cría o los animales adultos.
- Por último, el tiempo liberado puede ser utilizado por el trabajador según su criterio y que la jornada laboral pueda reducirse. Esto es posible en los casos donde el asalariado tiene relativa autonomía en la organización del trabajo y encuentra un número limitado de tareas para realizar diariamente. En este sentido, el tiempo sobrante puede servirle para no madrugar tanto, para hacer tareas de autoconsumo, de mantenimiento o changas por fuera del lugar de trabajo. Esta tercera variante no es poco frecuente si tenemos en cuenta que una gran parte de los trabajadores controlan los ritmos y la planificación de las tareas diarias.

De forma general, se observa en la práctica que las tres formas de ocupar el tiempo obtenido se combinan dependiendo tanto el tipo de producción, el nivel tecnológico, los grados de autonomía de los trabajadores como la etapa del año y las tareas a cargo. Sin embargo, en las primeras dos formas, la reducción de tiempos implica una mayor intensidad del trabajo, en la primera por extensión y en la segunda por intensificación. Estas significan a la vez una mayor explotación del trabajo por parte del empleador.

Bajo estas condiciones, cabe preguntarse por qué un productor incorporaría una moto -u otro vehículo- si no puede aprovechar la fuerza de trabajo liberada. Es decir, por qué invertiría si puede sacarle un rédito en productividad y aumentar el grado de explotación. Este interrogante puede tener diversos casos. Por un lado, hay establecimientos donde el límite en la explotación del trabajo hace que para algunos no sea viable ni necesario incorporar la moto, ya que les sobraría fuerza de trabajo. En este sentido Marcos remarca:

*(...) se usa muchísimo la moto, nosotros no lo usamos porque nuestros campos son relativamente chicos, pero se usa mucho el cuatriciclo, se usa muchísimo en las estancias. Vos siempre tenés que diferenciar los campos* (Marcos, productor, 41 años, América, mayo 2023).

Por otro, hay explotaciones intensificadas donde los caballos compiten por el uso del suelo y la variable caballos/explotación toma relevancia, por lo que la moto o el cuatriciclo se incorporan en términos de costo de oportunidad del forraje. En tercer lugar, se encontraron casos donde la moto no era incorporada por el productor sino por el empleado, dando lugar a otra dimensión de tensiones, la propiedad de los medios de producción.

### **2.3. Adopción, propiedad y uso de las motos**

En este escenario donde el pasaje del caballo al motor aumenta la productividad del trabajo, se comprueba que la mayor parte de los casos donde los trabajadores utilizan motos han sido compradas por los productores, aunque no todas. Estas condiciones implican tensiones particulares que vinculan propiedad, adopción y uso de los medios de producción.

En términos generales de la producción agropecuaria capitalista, las herramientas son propiedad del productor e impuestas por este, mientras quienes las utilizan son los trabajadores. De esta manera, los conflictos emergentes están vinculados al uso y no tanto a la adopción y la propiedad. Sin embargo, el escenario ganadero contemporáneo plantea un contexto menos simplificado.

En la mayoría de los casos donde se utilizan vehículos dentro del campo, los mismos son propiedad del productor y son aceptados por los trabajadores. En estos establecimientos se presenta una resistencia y desconfianza inicial al uso de la moto, pero con la incorporación efectiva se adopta ya que para los mismos trabajadores acelera las tareas y las hace más sencillas. En esta línea, la mayor parte de los trabajadores y productores consideran a la moto una herramienta que puede ser incorporada para facilitar

y mejorar las condiciones de trabajo en algunas tareas, pero que no puede ser utilizada para todo. En este sentido, se destacaron frecuentemente que una menor cantidad de tiempo para realizar las tareas significan una menor exposición a las condiciones climáticas como el frío, calor y viento.

Por fuera de estos hallamos dos formas más. Por un lado, los casos donde los trabajadores rechazan el uso de vehículos a motor, tanto porque prefieren utilizar el caballo como por haberlos probado y no haberse convencido. En estos casos emerge el conflicto si el empleador busca imponer la adopción y los trabajadores simplemente no usan los vehículos, aseguran que no sirven o encuentran que siempre están “rotos”. El control de la realización de las tareas permite en este sentido que los trabajadores elijan las herramientas -caballo o moto- que utilizan diariamente. Por otro lado, hay trabajadores que han promovido -e impuesto- en su lugar de trabajo el uso de la moto. Dentro de estos hallamos casos donde los propios empleados compran la moto y otros donde convencen al patrón de adquirirla. Un caso particular y contrario al predominante resultó ser el de Ezequiel. Según su testimonio:

*... hace ya entre 8 y 10 años arranqué a andar en moto porque me pegué una rodada una vez y me esguincé un músculo, el que va de la pierna a la columna y no podía andar a caballo. Donde probé andar en moto, no me bajé más de la moto (Ezequiel, trabajador, 50 años, Gral. Lamadrid, abril 2023).*

En este caso, no fue el productor quien propuso o impuso la moto, sino que fue él quien se compró una moto para demostrarle al patrón que andaba. El escenario se completa con que Eduardo, por el accidente, no podía andar más a caballo, haciendo que sin la moto no pueda realizar las tareas ganaderas y tenga que cambiar de trabajo. Otro caso de adopción asalariada fue el de Bautista (Trabajador, 43 años, Laprida, octubre 2022), a quien los patrones le dejaban tener 15 caballos, los cuales usaba para el trabajo y a la vez conseguía ingresos extra con su venta. Esto cambió cuando le redujeron, sin previo aviso, el número total a 7 caballos. En esta situación el trabajador se enojó por el cambio en el acuerdo de palabra, vendió todos los caballos y se compró una moto.

Enfocándonos en la situación predominante, propiedad de los productores de los vehículos, emerge el conflicto por la forma de uso, el mantenimiento y el cuidado de esta. En este sentido, para los empleadores los vehículos no son bien cuidados por los asalariados, mientras que para los últimos no proveen de repuestos, nafta y condiciones para una buena utilización. Esta disputa se da sobre un escenario difuso, donde los vehículos se desgastan y rompen por el uso en el campo, resultando complejo controlar la forma de utilización en un escenario laboral que depende del tipo de terreno, la cantidad y el tipo de tareas para que se usa, el clima, entre otros condicionamientos. De forma de reducir esta tensión y que los trabajadores traten “como si fueran de ellos” los vehículos, en uno de los establecimientos visitados se le había prometido al trabajador que si después de dos años la moto se encontraba en condiciones se la regalaban. Este acuerdo de palabra no aclaraba que pasaba con el uso de la moto para trabajar y tampoco era una oferta realizada para todos los trabajadores, pero implicaba la perspectiva para el trabajador de hacerse con un capital.

