

PRECARIZACIÓN LABORAL EN LOS LUGARES DE TRABAJO: UN ESTUDIO DE LAS EXPERIENCIAS DE TRABAJADORES DE LA MOTO (MENSAJEROS Y CADETES) EN BAHÍA BLANCA (ARGENTINA)

BECHER, Pablo Ariel

pablobecher@hotmail.com

(CONICET- Universidad Nacional del Sur- Colectivo de Estudios e Investigaciones Sociales
(Argentina))

RESUMEN

Este artículo se propone describir y analizar los procesos de precarización laboral, en la ciudad de Bahía Blanca, ocurridos en un ámbito de trabajo específico: el sector de trabajadores mensajeros y cadetes de delivery que circulan preferencialmente en moto.

En las últimas décadas, diversos estudios sobre relaciones laborales han visibilizado el crecimiento de la informalidad, la tercerización y la precariedad como elementos que constituyen una fuerte embestida del capital sobre los derechos asalariados y las negociaciones colectivas, flexibilizando las condiciones y los derechos adquiridos.

A partir de una serie de entrevistas a trabajadores/as y referentes sindicales del espacio en cuestión, y una revisión exhaustiva de documentos periodísticos y gremiales durante el periodo 2003- 2019, se realizó un abordaje descriptivo de las experiencias subjetivas acerca de las condiciones laborales del sector. A su vez, se observaron las formas de conflictividad laboral y de resistencia que han llevado a cabo estos sectores obreros organizados sindicalmente como así también los procesos de negociación colectiva. Se concluye provisoriamente que lejos de mejorar su participación en las mejoras generales de los derechos laborales de amplios sectores sociales, los trabajadores cadetes y

mensajeros se encuentran profundamente atravesados por la precarización laboral, la intensificación de tareas, las condiciones deshumanizadas en su trabajo y un encubrimiento en las relaciones de explotación.

PALABRAS CLAVES

Bahía Blanca; Precarización laboral; Sindicalismo; Trabajadores de la moto.

Precarious working conditions in the workplace: a study of the experiences of motorcycle workers (messengers and cadets) in Bahía Blanca (Argentina)

SUMMARY

This article intends to describe and analyze the processes of labor precariousness, in the city of Bahía Blanca, which occurred in a specific field of work: the sector of messenger workers and delivery cadets that circulate preferentially by motorcycle.

In recent decades, various studies on labor relations have made visible the growth of informality, outsourcing and precariousness as elements that constitute a strong onslaught of capital over wage rights and collective bargaining, making conditions and rights acquired more flexible.

From a series of interviews with workers and trade union referents of the space in question, and an exhaustive review of journalistic and union documents during the period 2003-2019, a descriptive approach of the subjective experiences about the working conditions of the sector. At the same time, the forms of labor conflict and resistance that have been carried out by these organized labor sectors as well as collective bargaining processes were observed. It is provisionally concluded that far from improving their participation in the general improvement of labor rights in broad social sectors, cadet workers and messengers are deeply traversed by job insecurity, job intensification, dehumanized conditions in their work and a cover-up. in exploitation relations.

KEYWORDS

Bahia Blanca; Precarious working conditions; Syndicalism; Motorcycle workers**INTRODUCCIÓN**

En las últimas décadas, diversos estudios sociales y económicos han visibilizado el crecimiento de la precariedad como uno de los elementos constitutivos de la nueva configuración en las relaciones laborales que atraviesan al conjunto de trabajadores y trabajadoras en todo el mundo. Si bien el carácter de novedad puede ser puesto en debate, es interesante visibilizar el establecimiento de una nueva morfología (Antunes, 2009), que ha adoptado el mundo del trabajo capitalista, configurado por diversas modalidades de informalidad, flexibilidad y condiciones de trabajo precarias, organizadas de forma diferente a como se expresaban en el “empleo típico” de los años fordistas a mediados del siglo XX (Castel, 2012). Esta recomposición implicó una disminución abrupta del clásico obrero industrial para dar lugar a una población asalariada multiforme. En este sentido, la tendencia mundial en medio de un contexto capitalista en constante transformación y competencia interburguesa, ha sido el deterioro manifiesto de la protección social en un amplio espectro de trabajadores/as, la creciente inestabilidad laboral, y la existencia de una cantidad considerable de puestos de trabajo con bajas remuneraciones en medio de la absoluta informalidad, donde las/os más afectadas constituyen las mujeres y niños/as (OIT, 2019).

Este artículo se propone describir y analizar los procesos de precarización laboral en la ciudad de Bahía Blanca, ocurridos en un ámbito de trabajo específico: el sector de mensajeros y cadetes de la moto. Este sujeto de estudio fue seleccionado por ser un actor colectivo que en los últimos años ha cobrado un protagonismo importante dentro del sector de servicios, debido al crecimiento de ventas on-line, los deliveries y las ventas a domicilio, principalmente en las grandes ciudades de Argentina. A su vez, este sector, desde el año 2001, comenzó a conformar un conjunto de organizaciones gremiales que

continúan peleando por mejorar sus condiciones salariales y de empleo, colocando en debate la introducción de la tecnología como forma de disciplinamiento y control de sus tareas, principalmente a través de las plataformas digitales (Barrera y Castiglione, 2019)

A partir de una serie de entrevistas a trabajadores/as y referentes sindicales del espacio en cuestión, y de una revisión exhaustiva de documentos periodísticos y gremiales, se realizó un abordaje descriptivo sobre las condiciones laborales de este sector atravesado por transformaciones que han generado en los últimos años, una intensificación de tareas, condiciones deshumanizadas de trabajo y un encubrimiento en las relaciones de explotación. En este sentido se observarán las percepciones propias de los trabajadores de la moto sobre su tarea singular, sus formas de conflictividad laboral y de resistencia que han llevado a cabo, así como también los procesos de negociación colectiva dentro de su actividad.

Algunas reflexiones teórico-metodológicas sobre el concepto de precarización laboral

La tendencia mundial en medio de un contexto capitalista en constante transformación y competencia interburguesa, ha sido el deterioro manifiesto de la protección social en un amplio espectro de trabajadores, la creciente inestabilidad laboral, y la existencia de una cantidad considerable de puestos de trabajo con bajas remuneraciones en medio de la absoluta informalidad (Mora y De Oliveira, 2009). De esta forma se reactualizan las tesis marxistas sobre las leyes capitalistas (leyes del valor, de la plusvalía y de la tasa de ganancia sobre procesos específicos de acumulación y reproducción del capital en escala global) que impulsan la concentración y centralización de capital y de la riqueza social.

Las contradicciones en el seno de la desigual estructura productiva latinoamericana han hecho que en las primeras décadas del siglo XXI el rol de la subcontratación, el subempleo, la subocupación, la sobrecualificación, entre otras formas, constituyan fenómenos dominantes en el mundo del trabajo que generan un gran impacto en las actividades tanto formales como informales (Novick 2000).