Estos conflictos emergentes de la propiedad y forma de uso de las motos presentan una diferencia respecto a los caballos, donde no se recabaron problemas por el “mal uso”. Esto debe, por un parte, a que los vehículos representan mayor capital para los empleadores respecto a los caballos, a la vez que a estos últimos no los utilizan ni controlan el estado. Por otra parte, a que el uso y trato de los equinos que tienen los trabajadores es más considerado. Esta última causa, a la vez, se encuentra abonada por el vínculo de los trabajadores con sus caballos, ya que, a diferencia de la moto, la preparación, el cuidado y el manejo de los caballos se encuentra bajo la órbita de ellos. En este sentido, la propiedad de los caballos puede ser del empleador, pero también del empleado o de terceros a los que les estén amansando. Estas posibilidades dados por acuerdos y arreglos que permiten al trabajador tener algo en propiedad y hacer algo de dinero extra tiene implícita la utilización de los caballos en las tareas de la explotación. Se configura de esta forma un intercambio de permisos y usos alrededor de los caballos que en la moto son más rígidos y menos frecuentes.

#### **2.4. La persistencia del caballo**

En este escenario de búsqueda de mayor productividad e intensidad del trabajo vía incorporación de motos dentro del campo es relevante preguntarnos sobre el final del uso del caballo como herramienta en la ganadería. Este interrogante resulta clave no sólo por ser esta producción donde más se utilizan los equinos como medio de producción, sino por la persistencia de tareas y calificaciones vinculadas a su uso. En este sentido, se detectó un debate implícito al interior de los entrevistados -trabajadores, productores y técnicos- en torno al reemplazo total del caballo y las tareas específicas. Respecto a ello, retomamos a Mariano, quien afirmó: *El paisano que enlaza la vaca en el campo, y piala, no va más. Ahora los campos de avanzada andan en cuatriciclo, con todas las herramientas, te hacen una parcela de eléctrico en 15 minutos* (Productor, Laprida, septiembre 2022).

Tomando este testimonio de disparador, observamos que para la mayoría de los entrevistados hay tareas vinculadas a la destreza del trabajador y el caballo que no pueden ser realizadas en moto. Trabajos como enlazar un bovino, auxiliar en el parto de una vaca u operar con el ganado dentro de la manga son los mencionados para considerar la persistencia del uso del caballo. En este sentido, son las capacidades para rotar en el eje, apartar y manejar el ganado las que mantienen el uso del caballo por parte de los trabajadores. En este sentido, a diferencia de lo esperado, tampoco en los feedlots se dejó de utilizar para manejar el ganado. En estos establecimientos donde las distancias son cortas y predominan las herramientas mecánicas se observó que ya sea por el barro de los corrales, la existencia de gran cantidad de animales en espacios reducidos o la diversidad de grados de mansedumbre, el caballo es una herramienta que “no han podido reemplazar”.

Sobre este escenario, una minoría de los entrevistados plantearon posible -y hasta deseable- la sustitución total del caballo<sup>5</sup>. Esta posición no fue sólo de productores, sino que algunos trabajadores como Eduardo relataron al autor como enlazaba terneros chiquitos y como “parteriaba”<sup>6</sup> una vaca con la moto. De forma más general, Marcos describe el escenario: *Los paisanos han agarrado el lazo arriba del cuatriciclo, hay una mutación ahí, el paisano motoquero, algunos llevan el perro ahí entonces tienen el lazo, llevan todo ahí y se usa mucho* (Productor, 41 años, América, mayo 2023).

Además del debate de qué se puede y qué no se puede hacer con cada herramienta se reconoció una diferencia en la calidad de las tareas. Esto se observó centralmente en que no es lo mismo que recorrer en moto -o camioneta- que a caballo. Como comentaba Alberto:

... *(el caballo es mejor) para la vista de algunas problemáticas ver un ternero, un animal rengo. Vos cuando andás a caballo pasás al lado o lo levantás, lo hacés caminar. La moto en la velocidad que te lleva, voy a ver molino, está lleno, la bebida tiene agua, no hay ninguna vaca muerta pasamos por el otro cuadro y en el caballo vas en tu tranco canino y vas mirando mucho más. Entonces en eso tiene mucha diferencia* (Productor, 59 años, Laprida, marzo 2023).

Es decir, el grado de detalle de recorrer en moto, u otro vehículo, es menor al que se tiene si vas a caballo. Al mismo tiempo, ante la pregunta de cuánto tarda en recorrer a caballo, Willy (Trabajador, 31 años, Laprida, abril 2023) contestó con tono risueño: *depende la recorrida que haga uno, porque tenés muchas formas de recorrerlo. Ante la repregunta de cómo sería eso, contestó: Tenés una manera que te le vas al galope y te salteás muchas cosas, pero cuando vas tranquilo veo otras cosas. Por ejemplo, tenés alambre para arreglar*. Estos testimonios, entre otros, dan cuenta de que el trabajador controla el ritmo de la recorrida, ya sea a caballo o en moto, sin embargo, en esta última es generalmente más rápido. Bajo estas condiciones, la mayor cobertura espacio-temporal dada por la velocidad implica la pérdida de calidad y detalle en la realización de la tarea. En esta línea, emerge una tensión en cuanto a que el trabajador puede hacerlo más rápido y no por tener otras obligaciones sino para tener más tiempo libre. Al inverso, también puede bajar el ritmo de la recorrida y quedarse una tarde arreglando un alambrado para no ir a hacer otra cosa. Se evidencia de nuevo en este caso el grado de autonomía de los trabajadores a la hora de hacer las tareas.

<sup>5</sup> En el caso de algunos productores, el reemplazo del caballo por vehículos a motor forma parte de un cambio más general de las formas de trabajar, donde también se cambia el uso de perros, rebenques y gritos por banderas y trabajadores a pie.

<sup>6</sup> Tareas de asistencia al parto de una vaca.

Sintetizando el apartado, la adopción de motos, y en menor medida cuatriciclos, sustituyendo a los caballos ha significado aumento en la productividad. Esta tendencia se corroboró, generando un incremento en la capacidad espaciotemporal de cobertura de los trabajadores, tanto por la mayor velocidad y resistencia relativa de las motos en relación con el caballo como por la eliminación del tiempo para “agarrar caballo”. En este escenario, indagamos sobre las disputas en torno a las consecuencias en la relación capital-trabajo. Por un lado, dependiendo la cantidad de tareas que tengan a cargo, los grados de autonomía y control del proceso de trabajo que tengan los asalariados, la mayor velocidad para la recorrida y otras tareas puede traducirse en mayor intensidad laboral – y explotación económica- o en mayor tiempo libre. En esta disputa tiende a predominar la primera opción, dándose una reducción de la mano de obra empleada para tareas extensivas o incrementando la cantidad de tareas a cargo de los mismos trabajadores en planteos intensificados. Por otro lado, existe una latente conflictividad vinculada a la adopción, la propiedad y el uso de las motos. Sin la aceptación por parte del trabajador de la moto, el cuidado y la utilización del vehículo no efectiviza el aumento de productividad. Esto se da porque la moto, al igual que el caballo, se encuentra manejado por el trabajador, quien sigue controlando la intensidad, el ritmo y los horarios de uso. En este marco, la situación predominante es que los productores adquieren la herramienta y los trabajadores la adoptan. Sin embargo, se observaron diversas experiencias, algunas donde los asalariados se niegan a usar o a que les compren una moto y otras en las que los mismos empleados las compran e incorporan a sus labores subordinados cotidianos. En los testimonios de mayor recepción, además de la agilidad y velocidad, se hizo énfasis en una mejora en las condiciones de trabajo. Si bien se esperaría que los medios de trabajo los provea y pague el productor, es posible pensar que si el trabajador es dueño de su herramienta de trabajo continúa fortaleciendo su autonomía. En este sentido, con que el patrón abone el combustible alcanza. Por último, si bien hay testimonios que afirman la sustitución total del caballo por otras herramientas, la mayor parte sostiene que el uso equino como herramienta de trabajo tenderá a sostenerse, ya sea por capacidades como girar sobre el eje en el lugar, el manejo de ganado en manga y corrales o la calidad de la realización de tareas como recorrer.

### **3. “MUCHAS CAMIONETAS”, LA MOVILIDAD ENTRE LOS CAMPOS Y EL PUEBLO**

Como segunda dimensión a abordar trataremos los traslados entre el lugar de trabajo -el campo- y el pueblo. Como plantea Pellegrini (2014), la movilidad entre estos espacios es un problema de organización económica para las explotaciones agropecuarias y puede presentar dos tipos de desplazamiento dependiendo el lugar de residencia de los trabajadores y sus familias. Por un lado, la movilidad de los que viven en el pueblo y sólo el trabajador debe trasladarse al campo, satisfaciendo sus necesidades donde viven. En términos de sujetos sociales ganaderos, este tipo de traslado es realizado también por empleadores y empleados jerárquicos que residen en pueblos cercanos. Por otro, el traslado de quienes viven en el campo y se dirigen al pueblo para tareas domésticas y comerciales. Los residentes de zonas rurales, que en su mayoría son asalariados, están desprovistos, casi por completo, de bienes públicos y privados para una vida digna, viéndose obligados a moverse frecuentemente en medios de transporte individuales a un centro poblado por mercaderías, servicios, obligaciones. Al igual que con las motos y los cuatriciclos, la difusión y la normalización del uso de camionetas 4x4 en el ámbito rural bonaerense a significado cambios tanto en el componente práctico del trabajo como en el de relaciones.

En cuanto a las tareas ganaderas y la organización de estas se observan respecto a las camionetas la misma tendencia que las motos, pero en mayor escala. Es decir, las pick-up se utilizan también para ampliar la cobertura no sólo dentro de una explotación extensa sino también a nivel zonal y regional. Esta posibilidad, limitada en el siglo anterior, da lugar a tres escenarios en la organización del trabajo y la relación empleado-empendedor de las explotaciones. Por un lado, en los campos donde hay asalariados residentes permite aumentar la regularidad en la que productores y encargados van al espacio productivo, dándose mayor presencia en la dirección de la producción y tutela de las tareas cotidianas. De esta manera, tiende a aumentar el control de la producción y la vigilancia de los asalariados. Por otro lado, el incremento en la capacidad laboral permite que los productores, o empleados jerárquicos, que residen en el pueblo realicen las tareas regulares, centralmente la recorrida. Siendo estas tareas las que

ocupan a los trabajadores permanentes se genera un excedente de brazos que hace innecesaria en términos de demanda de trabajo la contratación de asalariados de prestación continua. Este caso es el mayoritario en los productores chicos que tienen buena accesibilidad al campo<sup>7</sup>, resolviendo las tareas específicas con empleados ocasionales.

La última situación observada se da cuando un trabajador permanente que tiene a cargo tareas y animales en más de un campo de la zona, que puede ser del mismo empleador o de diferentes. Estos trabajadores pueden vivir en el campo -como Bruno, Jorge, Cipriano y Samuel- o en los pueblos como -Mateo y Gustavo-. De esta manera, las camionetas no sólo han ampliado la cobertura espacio-temporal y aumentado la capacidad de la fuerza de trabajo, sino también flexibilizado la forma de organizar el trabajo y las relaciones salariales. El caso de Mateo resultó el más atípico, ya que él vive en un pueblo rural sobre la ruta 3, tiene a cargo tres campos de distintos dueños y es monotributista. Dos de los establecimientos son vecinos y están a 20 km del pueblo y el otro a 10 km en el otro sentido de la ruta 3. Estos cambios en la demanda y organización de trabajo, así como sus consecuencias sobre el empleo, son graficados por Néstor:

*...hoy día con la camioneta mucha gente arrenda campo o capaz el mismo vecino te cuida tres o cuatro campos. Hay gente que conocía en la zona que te cuida dos o tres campos o vienen los mismos dueños, los arrendatarios pegan una vuelta dos veces por semana y cuando vienen a trabajar traen gente pero es un combo (Trabajador, 32 años, mayo 2023, Olavarría).*

Volviendo a la cuestión técnica, las transformaciones no sólo son posibles por la difusión de las camionetas sino por el mejoramiento de estas respecto a las existentes en las décadas finales del siglo XX, tanto en términos de capacidad de andar por terrenos complejos como por confort y menor precio relativo del combustible ha permitido mejorar la accesibilidad más allá del estado de caminos y rutas. En este sentido, retomamos el testimonio de Marcelino:

*Antes vos decías ¿qué camioneta tengo? Comprabas una camioneta, salías del concesionario y ¿qué le compraba? dos pantaneras, con unos tacos así. Ahora eso ya no es preocupación porque hay caminos (malos) pero resulta que el que ya sabe que va a andar complicado dice ¿qué voy a hacer? me voy a comprar una cuatro por cuatro. Ahora mayormente las camionetas 4x4 aire acondicionado y ya para no complicar nada automático y ahora vos decís, esto hace 20 años atrás, (...) de afuera veía una camioneta y de adentro un turismo carretera (Técnico y productor, 55 años, septiembre 2022, Ayacucho).*

Estos cambios en términos de accesibilidad son válidos tanto para los empleados, como para los veterinarios, agrónomos, encargados, administradores y productores. En este sentido, Peralta y Peralta (2018) observan que para la producción ganadera en una explotación de la provincia de Buenos Aires se realizan al año 300 viajes de ida y vuelta en camioneta, donde 53 viajes son de veterinarios, 12 de asesores y 234 de los productores. Estos últimos concurren 4 o 5 días a la semana al campo. Los autores también indagan el transporte en los feedlots, donde el productor realiza un viaje por día al establecimiento durante todo el año y el veterinario realiza dos controles por semana. Este trabajo de perspectiva técnica, además de dar cuenta de la relevancia de la movilidad y aportar datos cuantitativos sobre el tema, pone en relieve por consideración y omisión las diferencias entre los sujetos. Por consideración porque examinan las diferentes regularidades en los traslados de los productores, técnicos y asesores según las tareas que realizan. Es decir, siguiendo la división social del trabajo. Y por omisión, que no tiene aclaración, porque los trabajadores asalariados no son tomados en estos movimientos. Esta ausencia puede darse tanto por falta de interés y visibilidad como porque los autores asumen que los trabajadores no realizan este tipo de traslados hacia el lugar de trabajo diariamente ya que residen en el mismo. También puede deberse a que la base del estudio este realizada en explotaciones sin empleados.

### 3.1. “Dime cuál es tu camioneta y te diré qué eres”

<sup>7</sup> Esta forma de organización del trabajo es complementada crecientemente con tecnologías como cámaras y sensores que permiten controlar de manera remota el estado del establecimiento y la producción.

Bajo este esquema general de transformación del transporte en la producción ganadera bovina, donde no sólo se encuentran contenidos los asalariados, se observó que no todas las camionetas son iguales, ni material ni socialmente. Esta diferenciación es introducida en el testimonio del Gallego:

*Acá nosotros tenemos una camioneta porque es para trabajar y ya tenemos esa mentalidad, cuando empezamos a salir no queremos un auto, queremos una camioneta por el tema de las calles para poder salir, para podernos manejar o para poder cargar algo y llevarlo.*

*No es que tenemos una 4x4. Ojalá tuviéramos asfalto en todos lados y pudiéramos andar con un auto bajito (...) porque vos vas en la ruta cuando se van de vacaciones y la mayoría de las 4x4 limpietas que pasan son de la gente de la ciudad, entonces por qué dicen de las 4 x 4 es de la gente del campo. Vos si ves en la camioneta vas a decir esa es del campo porque la vas a ver embarrada, rota, chocada, con porquerías arriba de la caja (Extrabajador y pulpero, 43 años, mayo 2023, Punta Indio).*

De forma esquemática, y en base al trabajo de campo, proponemos tres tipos de vehículos asociados a los sujetos sociales, permitiéndonos marcar dos puntos. Por un lado, y en términos históricos, la generalización del acceso y la tenencia de automotores en el campo. Más allá del tipo de vehículo, esta característica no era predominante en los trabajadores. Por otro, que los vehículos son bienes generales, pero observados como herramientas son útiles para dar cuenta de la división social y técnica del trabajo en la ganadería. En este sentido, la presencia de pick up 4x4 en los caminos rurales es un símbolo de época.

En primer lugar, tenemos las camionetas de los productores grandes, empleados jerárquicos de alto rango (administradores, gerentes, etc.). Estas son pick-ups de modelo reciente, doble cabina y que, en general, se encuentran limpias. Este tipo de camionetas, de gran porte, son la que se observan cotidianamente estacionadas en los comercios vinculados a los negocios ganaderos: consignatarios, remates, veterinarios, agronomías, estaciones de servicios, entre otras. En este sentido, si bien ir del pueblo al campo implica viajar, la regularidad con la que estos sujetos concurren al lugar de trabajo no es cotidiana, sino que estos automotores son también utilizados para trasladarse largas distancias entre pueblos o entre pueblos y ciudades. La potencia y confort de los nuevos modelos permite que los productores la utilicen tanto para viajar como para visitar los diferentes campos propios.

En segundo lugar, hallamos las camionetas que utilizan los productores pequeños y medianos; los encargados y algunos trabajadores. Estos residen generalmente en los pueblos y utilizan la camioneta tanto para moverse al campo diariamente como para recorrer dentro del mismo, siendo la camioneta su principal herramienta de trabajo. En términos materiales, el modelo del automotor no necesariamente es menor al más arriba comentado, sin embargo, suelen tener más uso, un menor grado de limpieza y herramientas cargadas como palas, barretas, alambres, bidones, recados, bolsas con semillas. Para los encargados y trabajadores que se encuentran bajo una sola relación laboral la movilidad es provista por el empleador. Es decir, la camioneta es propiedad de la empresa o productor y el combustible también es pagado por ellos. En este sentido, recientemente se difundieron el uso de modelos de 4x4 cabinas simple, con dos butacas y caja amplia, especiales para el trabajo. Ejemplo de esto resulta la Toyota Hilux blanca cabina simple que se extendieron en la pampa bonaerense. A diferencia de las camionetas del punto anterior -doble cabina- estas se encuentran destinadas para el trabajo, entrando cómodamente sólo dos personas. Según los testimonios, no son cómodas para viajar y tampoco te permite moverte con tu familia.