En Argentina, la estructura ocupacional se ha caracterizado en las últimas décadas por una profunda heterogeneidad y fragmentación en una gran mayoría de trabajadores/as, marcada por un aumento significativo de la desocupación abierta, la sub-ocupación horaria, la sobreocupación y la proletarización-descalificación de amplios sectores, incluyendo la clase media (Delfini, 2016). Esta tendencia puede visibilizarse en la propia Encuesta Permanente de Hogares (EPH- INDEC) que refleja que un promedio de más de un 35% de la población activa en los últimos diez años se encuentra en estas condiciones (Elbert, 2014; Marticorena, 2014). Sin lugar a dudas dentro de este proceso que afecta a toda la clase obrera, la precarización laboral se presenta como una condición que formaliza y naturaliza un fenómeno histórico cada vez más visible. Este fenómeno solo es entendible en su complejidad como síntoma de los cambios y mutaciones en la dinámica en el interior del patrón de acumulación capitalista, sino también como parte de una respuesta del capital a su propia crisis. De esta forma, al crecimiento de la desocupación – de ese creciente, si se quiere, “ejército de reserva” que empuja al trabajador/ activo- y la creciente alza del sector marginal sin oportunidades ni posibilidades de acceder a un empleo, se suman múltiples personificaciones sociales que tienden a engrosar las filas de la población sobrante: jóvenes sin empleo y estudio, jubilados y pensionados que no pueden acceder a trabajar, personal no calificado en nuevas tecnologías, ex presidiarios, personas con discapacidad, personas con distinta orientación sexual, entre otros.

Por otra parte, la precarización afecta con mayor crudeza a las mujeres (que alcanzó en Argentina a un 58% para el primer trimestre de 2019 (EPH-INDEC, 2019) que en muchos casos cobran una remuneración menor que los hombres por igual tarea y extienden su jornada laboral en actividades domésticas dentro de casa como trabajo sin reconocimiento (Vales, 2019). Y también a los migrantes y personas de descendencia étnica diferente, que son puestos a realizar actividades intensivas por un mínimo salario.

La legislación laboral durante gran parte del gobierno de Cambiemos (2015- 2019)³², si bien no pudo presentar la reforma laboral por la inmensa resistencia social, en los hechos

³² Cambiemos es una coalición político nacional de la Argentina, establecida entre la Unión Cívica Radical, Propuesta Republicana y la Coalición Cívica (ARI) que llevo a la presidencia a Mauricio Macri durante el

estableció distintas medidas tendientes a flexibilizar aún más los mecanismos de contratación laboral, permitiendo al conjunto del capital un marco regulatorio laxo con el objetivo de reducir costos laborales, bajar los pagos por indemnizaciones y las rigidices del mercado, en un contexto de alta inflación y recesión (Belloni y Cantamutto, 2019). Precisamente, en un marco de dificultades económicas generalizadas para la acumulación y ahorro de capital, la inversión descendió abruptamente (y si se extendió la deuda externa) y la mano de obra fue la más afectada no solo a nivel de salario real (vía aumento de tarifas) sino también en cuanto al deterioro de sus condiciones laborales, y de su propia sobrevivencia (por mayores despidos), lo que volvió a la estrategia empresarial de reducir costos una reacción determinante (Lucita, 2016).

Si bien durante el periodo anterior, con los gobiernos kirchneristas (2003- 2015)³³, el número de convenios colectivos había aumentado por rama de actividad (Marticorena, 2014), la tendencia en alza de convenios por empresa fue una constante que ascendió significativamente durante el macrismo. Esta situación fue oportuna para las grandes empresas, que se vieron beneficiadas de implementar sus condicionamientos al negociar directamente con los trabajadores, mediando en algunos casos con sindicatos adeptos. A los cambios por contratos por tiempo determinado, períodos de prueba, regímenes de preaviso, indemnizaciones por despido, reducción de cargas patronales, el marco regulatorio fue dando cuenta de una mayor vulnerabilidad de la clase trabajadora en el lugar de trabajo (Varela, 2016). La intensidad laboral implicó un aumento en las horas trabajadas, con un mínimo de mano de obra, aumentando de esta forma la plusvalía absoluta. Esta fue la situación que se generó en las últimas décadas en la Argentina y que afectó a los trabajadores repartidores en forma visceral.

Ahora bien, ¿de qué hablamos cuando nos referimos a precarización laboral? La precariedad se ha definido conceptualmente de diversas formas. Tanto es así que su

periodo 2015- 2019. Suele incluirse como una fuerza política de carácter de centro derecha, con fuertes tintes neoliberales.

³³ El Kirchnerismo en una denominación que se realiza a un conjunto de fuerzas políticas y movimientos sociales que ejercieron el poder político en la Argentina durante tres gobiernos, representados por Néstor Kirchner (2003- 2007), y su esposa Cristina Fernández de Kirchner (2007- 2011, y 2011- 2015). Fue una coalición de poder que se representaba a sí misma como peronista, con una fuerte impronta de centro izquierda, aunque nunca anticapitalista.

percepción ha ido variando para dar a entender no solo una condición específica del asalariado sino también a un fenómeno emergente y disruptivo, una forma de estar/ser vinculado a la pérdida o debilitamiento de los vínculos sociales de integración y protección social que sostuvo el “Estado de bienestar”. En esta dirección, el concepto de precariedad laboral se asocia al deterioro de las condiciones laborales, inestabilidad, inseguridad, desprotección ante la expansión de las relaciones no formales y falta de derechos sindicales, relacionados con un momento histórico de visibilización de la cuestión social, debilitado en la actualidad por el neoliberalismo, sin discutir de fondo al Estado y las configuraciones que adopta el capitalismo (Ezkenazi y Marticorena, 2010). Esta perspectiva se caracteriza entonces como un “síntoma de nostalgia” (Julian Vejar, 2014), de un pasado al cual se desea volver, bajo el manto de un capitalismo nacional que asegure el pleno empleo y los derechos sociales perdidos. De esta forma, la comprensión de la precarización como una dimensión contemporánea de la configuración actual del trabajo aparece como un espejo roto del capitalismo industrial fordista basado en la sociedad salarial (Castel, 2012), haciéndose hincapié en los procesos de desmantelamiento y degradación del “empleo típico” (contratos a término, trabajo subcontratado, trabajo parcial, tercerizado, siempre realizado por varones adultos). La precariedad se entiende entonces como un proceso que presenta grados diversos de alejamiento del trabajo estándar y matices diferenciados, de acuerdo con el carácter de las ocupaciones y las trayectorias laborales de los sujetos (Guadarrama Olivera et al., 2016).

Otra mirada del concepto de precarización apunta a discutir su carácter eurocéntrico para entenderlo como complejo proceso histórico latinoamericano que forma parte de los procesos de acumulación capitalista, generando una estructura ocupacional múltiple con diferentes grados de inserción, que tiene como objetivo principal no solo la reducción de costos sino el disciplinamiento de la clase obrera por parte del capital.