Por último, notamos las camionetas y los vehículos en general, de los trabajadores. Dependiendo el grado de capitalización de los asalariados y el tipo de uso, estos modelos pueden ser recientes o viejos, en algunos casos de más de 20 años. En estos casos, los vehículos no son utilizados dentro del lugar de trabajo más que en casos puntuales, sino que para ello se usa el caballo o la moto. El uso principal es el traslado entre el lugar de trabajo y el pueblo como para dirigirse a los diferentes campos en los casos ya comentados. Por otra parte, los trabajadores ocasionales las utilizan para ir hasta el campo cuando no son pasados a buscar, para ir a los remates feria a trabajar y hacer changas, y también para las tareas propias vinculadas a la producción doméstica y los caballos. Chevrolet Silverado, Ford F100 y Ranger, Dodge D100 y D200 son algunos de los modelos observados. Dentro de esta categoría, por el tipo de

uso, podemos incluir también a los autos de los empleados que residen en el campo y necesitan movilizarse por diferentes necesidades – educación, compras, sociabilización-. En este caso, los ejemplos van del Renault – del 12 al Clío-, Volkswagen – Senda -, Fiat – Palio y Uno. El uso de estos últimos será profundizado en el siguiente apartado.

Como ya se planteó, esta diferenciación entre tipos de camionetas y sujetos sociales permite visibilizar tanto que la accesibilidad es distinta dependiendo la posición dentro de cada empresa como dar cuenta de que observar los vehículos permite acercarnos a las tareas que realiza cada sujeto en relación a su rol en la división horizontal y vertical del trabajo.

### 3.2. Independencia, control y comodidad

Habiendo examinado los cambios en términos de la demanda y organización del trabajo, así como diferenciado los tipos de camionetas observables en el paisaje ganadero, es necesario indagar estas transformaciones a la luz de la relación asalariada y los condicionantes emergentes. En estos términos, la diferencia central entre los trabajadores está dada por la condición de la residencia. Es decir, si viven o no en el lugar de trabajo. Como ya se planteó, la mayor accesibilidad que tienen algunos campos ha permitido que los asalariados no vivan en el establecimiento, sino que viajen diariamente. Este cambio permite a los empleadores desentenderse de las condiciones de vida de los empleados y sus familias, a la vez que le agrega costos de movilidad.

Las modificaciones vinculadas al transporte en la relación no sólo se acotan a quienes pueden vivir en el pueblo sino también para quienes residen en el campo. En estos casos, la transformación central está dada porque el acceso a un vehículo implica tener la libertad de entrar y salir del campo, ya sea dentro o fuera del horario laboral. Esta posibilidad, de salir del campo cualquier día tiene como condición la tenencia de un vehículo propio o permiso para utilizar el de la empresa. Sin esta condición, el trabajador y su familia se encuentran como antes, dependientes de los empleadores o alguien que los lleva para salir -y volver-. En este sentido, la frecuencia normal con la que los trabajadores concurren al pueblo ha crecido, en relación al pasado, donde pasaban entre dos semanas y un mes encerrados de hecho en el campo. En palabras de Leandro:

*...vos antes ibas al campo y capaz que estabas 15 días, 20 días encerrado por una cuestión de que no te podían llevar y traer, no te podías venir. Hoy todos tienen su vehículo, el que no tiene auto se agarra una motito y se va en moto, tiene vecino que va para el campo y le dice: llévame que voy con vos. Yo lo veo más cerca el campo. Antes vos hablabas del campo y capaz que estabas una semana allá y venías y llevaba las cosas para otra semana y ahora en la semana mismo se vienen. Ahí nosotros en el barrio, que por ahí hay campos que tienen gente, los puesteros un miércoles cortan la semana, se vienen, se quedan la noche acá, los sábados vuelven acá, se quedan hasta el lunes, tienen otra vida (Trabajador, 26 años, octubre 2019, Pigüé).*

Si bien estas condiciones de aislamiento persisten en algunas explotaciones, se comprueba que actualmente los trabajadores cuentan y se toman mayores libertades. Ya sea el fin de semana, un día de semana a la noche o cuando lo consideren correcto en la jornada laboral, los trabajadores pueden ir al pueblo si tienen movilidad propia. Un caso paradigmático es el de Willy, quien vive a 40 kilómetros del pueblo donde reside su expareja y sus hijos. Este trabajador, de 32 años, busca todos los miércoles a los hijos para cenar en la casa de su madre -la abuela de los niños- y se vuelve al campo a dormir. Él tiene la mayoría del trayecto por ruta y cuenta con una camioneta del siglo anterior con la que va al pueblo y vuelve al campo en la misma noche. Otro caso similar es el Adolfo, que trabaja en un campo a 45 kilómetros de la ciudad, le dieron una casa en el campo -de condiciones precarias-, pero prefiere dormir con su familia en el pueblo y volver a la mañana.

Este escenario nos muestra una configuración de la relación trabajo ganadero y residencia rural en transformación. Consideramos que el testimonio de Néstor lo sintetiza de buena forma:

*La gente sale mucho más también, porque antes la gente salía una vez por mes, en mi época salían una vez por mes, dos y no salían más. Nosotros no. Si tenemos que ir a un cumpleaños o*

*a una fiesta vamos, pero bueno, hay campos que tampoco pueden, hay gente que no puede* (Trabajador, 32 años, mayo 2023, Olavarría).

Este nuevo régimen informal de salidas y entradas, que es controlado por los trabajadores, implicó visibilizar también las tareas de vigilancia y guardia que realizan los asalariados residentes sobre el campo y los bienes que están en este fuera de las horas de tareas productivas. En este marco del desarrollo del transporte presenta una tensión que en el siglo anterior no existía y puede resumirse en que, si fuese por los productores, los trabajadores sólo usarían la movilidad para irse del campo en caso de ser necesario. Esto implica que los trabajadores se retiren lo mínimo e indispensable del lugar de trabajo y a la vez no los molesten para traslados. Una situación similar que no profundizaremos aquí se da con el celular y su uso.

Por último, se replican los conflictos en torno al uso de los vehículos vistos antes, pero de forma más aguda ya que las camionetas implican más capital puesto a disposición de los empleados y el combustible significa un costo que es pagado por el empleador. Según se comprobó en los casos de los asalariados con camioneta, estos disponen del vehículo todo el tiempo, como si fuese propio. En este sentido, el uso para viajes no laborales, el uso excesivo en el pueblo con combustible pagado por el empleador o el uso de la familia es base de tensiones en la relación laboral. Este punto se da a partir de la dificultad de controlar el uso de la herramienta laboral y el gasto de cada litro de nafta sacado a nombre de la empresa, dando un espacio gris implícito donde el trabajador puede hacer uso, pero no abuso, sin recibir llamados de atención o sanciones. A la vez, los empleadores pueden controlar tanto por su uso -excesivo o insuficiente- en términos de los recorridos demandados por el trabajo como por la presencia de la camioneta en el pueblo. Ver el vehículo en la casa, en un comercio o dando vueltas en el pueblo resulta una evidencia de que no se encuentra en el lugar de trabajo.