En diversos estudios, la precariedad laboral aparece como un mecanismo del capital para asegurar una inserción débil y marginal del trabajador/a en el proceso de trabajo. Inserción atravesada por condiciones contractuales que no garantizan la permanencia y se

refleja en indicadores como la falta de aportes jubilatorios, ilegalidad y relaciones endebles en la medida de que los trabajadores no gozan de un sistema protector que les garantice derechos a indemnización por despido, pago de vacaciones y aguinaldo (Pok y Lorenzetti, 2007). En los últimos años la introducción de tecnología en algunos sectores como el metalúrgico o automotriz puso en jaque la contratación de personal con antigüedad y redujo drásticamente la ocupación. Pero en general, el uso de maquinaria y tecnología no ha hecho más que aumentar la cantidad de trabajo informal, empeorando las condiciones laborales existentes (como de hecho surge en el sector de la industria frigorífica o textil) (Varela, 2016).

La matriz dominante que expresa la condición de precariedad implica la intensificación de la explotación capitalista, que oculta el rol deshumanizante y de alienación que surge cada vez con más fuerza en el interior de la llamada “cultura del trabajo” (más productividad, mayor consumo, menos ocio, menos vagancia, más actividad fuera del propio trabajo). La alienación significa en este sentido des apropiarse de la propia tarea manual e intelectual, para perder el sentido de la identidad como trabajador o trabajadora, explotado y oprimido en su condición de trabajo hacia /para otro.

Metodológicamente, la visibilización de la precariedad no resulta sencilla. Si bien el análisis de dimensiones objetivas de la precariedad a través de distintas variables relacionadas con el empleo (dentro del EPH) resultan significativas para evaluar un sector generalizado de trabajadores (fundamentalmente en términos de prestaciones sociales), sin embargo, el reconocimiento de las dimensiones de tipo subjetivo, que aluden a los sentidos y percepciones que se tienen sobre el trabajo, permiten visibilizar una relación particular entre el fenómeno de estudio con las vivencias y experiencias propias de los trabajadores, en tanto representaciones de los sujetos (riesgos psicosociales, satisfacción en el trabajo, utilización de los saberes). Bérout y Bouffartigue (2009) incorporan una tercera dimensión, vinculada a las capacidades de acción y de representación colectivas: la precariedad aquí hace referencia al deterioro de los derechos sociales y sindicales. Ranci (2008) profundiza en el análisis de la precariedad a partir del concepto riesgo social, que comprende aspectos laborales y estructurales del término, como las pérdidas

experimentadas en el salario o en el trabajo y sus efectos en las condiciones materiales de vida, físicas y psicológicas, de las personas.

Mariana Fernandez Massi (2013) enfatiza en su trabajo que los empleos tienen diferentes escalas de precariedad, por lo que resulta clave comprender la caracterización de la estructura productiva en la definición de las condiciones de empleo ofrecidas. De esta forma, pueden observarse diferencias cruciales en las distintas ramas de actividad (por lo menos en Argentina). Por ejemplo, es común el empleo no registrado y el no reconocimiento de los derechos laborales en el sector de comercio y esparcimiento, con jornadas laborales intensivas y pluriactividad. En el sector de servicios sociales, y fundamentalmente en el sector público, están muy difundidas formas de contratación vinculadas a planes de empleo y becas/pasantías por poco tiempo, sin percibir el mismo sueldo que un empleado de planta. En la industria y la construcción las altas tasas de precariedad se pueden visibilizar en las insalubres condiciones de trabajo, pese al continuo señalamiento de cuerpos de delegados sobre el problema, lo que ha acarreado muertes y accidentes laborales de gravedad. En muchos casos estos sectores amparados por negociación colectiva son aquellos en los que hay menor reconocimiento de derechos laborales, menores salarios y jornadas laborales atípicas. El sector servicios financieros, inmobiliarios, informáticos y empresariales presenta grados de precariedad bajo, pero su expresión aparece en la extensión de la jornada, con horas extras, e inestabilidad.

Atendiendo a estas diferencias conceptuales, se tomará la perspectiva metodológica que asume la subjetividad y la experiencia como elementos fundamentales para comprender la situación de precarización inserta en la vida misma de los trabajadores. Por ello, a partir de una serie de entrevistas en profundidad y de la observación participante en actividades de trabajadores de la moto (desde la organización de talleres de formación a diferentes acciones colectivas y hechos de conflictividad) se distinguen diversas dimensiones de análisis que permiten acercarnos al fenómeno de la precarización y sus efectos en este sector: 1) Características del trabajo, salario e ingresos; 2) Condiciones de trabajo, formas de contratación (temporalidad), derechos y beneficios percibidos; 3) Dimensión subjetiva que intenta visibilizar aspectos relacionados con el estrés laboral, el aburrimiento, la

rutinización y la valoración. Para finalizar estableceremos algunos aspectos de la organización sindical de Bahía Blanca y como se percibe desde los trabajadores.

Los/as entrevistados/as han manifestado diferentes trayectorias laborales como trabajadores de la moto, teniendo la mayoría una antigüedad de 10 años trabajando de cadete o de mensajero. En general su ingreso al sector estuvo mediado por alguna otra persona familiar o cercana que lo introdujo. Entrevistamos a una de las pocas mujeres que trabaja en el sector y que nos refirió su perspectiva desde la relación de género. La mayoría de ellos ha participado en la organización sindical o en acciones de conflictividad por los derechos laborales de la actividad. La actividad principal y remunerativa que realizan es el trabajo como cadete y/o mensajero, sin emplear tiempo extra en otras ocupaciones.

Caracterización del sector de trabajadores de la moto en Bahía Blanca

Bahía Blanca es una ciudad de más de 300.000 personas ubicada en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires. Su economía se constituyó históricamente alrededor de sus puertos cerealeros, que envían gran parte de la producción primaria de la zona hacia el exterior. Por otro lado, entre las actividades económicas principales figuran la producción de servicios, con un alto número de comercios, y una producción manufacturera limitada (frigoríficos, metalúrgicos, aceiteros, y de insumos agropecuarios). A partir de 1990 se reconfiguró su producción con la instalación de una zona de petroquímicas y de producción de fertilizantes, generando un enclave industrial importante para la Argentina. Recientemente su posible incorporación al mapa ferroviario de Vaca Muerta (como puerto de salida de gas licuado) y la instalación de plantas de energía eólica han generado una nueva visibilización de la ciudad.