Abordando el apartado de forma sintética observamos que la difusión de las camionetas 4x4 han modificado la productividad y demanda de trabajo, así como la organización de las tareas y la división social de las mismas. En este sentido, si bien las condiciones de accesibilidad han mejorado en los últimos 20 años a nivel general existen diferentes camionetas dependiendo el sujeto social ganadero que observemos. Enfocándonos en los asalariados, la tenencia de un vehículo -propio o ajeno- que permita salir del campo cuando estos lo consideren o necesiten ha modificado el régimen de trabajo, reduciendo el encierro y el aislamiento objetivo que sufrían los trabajadores antes del cambio de siglo.

#### **4. “COMO SE PUEDA”: EL TRANSPORTE FUERA DEL TRABAJO Y LA MOVILIDAD DE LA FAMILIA ASALARIADA RURAL**

Como tercera dimensión, y tomando relativa distancia de la práctica laboral asalariada, es necesario tratar la movilidad del trabajador y su familia por fuera de las tareas productivas. Esto no implica, sin embargo, abandonar la relación asalariada ya que esta es la base sobre la que se determina la residencia rural y las tareas de reproducción. Como se planteó más arriba, la generalización de la movilidad automotor y el despoblamiento de los espacios rurales ha implicado, entre otras cosas, una creciente conexión -y dependencia- de la vida rural respecto a la urbanidad.

Estas condiciones han dado lugar a la agudización del proceso de migración del campo a los pueblos, que como plantea Balsa (2006), es iniciado por los chacareros y pequeños productores y continuado por los trabajadores en el último cuarto del siglo XX. En palabras de Matías:

*Ahora el empleado está solo en el campo y ni se queda a la noche. La señora está en el pueblo, los chiquitos van a la escuela en el pueblo y él va todos los días en una moto, en lo que sea, hace el laburo del día y se viene. Y así se termina la escuela, el puesto, todo. No sé si hay muchos lugares donde van los lunes y vuelven los viernes* (Trabajador, 30 años, Laprida, octubre 2022).

En el mismo sentido, Bernardo explicita las diferencias entre antes y ahora respecto a la accesibilidad:

*Esa es otra, quien se queda en el campo ahora. Por un lado, casi todos tiene buena camioneta, buen auto, que está bien o no, pero antes tenías que venirte a caballo o en sulky. En esa época se llevaban galleta y después no venían por un mes. En ese sentido está bien, pero ya te digo, se termina en los campos la gente* (Trabajador, 57 años, Laprida, abril 2023).

Como evidencian los testimonios, la posibilidad del trabajador de residir fuera del lugar de trabajo y la organización del trabajo consecuente hace que los trabajadores pasen “de ir al pueblo” a “ir al campo”. En dicha transición lo que deja de estar en el campo y bajo la supervisión patronal es la familia asalariada rural. En cuanto al transporte, los casos donde los empleados y sus familias residen en el campo, pero no tienen movilidad propia se presentan como un problema para los empleadores y los puestos jerárquicos. En este sentido, estos últimos plantean que terminan siendo “empleados del empleado”, ya que tienen que satisfacer las necesidades y demandas que el grupo familiar tiene en términos de acceso a bienes y servicios del pueblo. Ya sea por la provisión de herramientas para el trabajo o comida, como el traslado para hacer trámites o ir al médico, los trabajadores necesitan asistencia en la movilidad ante la inexistencia de transporte público. Respecto a las condiciones en el siglo anterior, los trabajadores y sus familias demandaban menos conexión al mundo urbano, tanto por la mayor densidad social y comercial de la ruralidad como a la mayor proporción de la producción de autoconsumo. De otra forma, las necesidades del pueblo eran menos y en el campo se podía acceder a más. En este marco consideramos necesario profundizar las condiciones de movilidad con el acceso a algunos bienes y servicios relevantes.

#### 4.1. Transporte y educación

En primer lugar, nos interesa abordar el aspecto educativo, condición necesaria para que el trabajador y su familia se establezca -y permanezca- como residente en el lugar de trabajo. En la ruralidad de la provincia de Buenos Aires no existe transporte público, siendo los consejos escolares -gestionados municipalmente- los encargados de programar los recorridos del transporte escolar y hacerse cargo de los costos de mantenimiento (FAUBA, 2023). Esto lleva a que partidos vecinos tengan formas diferentes de gestionar este transporte, existiendo servicios de combi, remises u organización entre trabajadores y productores dependiendo la cobertura del servicio municipal. En este sentido, una familia asalariada que se encontraba en la zona de El Luchador, Partido de Laprida, pero enviaba los hijos/as a la escuela en Bunge, Partido de Juárez, porque la combi del último municipio pasaba cerca y el remis del primero no llegaba hasta su casa. A esta diversidad de formas municipales, agravada por la lejanía de las residencias rurales se agrega el mal estado de los caminos rurales, que afectan tanto a docentes y auxiliares como familias de estudiantes que concurren, tanto con suspensión de clases (FAUBA, 2023) como con ausentismo (Salomón, 2022).

Por otra parte, y más allá de las condiciones de infraestructura y calidad educativa en la ruralidad bonaerense, la existencia de instituciones depende centralmente de la matrícula escolar ocupada por la familia de los asalariados. En este sentido, así como la presencia de una escuela rural permite que un trabajador con familia tome el puesto, el fin de una relación laboral que contiene a una familia con 3 alumnos/as puede significar el cierre de una escuela rural. Un ejemplo de dicha dependencia es el de Néstor, quien relataba:

*Nosotros estamos peleando para abrir el jardín acá en Muñoz sino el año que viene me tengo que hacer 60 km por día a La Moderna para llevar a la nena al jardín. El patrón qué te dará, si quiere te dará 20 litros de gasoil, si quiere (Trabajador, 32 años, mayo 2023, Olavarría).*

Aquí se destaca no sólo la dificultad de acceder a la educación, sino que dicha condición está configurada sobre la relación asalariada. En este marco, los empleadores no tienen obligación legal respecto a la educación de los hijos de los empleados abriendo dos escenarios. Por un lado, que se desentiendan de esta problemática, llevando generalmente a que la familia del trabajador deje la residencia rural. Por otro, que los empleadores provean total o parcialmente la movilidad escolar de los menores residentes en su campo. En cualquier caso, depende de la voluntad -y la necesidad- del empleador de retener al empleado con la familia en el campo lo que moviliza estos arreglos.