En concreto, para Bahía Blanca los datos del informe de precariedad e informalidad del CREEBA en los cuatro trimestres de 2018 comparan las tasas con los niveles nacionales, señalando que en la ciudad para el cuarto trimestre de 2018 hubo un 31% (equivale a 29400 personas) de personas en situación de informalidad y un 38% de precariedad

(equivale a 49500 sujetos), que resultan relativamente cercanos a la tasa nacional (37% informalidad y 42% precariedad). Teniendo en cuenta el margen de error que tienen estas muestras tomadas desde la EPH, sin embargo, muestran un panorama de la situación que diacrónicamente (es decir a lo largo del tiempo) va presentando una desmejoría y un proceso de deterioro del mercado de trabajo laboral bahiense. Los datos al cierre del segundo trimestre de 2019 mostraron una continuidad en la situación con el 31% (lo que equivale a aproximadamente 31.700 personas) de informalidad laboral, mientras que la tasa de precariedad se ubicó en 38% (aproximadamente 51.600 individuos)³⁴. Otros datos provenientes del Centro de Economía Política Argentina también visibilizan problemas en algunos sectores primordiales y generadores de trabajo durante los últimos años³⁵.

La expansión de los servicios de logística, distribución de documentos, gestiones, pagos y cobranzas a pedido, como entregas de diferentes mercancías a domicilio, se ha intensificado en las últimas décadas en diferentes ciudades de la Argentina, como parte de una nueva forma de relación entre consumidores y vendedores dentro del mercado, cambios en los hábitos de consumo y la temporalidad del disfrute a partir de una entrega rápida de los productos (Ralon, 2012). En este sentido la figura del cadete o del envío de delivery ha generado ejecución de un servicio que combine la rapidez con la eficiencia en la entrega, frente a las demandas del mercado. Todas estas transformaciones han visibilizado una nueva forma de trabajo de la cual los trabajadores de la moto son su expresión cabal.

Bahía Blanca ha comenzado a extender este servicio con el crecimiento del propio éjido urbano y la posibilidad de instalar diferentes comercios en el macrocentro. De esta forma el crecimiento de los trabajadores de la moto fue una constante desde mediados de la década de 1990 hasta la actualidad, creciendo exponencialmente en el 2003/2004³⁶, y

³⁴ Véase: http://www.creebba.org.ar/coyuntura/informe_otros/03_ipil_2_2019.pdf

³⁵ Véase: <https://www.centrocepa.com.ar/informes/175-analisis-de-la-situacion-comercial-de-la-ciudad-de-bahia-blanca.html>

³⁶ “*Para muchos el delivery ya resulta casi indispensable*”, La Nueva Provincia, 26 de abril de 2004, p. 8.

computándose a partir de estadísticas propias en aproximadamente 800 cadetes y mensajeros, con una abultada mayoría de trabajadores varones, en la actualidad³⁷.

La firma en 2010 del primer Convenio Colectivo de Trabajo entre la Asociación Sindical de Motociclistas Mensajeros y Servicios (ASiMM), que cuenta desde 2009 con personería gremial, y la Cámara de Empresas de Mensajería por Moto y Afines de la República Argentina (CEMMARA), es otro indicador del crecimiento del sector. A su vez, la mayor cantidad de mensajeros y cadetes resulta correlativa al aumento en la cantidad de ventas de motovehículos- que aumentó un 50% en la ciudad desde 2006 a 2016- completando un parque registrado de más 180.000 vehículos³⁸. Desde el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor también se dio a conocer que tienen registradas unas 65.000 motos, de las cuales estiman que circulan unas 50.000. La comercialización de motos usadas alcanzó en febrero de 2019 una cifra muy abultada, lo que significó un crecimiento de 27,2% interanual a nivel nacional, según datos de la División de Motovehículos de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (Acara). Por otra parte la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) demostró en base a estadísticas recolectadas en 2014, que un 57% de los accidentes que se registran lo protagonizan motociclistas, siendo un 16% de esos siniestros mortales en Bahía Blanca. Los motociclistas, jóvenes entre 20 y 34, en su mayoría varones, aparecen como uno de los principales grupos de riesgo vial. Estos datos muestran de alguna forma el incremento en el uso de un vehículo menor ante períodos de crisis económica y la posibilidad de realizar un trabajo con un capital menor como herramienta laboral.

A continuación, abordaremos cada una de las dimensiones propuestas a través de datos recopilados de las entrevistas- en el relato de experiencias de vida- y de la información documental con el objetivo de caracterizar este sector laboral.

Características del trabajo, salario y heterogeneidad

³⁷ Estas estadísticas fueron brindadas por la Asociación Sindical de trabajadores mensajeros y cadetes (Astramyc) de la ciudad de Bahía Blanca (Datos de 2017).

³⁸ Datos recopilados en: La Nueva Provincia, 18 de diciembre de 2016, p. 4.

Las entrevistas realizadas expresan que el trabajo de cadete y mensajero implica una tarea ardua, de mucho esfuerzo físico y psicológico. Como dice Joni: “Es un laburo súper sacrificado porque estas a la intemperie, que requiere muchas horas de trabajo, si quieres ganar dinero para vivir (...) trabajas 8 o 10 horas manejando entre coches en la calle, son muchas horas”³⁹. Andrés también afirma lo mismo:

“Es un trabajo arriesgado (...) y eso pasa por el laburo a destajo hace que se maneje apurado, y uno anda a mil para que sea más rentable (...) aunque al final de cuentas si le buscas la vuelta, perdés también, cuando chocas o te la pones, después para recuperarte estas dos o tres meses tirado en la cama, y pensás al pedo venia rápido (...) porque en realidad lo que estamos haciendo es para traer a la familia un mango más, a costa de uno”⁴⁰.

Las posibilidades de poder adecuar el trabajo a determinados horarios son casi nulas, ya que dependen de la demanda y de los tiempos de otros. En general, es un trabajo muy intenso y desgastante, con muchas horas bajo la presión de la empresa, de los compradores y del propio tránsito que genera un notable cansancio mental en los propios trabajadores. Al respecto Joni expresaba que “hablando con los compañeros varios decían que necesitaban un momento de descanso cada vez que llegaban a su casa, veinte minutos de desconexión total, para no caer en un cuadro depresivo” y Andrés relata una experiencia de “recaída, mareos, por el tránsito, las peleas permanentes, la rosca, lo que le generaba desorientación y se perdía en las calles”.

Los peligros abundan en la tarea con una situación permanente de riesgos por accidentes, caídas, golpes e inestabilidad permanente. Según Andrés, los golpes más recurrentes son en los codos, las rodillas, y las manos, accidentes, esguinces, caídas y golpes fuertes en el cuerpo y la cabeza. Los problemas asociados con los dolores lumbares, de articulaciones y de huesos son muy comunes. También ciertas sensaciones de mareo o desgaste frente al tumulto del tránsito cotidiano.

Nadie se hace cargo del combustible salvo el propio trabajador. Joni se expresa en ese sentido: “La característica general de todo el que trabaja en la moto es que si uno tiene un accidente nadie se hace responsable... si vos te accidentás, no cobrás (...) aparte no tenes

³⁹ Entrevista realizada por Pablo Becher (PB) a Joni -trabajador cadete desde 2009- el 2 de julio de 2019.

⁴⁰ Entrevista realizada por PB a Andrés – trabajador mensajero y cadete desde 1999- el 11 de julio de 2019.

cobertura en estas situaciones (...) Seas empleado registrado o no la inestabilidad predomina”. En los días de lluvia o heladas los riesgos son mayores: la mayoría trabaja sin indumentaria ni botines adecuados, con abrigos propios poco resistentes al agua o el hielo. En ese sentido Andrés expresa:

“La indumentaria de trabajo [tambien es un tema]...los patrones no le dan bolilla, casi siempre la ponemos nosotros, tanto la ropa de lluvia, que hasta termina siendo incomoda sino te compras la adecuada, hasta la ropa para trabajar en un dia de frío, una buena campera, tenés que proveerte de la ropa... nosotros hemos tenido compañeros con lesiones en los pies, fractura en los dedos, de los pies por no usar un calzado mejor (...)”

Es común la polivalencia y la multifuncionalidad de tareas, donde los trabajadores realizan más actividades además de repartir mercancías o realizar trámites. Esta situación se experimenta como algo naturalizado, desde “barrer el piso, preparar las viandas, ordenar las cajas, ayudar en la cocina, hasta levantar el teléfono y atender”, como nos dice Gisela⁴¹. A su vez ella, cadete de delivery agrega: “Casi todos los cadetes complementan esta actividad con otras, porque es casi impensable mantenerse solo de esto”. Contrariando la posición de naturalización, Joni comenta que “los cadetes tienen una situación de represión muy zarpada, en algunos lugares “con látigo”, amenazas de despido, y eso funciona como aleccionador, porque muchos no tienen de donde agarrarse”

La relación con sus superiores es relativamente subordinada y distante. Los patrones no reconocen sus servicios anteriores (antigüedad), ni su educación, y solo se prefiere a los trabajadores que muestren “compromiso” y generen “confianza” con el cliente. Los conocimientos que el trabajador puede aportar son subestimados e infravalorados. En cambio, la relación entre los compañeros de trabajo siempre es buena y de respeto: en general el trabajador de la moto tiene ciertos códigos y lenguajes que comparte con sus pares que recorren las calles cotidianamente. No se percibe un control agobiante, pero si situaciones de manipulación y de conflictividad con la patronal. Andrés explica, “te toman el tiempo y te controlan mucho más ahora, con el teléfono te preguntan dónde estás para

⁴¹ Entrevista realizada a Gisela- cadeta desde hace seis años, una de las pocas mujeres al volante- el dia 5 de julio de 2019 por PB.

que le mandes y te hacen un seguimiento, cuanto tiempo tardas, cuando venis, y a veces no te entienden que te demoraste en entregar por el tránsito”. Los cadetes son los últimos eslabones de una cadena y en general los que pagan los platos rotos cuando la comida sale mal/ tarde, se entrega en malas condiciones o hay un faltante de dinero⁴².

La actividad se paga principalmente por hora de trabajo, aunque se acrecienta el pago por jornada. La hora varía, desde el mínimo de 90 pesos la hora hasta 150. La mayoría no llega al salario mínimo vital de la Argentina (calculado en 16 mil pesos o 230 dólares en 2019). Muchos trabajan a destajo lo que significa mayor velocidad en horas de trabajo sobre la moto para recuperar tiempo y hacer ganancias. Gisela nos comenta amargamente:

“Hoy lamentablemente tenés muchos pibes que acceden a este tipo de trabajo en condiciones degradantes y muy mal pagas, donde te exprimen al cien por cien, por dos mangos con cincuenta...estos pibes no son cadetes, son chicos que tienen una moto y le ponen una caja...esto te obliga a aceptar trabajos muy mal pagos y con maltrato... no te queda otra porque atrás tuyo tenes cinco más que lo aceptarían”

Se percibe que el salario es insuficiente y que ha decaído en los últimos años: es decir el poder de compra y pago de los obreros ha empeorado. La amortización que forma parte de las variables a contemplar dentro del salario del cadete o mensajero es un problema que resuelve el trabajador como puede: no se paga seguro contra accidentes, no se responde con chalecos ni ropa de trabajo, ni por la seguridad del empleado, y no se paga combustible. Un cálculo mínimo que hacen los cadetes es que, con un tanque de combustible por semana, alguna pinchadura y/o cambio de cubierta, cambio de aceite y mecánica se gastan 3000 pesos por mes o 45 dólares (al 2019) solo de mantenimiento básico.

El pago de una vianda por salario también es muy común. Toda pérdida material o robo que afecte al cadete o mensajero debe abonarlo de su bolsillo salvó que demuestre lo contrario.

⁴² El colmo de esta situación ocurrió en CABA (Argentina) donde un cadete se accidentó en el reparto de la pizza y llamo al dueño, para decirle que necesitaba ayuda y este se preocupó, antes que por la salud de su trabajador, por si la entrega había podido ser realizada. Véase: Pagina 12, 30 de julio de 2019, disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/209077-como-se-encuentra-el-pedido-la-unica-preocupacion-de-glovo>

Existe heterogeneidad dentro de la actividad con diferencias internas acentuadas que se visibilizan por la relación o no con grandes empresas del polo petroquímico (en general relacionada con antiguos mensajeros que establecieron su actividad hace más de 20 años) ya sean mensajeros o cadetes de deliverys. Estos últimos sufren peor paga y deben trabajar más tiempo y en horarios nocturnos. En general se notan diferencias entre aquellos que están más estables, en blanco (un 15%) y el resto. Emanuel que trabajó en los dos rubros nos comenta:

“Yo estuve con mensajería pero un tiempo hice deliveries en varios lugares tome, porque necesitaba la plata, tenía que laburar más horas... pero nunca me gusto, la verdad ... tenes un patrón, siempre estás en negro, el peligro de la noche, es más expuesto y además el trato con la gente no es lo mismo, cuando vos llevas comida el trato es más impersonal que la mensajería...en la mensajería vos hasta generas una amistad, con los trabajadores de la empresa, es como un compañero de trabajo,... y después un poco en la mensajería los tiempos los manejas vos, te los administras (...)”⁴³”

El tiempo de trabajo empleado de más de ocho horas no resulta remunerado en su totalidad, ya que en general facturan por seis horas, obligados por las empresas. Cuando hacen horarios extras todo se paga bajo condiciones del empleador.

Condiciones de trabajo, formas de contratación, derechos y beneficios percibidos

Las condiciones de trabajo son pésimas según los entrevistados. “Hay una enorme precarización laboral, que nos la disfrazan de monotrínuto” expresa Joni. Con horarios difíciles de cumplir, las condiciones de salubridad son nulas, y los derechos percibidos muy contados. En ese sentido Gisela comentaba: “Tuve que enojarme y discutir para que me pagaran el aguinaldo, porque no lo querían hacer, es una pelea constante todo el tiempo de estar reclamando algo que ellos saben que me tienen que dar “.

⁴³ Entrevista a Emanuel- mensajero de una empresa familiar desde 2003- realizada el 17 de octubre de 2019 por PB.