Otro ejemplo de la dependencia que las familias tienen a nivel educativo nos fue relatado por Willy, quien tiene viviendo con él al hijo adolescente de un ex-vecino que trabajó y vivió en la zona cercana al secundario rural al que el menor acude. De esta manera, para que el adolescente termine los estudios y lo haga con sus compañeros, Willy le ofreció a la familia que el estudiante se quede viviendo con el hasta que termine. Estos ejemplos permiten evidenciar el grado de condicionalidad que el acceso

a la educación genera en las familias de los trabajadores, pero también la condición inversa, donde el sistema depende del nivel de empleo. En este marco, resultan una alternativa para la familia rural asalariada los Centros Educativos de Producción Total (CEPT). Estos son instituciones ubicadas en pueblos rurales -menores a 2.000 habitantes- que tienen la modalidad de alternancia. Bajo esta forma, los alumnos viven una semana en el CEPT y posteriormente pasan 2 semanas en su casa, con tareas educativas y productivas. En términos de transporte, las familias sólo hacen dos viajes a la semana para llevar y buscar a sus hijos.

#### 4.2. Transporte y salud

Además de la educación, otro de los problemas es el acceso a la salud. Tanto en términos de atención regular como de emergencias por accidentes -domésticos o laborales- los trabajadores y sus familias se encuentran imposibilitados o con grandes dificultades de acceso. Según el informe de FAUBA (2023), esta dificultad afecta diferencialmente a las mujeres rurales, quienes se encargan de la reproducción -biológica y social- y el cuidado de la familia. En el mismo sentido, como muestran Sili et al. (2015), el acceso a la salud en la ruralidad argentina es, cuando existe, a centros asistenciales de bajo riesgo.

Estas condicionalidades tienen formas concretas. Una de ellas fue relatada por Matías en una entrevista grupal y es reproducida a continuación:

*Matías: ...y yo cuando casi se cagó muriendo el abuelo, mirá si estaba solo se moría el viejo ese. Le agarró un ataque en los bronquios, a la madrugada, las 3 de la mañana eran. Estaba que se moría, pero enserio. Mi abuelo Lito, papá de mi vieja.*

*Bruno: ¿Y qué hiciste?*

*M: Yo ya veía que estaba re jodido y el auto era re mañero para arrancar. Y me dice, fijate si arranca el auto, vamos a la mierda tengo que ir al doctor. Y bueno fui, pero no arrancó. Había que cincharlo con los caballos, los matungos sueltos en el potrero. Manoteé una lata de avena y de yapa niebla, todas en contra. Y vos sabés que empecé hacer ruido y cuando quise acordar, no lo había visto, pero el matungo me toca el hombro y lo manoteé, lo ensillé y cinché el auto, y vinimos. Capaz que, si estaba solo, capaz vas a los 3 días y está podrido.*

*Llegamos acá, yo tuve que manejar todo.*

*B: ¿Cuántos años tenías?*

*M: 13 tenía. (Trabajador, 30 años, Laprida, octubre 2022).*

El testimonio permite observar que las posibilidades de transporte no se acotan sólo a la distancia, sino a las condiciones de los vehículos, los caminos y las capacidades -en este caso de poder llamar a los caballos- con las que los trabajadores cuentan. Si bien con las mejoras en el transporte y desdoblamiento rural estas situaciones se han reducido, persisten en lugares cuando no hay comunicaciones y las personas se encuentran solas, no pudiendo dar aviso ni transportarse por cuenta propia. Esto vale tanto para mujeres durante el embarazo y trabajadores accidentados, como otras situaciones que pueden generarse en la vida y el trabajo cotidiano rural.

#### 4.3. Transporte y acceso a bienes y servicios

Por fuera de la educación y la salud, como plantean Sili et al. (2015), la residencia rural condiciona el acceso a bienes y servicios generales con los que la residencia urbana cuenta, aún en los pueblos del interior bonaerense. En este sentido, las diferencias en las condiciones de vida entre el campo y el pueblo se han agudizado, tanto en términos de acceso a mercados de consumo como a servicios de luz eléctrica, bancos e internet. Tanto Pellegrini (2014) como Sili et al. (2015), plantean que cuanto mayor es la riqueza son mayores las posibilidades de consumo de mercaderías y servicios que sólo se consiguen en centros poblados. En esta línea, cuando los ingresos son más grandes, el costo de oportunidad de no consumir es creciente.

En varios de los trabajadores entrevistados esta falta de acceso a bienes y servicios es remarcado desde el punto de vista de “gastar menos” porque “no hay donde gastar”. Según Matías:

*... en el pueblo tenés mas gastos. Vos vivís en el campo y.. acá en el pueblo gastás plata porque saliste a la calle y se te antojó comprar algo. Y es un gasto todos los días, aunque sea una boludez, un alfajor. Son mil pesos todos los días.* (Trabajador, 30 años, Laprida, octubre 2022).

En este sentido, el crecimiento del acceso a bienes y servicios dado en los pueblos ha sido relativamente mayor a las mejoras observadas en el campo.

## 5. A MODO DE CIERRE

En el presente artículo se han tratado las condiciones de transporte y movilidad de los asalariados ganaderos y sus familias en la provincia de Buenos Aires a partir de tres apartados. En el primero, se abordó la movilidad dentro del lugar de trabajo, los campos. Sobre esta delimitación profundizamos la sustitución parcial del caballo por las motos y los cuatriciclos, siendo las primeras las predominantes. Considerando este proceso observamos el incremento en la productividad del trabajo y la explotación económica que permite la incorporación de motos a la producción sobre la base de reducir tiempos y suprimir tareas. En este sentido, marcamos que el uso del tiempo excedente generado no es necesariamente utilizado y apropiado en su totalidad en beneficio de la empresa, sino que las formas de adopción y las características del trabajo pueden permitir que los empleados dispongan del tiempo liberado de forma total o parcial. Esta dificultad de los productores para apropiarse el tiempo ganado resulta una de las explicaciones de por qué algunos trabajadores impulsaron el uso de la moto y, a la vez, por qué no todos los empleadores lo hicieron aún.