Para Leo, un cadete/mensajero con más de veinte años de antigüedad, la situación de los motoqueros esta complicada: “hoy en dia tenes de todo, tenes desde el que te contrata en blanco, el que te contrata tercerizado, en negro o contratado por jornada...todos están complicados”. Si bien esta realidad objetiva se visibiliza de forma diferenciada, los trabajadores de la moto se dividen en diferentes formas de contratación siendo predominante la tercerización en el sector⁴⁴. Como explica Victoria Basualdo (2014) la tercerización se refiere a la descentralización de las tareas, y a la decisión de una empresa de que un tercero puede realizar tareas eficientes dentro de la misma (ya sea como subcontratación, intermediación, suministro de mano de obra temporal y utilización de trabajadores autónomos). Se desintegra el verticalismo empresarial, aunque no la cadena de mandos, para ahondar más en una confusa red de contratos que diluye ciertas responsabilidades y permite mayores flexibilizaciones, incluyendo el propio salario.

El trabajador autónomo, monotributista o independiente aparece en una menor cantidad, así como el registro de personal bajo las garantías legales. En general, predomina el sector bajo dependencia ya sea formal o encubierta, siendo el contrato por tiempo determinado lo más visible.

La mayoría de estos trabajadores se encuentran sin la rúbrica de convenios colectivos de trabajo (CCT), aunque algunos manifiestan que ha podido establecerse algunos parámetros del CCT de ASSIM. Sin embargo, en varias empresas de comidas rápidas se establece el convenio de los gastronómicos o de los pasteleros con serias desventajas en términos salariales y de condiciones de empleo en relación al convenio específico para cadetes o mensajeros, con lo cual no se pueden establecer tarifas fijas, ni salarios similares en el mismo rubro. Por otro lado, su tarea queda inespecífica y permite a los dueños utilizarlos de diferentes formas.

Los trabajadores registrados, en proceso de blanqueo con prestaciones pagas son ínfimos, ubicándose principalmente en farmacias y rotiserías grandes. Un 80% de los trabajadores lo hace en negro, bajo convenios por empresa. La cobertura es mínima, reemplazando las ART por seguro contra accidentes. El pago de jubilación, vacaciones y aguinaldo se cumple

⁴⁴ Al menos en la ciudad de Bahía Blanca existen dos grandes tercerizadoras que proveen de personal barato a otras empresas pequeñas, sin responsabilizarse por sus condiciones ni accidentes.

solo a en los trabajadores monotributistas (en parte) y en algunos que se encuentran formalizados. La inmensa mayoría no tiene esas garantías. Por otra parte, no existen amparos contra el despido injusto, ni tampoco se favorece el pago de indemnización. Los días perdidos por enfermedad, accidentes o situaciones personales son días descontados, aunque no se pierde el trabajo.

En general, en las situaciones de precariedad el espacio y el tiempo se metamorfosean, cambian de la concentración al trabajo en red, o de las relaciones personales a las relaciones inmateriales. En el caso de las aplicaciones digitales (APP) de contratación de deliverys (Pedidos Ya y Glovo) que comenzaron a aparecer en la ciudad a mediados de 2019⁴⁵, borran los sentimientos y reproducen las sensaciones de abandono, ignorancia o desidia. Estos mecanismos informáticos amplían las formas de extracción de trabajo y reproducen la lógica de la incertidumbre como móvil para la realización de tareas. Sin lugar a dudas la “uberización” del mercado laboral de la moto va por ese camino, aunque su empleo en la ciudad es acotado. A este trabajo virtual se le suman las nuevas formas de organización, más flexibles, con jornadas de trabajo part time, a destajo o con el cobro de plus por horario extra.

Dimensión subjetiva

¿Qué sucede con la subjetividad del precariado/a? Por un lado, la sensación de inseguridad y de ver imposibilitadas la idea de pensar un proyecto a largo plazo implican mecanismos de defensa que pueden derivar en trastornos psicológicos o graves problemas de salud. De hecho, las tasas de enfermedades asociadas al trabajo han crecido en los últimos años, provocando una mirada despectiva de realidad cotidiana, ya que el

⁴⁵ Véase las notas periodísticas de Fm de la Calle, “*Pedidos ya: delivery de precarización*”, del 16 de julio de 2019, disponible en: <http://delacalle.org/pedidosya-delivery-de-precarizacion/>; y también la nota del periódico digital La Brújula 24 titulada: *Pedidos ya consolida su desembarco en Bahía*, del 4 de octubre de 2019, disponible en: <https://www.labrujula24.com/notas/2019/10/04/pedidosya-consolida-su-desembarco-en-bahia-blanca-n18896/>

control de la propia tarea disminuye y aumenta la ansiedad, depresión y el estrés por terminar como sea las tareas asignadas.

A pesar del desgaste mental que se sufre (Dejours) sin embargo hay cierta satisfacción por el empleo y por la actividad de recorrer la ciudad en moto. En este sentido los trabajadores perciben ciertas libertades y la posibilidad de hacer relaciones sociales, como explican Andres y Joni “salir de un lugar tipo oficina y aprender de las enseñanzas de la calle”. El motoquero se define por su gusto por los fierros y las motos, aunque no es algo exorbitante. Hay un ambiente diverso en cuanto a gustos por estilos culturales y musicales (aunque muchos lo asocian al rock) y la diversidad política es manifiesta, aunque la mayoría se destila contra la policía y otras fuerzas de seguridad.

Para Gisela hay ciertos requisitos que debe tener todo cadete que refuerzan la lógica de su mismo trabajo:

“Te tiene que gustar subirte a la moto y tener un poco de coraje para andar en la calle, sobre todo en una ciudad como esta, donde el tránsito es bastante importante (...)el cadete es una persona que es muy sociable (...)...laburas con la mayoría de la gente, no solo clientes que le vas a llevar algo (...) otro rasgo es la paciencia, por ejemplo algunos trabajamos con personas grandes que no se pueden movilizar entonces, no cualquier persona le lleva la comida a un piso catorce, hasta le saco la basura... y sobre todo, la confianza ni hablar...igualmente te vas haciendo, por más que no seas cadete y por alguna circunstancia te tenes que subir a la moto, el laburo mismo te hace ir llevando ese ritmo de vida ...”

Para Joni el trabajo de cadete le dio “una forma de ver la vida, una identidad motoquera,” que comparte con orgullo con sus compañeros/as intentando siempre “dignificar su tarea, a hacerse respetar y a relacionarse con la humanidad”. Esta cualidad del trato y del acercamiento con otros es sumamente valorada.

Ante la pregunta de si existe una idiosincrasia o una identidad común entre los cadetes y mensajeros, la respuesta fue variada, donde prevalece “la buena energía del motoquero a pesar de la adversidad, una especie de locura original que le permite sortear los obstáculos cotidianos y permanecer en la calle y el afecto a la moto tanto como objeto de valor como de uso (herramienta de trabajo).