En este marco, planteamos tensiones en torno a la propiedad, el uso y la adopción de estos medios de producción -vehículos a motor-, siendo relevante aquí que los trabajadores controlan la forma, el ritmo y la velocidad en la que se usan las motos. De esta manera, la potencial maximización de la fuerza de trabajo se encuentra condicionada por la mediación de los mismos trabajadores, que si bien se encuentran presionados por la misma relación salarial, realizan tareas no estandarizadas y con tiempos variables. Por otra parte, también se planteó el debate entre los sujetos sobre la posible sustitución total del caballo como herramienta ganadera. Respecto a ello, además de la preferencia de algunos trabajadores por los equinos, los caballos tienen capacidades de corte técnico que los vehículos no tienen, como girar en el eje dentro una manga, manejar el ganado o moverse dentro del barro.

En segundo lugar, se examinaron los traslados entre el lugar de trabajo y el pueblo, haciendo foco en las camionetas como medio de producción. Al interior de estos puntos se marcó, por un lado, una continuidad con la observada ampliación de la cobertura espacio temporal de los trabajadores y una menor necesidad de empleo por empresa. En este sentido, los trabajadores no sólo pueden vivir en el pueblo y trabajar en el campo sino trabajar en más de un establecimiento. Por otro lado, se propuso una diferenciación de las camionetas en relación con el uso y los sujetos ganaderos que las utilizan. Por último, se evaluaron los cambios en torno a la independencia, control y condiciones de trabajo que implica la expansión del uso automotor y específicamente de las camionetas 4x4. En este sentido, en comparación con la situación de hace 40 años, la accesibilidad generada permite a los trabajadores salir con mayor frecuencia y facilidad de los lugares de trabajo. Esto es observado por los empleadores como una solución y un problema a la vez, ya que, por un lado, los trabajadores no se quedan tanto tiempo en el campo y, por otro, no necesitan de la asistencia de los empleadores para trasladarse al pueblo.

En tercer lugar, abordamos las características del transporte fuera del trabajo, pero en el marco de la relación asalariada, incluyendo a las familias rurales de los trabajadores. En este apartado profundizamos el vínculo del transporte con la educación, la salud y el acceso a bienes y servicios, siendo la movilidad condición necesaria para poder acceder a estos servicios. Se observó en esta línea las dificultades cotidianas a las que deben afrontar los residentes rurales a la hora de realizar su vida, haciendo que no sólo tengan al alcance menor calidad y cantidad de bienes y servicios, sino que este acceso esté condicionados a variables externas a la relación salarial como el clima, la existencia de transporte educativo y el estado de los caminos. Sin embargo, marcamos también que hay variables internas a las relaciones asalariadas como la permanencia en el puesto de trabajo o la existencia de cupos mínimos de hijos de empleados a nivel zonal para que las instituciones no se cierren.

De forma general, y a diferencia de la mayoría de los análisis precedentes, en este trabajo nos enfocamos en la movilidad desde los sujetos agrarios, en especial de los trabajadores ganaderos. En este sentido, poner el énfasis en la relación capital-trabajo y el proceso productivo nos llevó a indagar en los aspectos “privados” del transporte que resultan poco abordados en la temática específica. Asimismo, cabe resaltar como el crecimiento en la accesibilidad -movilizando centralmente por la cantidad y calidad de vehículos a motor- es uno de los factores que en estas condiciones sociohistóricas promueve una disminución del empleo y la residencia rural, a la vez que significa la sustitución de tareas y calificaciones características de la producción ganadera en nuestro país. De esta manera, resulta necesario volver a marcar que el cambio tecnológico no se implementa sobre un escenario puramente técnico, sino que las condiciones técnicas de producción se desarrollan un marco de relaciones sociales, haciendo que una transformación en las herramientas y formas de trabajo tengan necesariamente correlato a nivel social.

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aparicio, S., y Benencia, R. (1999). Empleo Rural en tiempos de flexibilidad. La Colmena.
- Balsa, J. (2006). El desvanecimiento del mundo chacarero. Transformaciones sociales en la agricultura bonaerense 1937-1988. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires (Argentina).
- Burawoy, M. (1989). El consentimiento en la producción. Los cambios del proceso productivo en el capitalismo monopolista. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- CREA. (2018, julio 10). Ocho pautas básicas para cambiar caballos por cuatriciclos. Revista CREA, N°453. <https://www.crea.org.ar/ocho-pautas-basicas-para-cambiar-caballos-por-cuatriciclos/>
- FAUBA. (2023). Infraestructura rural para el desarrollo agrario. Diagnóstico y propuesta para fortalecer la política de caminos rurales para el sector lácteo de la Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Desarrollo Agrario de Buenos Aires. <https://ocla.org.ar/noticias/28225197-infraestructura-rural-para-el-desarrollo-agrario-diagnostico-y-propuesta-para-fo>
- García Santillán, A. (2013). Un desafío y una oportunidad. En M. Agnusdei, Recría Vacuna (pp. 44-46). AACREA.
- Mi Caballo. (2019). ¿Cuánta distancia puede recorrer un caballo en un día? <https://micaballo.com/distancia-puede-recorrer-caballo-dia/>
- Neiman, G. (2010). Los estudios sobre el trabajo agrario en la última década: Una revisión para el caso argentino. Mundo agrario, 10.
- Pellegrini, J. L. (2014). El grado de ruralidad del empleo agrario pampeano a comienzo del siglo XXI: un análisis espacial. Mundo Agrario, 15(28).
- Peralta, G. J., y Peralta, I. (2018). Abordaje de la problemática y estudio de los caminos secundarios de la argentina. Su inserción en la red logística del transporte. Estudio de la demanda. La provincia de buenos aires como caso de ejemplo. Unidad de Investigación y Desarrollo en Ingeniería Civil, Facultad de Ingeniería, Universidad de Buenos Aires. <https://es.studenta.com/content/117171550/abordaje-de-la-problem-au-tica-de-los-caminos-secundarios-de-la-argentina>
- Rau, V. (2009). La acción colectiva de los asalariados agrícolas. Una revisión de estudios sobre sus características y condicionantes. Revista Interdisciplinaria de Estudios Agrarios, 31, 107-127.
- Salomón, A. L. (2022). Los caminos rurales de la provincia de Buenos Aires en perspectiva histórica: Usos, costumbres y conflictos. Historia Agraria de América Latina, 3(1), 82-104.
- Sánchez, J. (2015). Despoblamiento de pequeñas localidades argentinas ¿es responsable el tren? (5; Documentos de Trabajo del Instituto del Transporte). Instituto del Transporte, Universidad de San Martín.
- Scott, J. (2003). Los dominados y el arte de la resistencia. Txalaparta.
- Sili, M., Guibert, M., y Bustos Cara, R. (2015). Atlas de la Argentina rural. Capital Intelectual.