Resulta posible visibilizar cierto malestar por la imposibilidad de hacer otras actividades y de la rutina que establece el trabajo que obliga a cumplir muchas horas sobre la moto. Dice Gisela: “Me gustaría hacer algo más que trabajar... en este momento es imposible, mas alla de que me gusta el laburo que hago (...) Amo jugar al futbol y de hecho por el trabajo tuve que dejar...y por otro lado pasar más tiempo con mis hijos, se extraña”. Para ella la situación de desigualdad de género puede percibirse en mínimos tratos por parte de la patronal, desde los mejores viajes y pagos hasta en las propias condiciones (peores) en comparación con los hombres. Con los pares trabajadores varones, no siente diferencias notorias y siempre ha tenido un espacio para poder hacerse oír. Sin embargo, el mundo del cadete y mensajero se encuentra atravesado por una masculinidad propia del sujeto que temerariamente circula por el tránsito, que se esfuerza al máximo por estar al frente de la adversidad, con la mirada paternalista del que cumple el deber con el trabajo. En este sentido, si bien falta investigar, existe un modelo de masculinidad propia de un trabajo varonil, que se percibe en relación a los fierros como espacio de machos. Por otro lado, en otro nivel, se distingue no solo violencia física por parte del empleador sino también maltrato psicológico que denigra al trabajador y lo convierte en un sujeto desvalorizado y maltratado. Emanuel sintetiza: “quiero este trabajo, me gustaría que fuese en blanco, que se respeten nuestros derechos”.

El sindicato de Atramyc: breve historia de su conformación y sus demandas

Los primeros intentos de agrupar a un conjunto numeroso de trabajadores de la moto provienen de los primeros esfuerzos colectivos de enfrentar la falta de derechos laborales básicos. En el año 2013 y emulando la experiencia del Sindicato Independiente de Mensajeros y Cadetes (SIMECA) y de otras organizaciones sindicales de base, los primeros activistas que se reunieron tenían como idea central conformar un sindicato que legalmente les permitiera obtener derechos mínimos establecidos por el artículo 14 bis de

la constitución⁴⁶. Esas primeras reuniones y viajes para establecer contactos y experiencias fueron infructuosas y no llevaron a una organización duradera, “con múltiples conflictos internos, “tanto de lo que se entendía por sindicato como por el concepto de independencia política partidaria”, según Andrés. Recién el 11 de julio de 2017 y luego de una asamblea constitutiva de más de 100 trabajadores de la moto se establece el estatuto general, las elecciones y se realiza la inscripción gremial la Asociación Sindical de Trabajadores mensajeros y cadetes (ASTRAMYC)⁴⁷. Entre las demandas fundamentales del sindicato las mismas fueron: el blanqueo de todos los empleados, el reconocimiento de la moto como herramienta de trabajo, el plus por lluvia, el pago de beneficios como el combustible y mantenimiento de la moto y la mejora en las condiciones de trabajo⁴⁸.

Las medidas colectivas de Atramyc se caracterizaron por las acciones directas, el escrache y piquetes frente a las empresas, ya sea por despidos para lograr la reincorporación de trabajadores despedidos injustamente o por el trato injurioso con los cadetes⁴⁹. También entre las primeras acciones se encuentran aquellas destinadas al no registro de un chaleco amarillo y una patente especial (producto de la aparición del “motochorro” y de la inseguridad en el conurbano) y el establecimiento de multas injustificadas (entre los años 2010 y 2014⁵⁰).

⁴⁶ Para más información, véase: “*Los cadetes andan escribiendo. Historia gremial mensajera desde la moto*”, escrita por Leo Scafoglio, en una publicación del Boletín de Atramyc, año 2, nº 2, agosto de 2016.

⁴⁷ ACTA DE LA ASAMBLEA CONSTITUTIVA DEL SINDICATO QUE SE DENOMINA ASOCIACIÓN SINDICAL DE TRABAJADORES MENSAJEROS Y CADETES, 11 de julio de 2017 (material de Atramyc). Es importante tener en cuenta que esta situación fue previa al reconocimiento el 19 de febrero de 2016 en la ciudad de Buenos Aires de un acto eleccionario sindical frente a las autoridades del Ministerio de Trabajo de la Nación que permitió consagrar la herramienta laboral bajo la ley de contrato laboral de Atramyc, bajo el amparo de la inscripción gremial del SUCMRA (Sindicato Único de Cadetes y Mensajeros República Argentina). Luego Atramyc se aleja de esta conformación nacional por formas de cuestiones políticas y metodológicas, y se ampara en la CTA, participando en la misma en 2018.

⁴⁸ Sobre estas demandas aparecen volantes de la organización desde 2014 apostando por estas reivindicaciones, hasta el logro de un primer acuerdo con una tercerizadora como Cadete Ya por mejoras en múltiples aspectos en el año 2015. Véase también la nota de Izquierda Diario del jueves 25 de septiembre de 2014, titulada: *La precarización laboral la trae el delivery*, disponible en: <http://www.laizquierdadiario.com/La-precarizacion-laboral-la-trae-el-delivery>

⁴⁹ Sobre este punto pueden consultarse numerosas fuentes entre ellas las del propio sindicato en: <https://astramyc.wordpress.com/>

⁵⁰ Véase sobre el tema los artículos periodísticos de La Nueva Provincia, “*Los cadetes y deliveries se niegan a usar chalecos*”, 30 de marzo de 2010, p. 7 y “*Más de 250 motociclistas unidos en contra del uso de los chalecos*”, 22 de abril de 2014, p. 4.

La idea fundamental de organizar un sindicato implicó la posibilidad de generar un espacio diferente, con otro tipo de prácticas sindicales. Desde el principio, sin haber experiencias sindicales ni políticas previas de la mayoría de los involucrados se establece la idea de la democratización de las decisiones, la idea de generar una herramienta de ingresos políticos y mejores condiciones de explotación, y la formación como conciencia de clase. Se asume la lógica antiburocrática, y la idea de militar en la calle con activismo para ser reconocido entre los pares. Esto generó divisiones y rupturas, fundamentalmente con contradicciones políticas de como armar el sindicato, contra la idea de mero ofrecimiento de servicios por parte del gremio. Por otro lado, sobresale su predisposición permanente a la unidad de los trabajadores y al acompañamiento de todas las luchas populares y obreras. Esta asociación no pudo conseguir la personería gremial y después de un tiempo estableció su inscripción legal, aunque sin reconocimiento del ministerio de trabajo. En general tuvo un acompañamiento del organismo a nivel bonaerense para establecer acuerdo con empresas particulares, pero no pudo englobarse dentro de un convenio específico. Se realizaron dos grandes acuerdos con grandes empresas locales que tuvieron un efecto de poca duración. El mérito consistió siempre en “nunca hacer nada por encima de las bases y de los acuerdos que haya dentro de los lugares de trabajo”.

A las estrategias empresariales basadas en la división dentro de la empresa, la mentira y el uso de acuerdos entre las propias empresas para desestabilizar a los trabajadores sin reconocerles su actividad, el sindicato empleó dos tipos de estrategias: defensivas (con actividades de volanteada, solicitadas, acciones directas, etc.) y ofensivas que incluyen la relación con otros sindicatos y la Central de Trabajadores Argentinos (Autónoma) de Bahía Blanca, y las políticas de alianza gremial generando acuerdos para apoyar huelgas prolongadas y solidaridades externas. Por otra parte, el establecimiento de acuerdos ventajosos a través de la intervención del ministerio implicó todo un juego político y de visibilización de la problemática que implicó el establecimiento mediático del sufrimiento

y del deterioro de las condiciones deplorables en las que se encuentran los trabajadores de la moto⁵¹.

En el año 2014 fruto de una movilización callejera por su reconocimiento se aprueba en el consejo deliberante (expediente 1909-HCD-2014) la institucionalización en el partido de Bahía Blanca el día 20 de diciembre de cada año como el día del trabajador cadete y mensajero.

Conclusiones

A partir de un breve trabajo de caracterización de la actividad material y de las percepciones de los trabajadores de la moto sobre su trabajo, este estudio estableció una serie de dimensiones que nos permiten visibilizar la precarización laboral y establecer una serie de parámetros que admiten una comparación con otros empleos. Sin lugar a dudas la actividad sindical significó el establecimiento de un primer reconocimiento de la tarea como un campo atravesado por sometimientos y un grado de explotación muy elevado que implicó reivindicar los derechos mínimos para lograr un trabajo digno.

Frente a esta situación y sobre la idea de ser “trabajadores descartables” se impuso la posibilidad de la organización colectiva sindical para enfrentar el avasallamiento de los patrones. En este sentido en el año 2017, y producto de casi 5 años de trabajo en las calles, se conformó Astramyc.

Las acciones colectivas de los trabajadores de la moto fueron diversas e implicaron la posibilidad de generar una subjetividad marcada por la lucha y el clasismo (entendido como democracia de base y para la clase trabajadora), aun sin generar una politización

⁵¹ Entre las luchas contra empresas por diversos problemas con los cadetes puede hacerse una cronología nombrando las distintas empresas: “Pizza Zeta- Villa Mitre” en 2014 por la reincorporación de un cadete echado por motivos injustificados y arbitrarios; el 7 de enero de 2015, Astramyc acompaña la lucha de trabajadores echados sin previo aviso por la patronal de un restaurante For you y Bambu; el 10 de enero de 2015 se realiza un piquete en el Brasero, un local que echo a un trabajador por pedir blanqueo; 6 de agosto de 2016, conflicto con Il Padrino por la reincorporación de dos compañeros; 2 de diciembre de 2016, piquete y conflicto con Giuseppe, por el despido injustificado, macartista y discriminatorio de un empleado cadete; 9 de septiembre se realizan acciones contra las empresas gastronómicas Mía Pizza y Margarita por malos tratos laborales; 4 de noviembre de 2017 conflicto con piquete y acampe frente a Milanno, por despido del secretario gremial injustificado. Este conflicto continuó entrado el año 2019 por otras razones, principalmente por la falta de respeto a los acuerdos alcanzados.

pretendida por el activismo de izquierda. La organización Atramyc intentó de muchas formas generar actividades de encuentros recreativos y culturales, un blog de notas y una intensa campaña militante en las calles que constituyeran alternativas necesarias para enfrentar la cosificación de la tarea y la precarización laboral.

Sus prácticas y el sentido propio del sindicalismo, no como una simple herramienta que constituya mejores formas de trabajo, sino como un espacio que permitiera el crecimiento colectivo hacia formas superadoras del capitalismo, nos permiten identificar esta organización como un sindicato atípico y con lógicas que exceden la mera práctica de afiliación de sus trabajadores.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Antunes, R. (2009), "Diez tesis sobre el trabajo del presente (y el futuro del trabajo)", en AAVV. Trabajo, empleo, calificaciones profesionales, relaciones de trabajo e identidades laborales. Vol. I, CLACSO, disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20160216040822/04.pdf>
- Barrera, A. y Castiglione, L. (2019), Amazon en Argentina: apuntes sobre el capitalismo de plataformas, en FM de la Calle, disponible: <http://delacalle.org/amazon-en-argentina-apuntes-sobre-el-capitalismo-de-plataformas/>
- Basualdo, V. y Morales, D. (2014), La tercerización laboral, Buenos Aires, Siglo XXI.
- Bérout, S., y Bouffartigue, P. (2009). *Quand le travail se precarise, quelles resistences collectives?* Paris: La Dispute.
- Belloni, P. y Cantamutto, F. (Coord.) (2019), La economía política de Cambiemos, Batalla de ideas, Buenos Aires.
- Castel, R. (2012), El ascenso de las incertidumbres. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.

- Delfini, M. (2016), "Determinantes de la precarización laboral en argentina entre 2003-2013: entre los cambios y las continuidades", en *Investigación & Desarrollo*, vol. 24, núm. 1, enero-junio, 2016, pp. 53-75 Universidad del Norte Barranquilla, Colombia.
- Elbert, R (2014), "Informalidad y precariedad laboral en la Argentina del kirchnerismo, disponible en: <http://www.laizquierdadiario.com/Informalidad-y-precariedad-laboral-en-la-Argentina-del-Kirchnerismo>
- Ezkenazi, M. y Marticorena, C.(2010), "Reflexiones críticas entre precariedad laboral y trabajo asalariado", en Revista Herramienta web, disponible en: <https://herramienta.com.ar/herramienta-web-6/reflexiones-criticas-acerca-de-la-relacion-entre-precariedad-laboral-y-trabajo-asa>
- Fernández Massi, M. (2013), "Dimensiones de la precariedad laboral: un mapa de las características del empleo sectorial en la Argentina". en *Cuadernos de Economía*, 33(62), Buenos Aires, pp:231-257.
- Guadarrama Olivera, R., Hualde Alfaro, A. y López Estrada, S. (2012), Precariedad laboral y heterogeneidad ocupacional: una propuesta teórico-metodológica, En *Revista Mexicana de Sociología*, nº 74, UNAM, México, pp: 212- 243.
- Julian Vejar, D. (2014), "La precariedad laboral, modernidad y modernización capitalista: Una contribución al debate desde América Latina ", en *Trabajo y Sociedad*, nº 23, Santiago del Estero.
- Lucita, E (2016), "La economía Macri y los límites del capitalismo nacional", en AAVV, ¿A dónde va la economía de Macri?, Fundación Roxa Luxemburgo.
- Marticorena, C. (2014), Trabajo y negociación colectiva, Imago Mundi, Buenos Aires.
- Mora, Minor, y Orlandina de Oliveira (2009). "La degradación del empleo asalariado en los albores del siglo xxi: Costa Rica y México". *Papeles de Población* (Universidad Autónoma del Estado de México), vol. 15, núm. 61 (julio-septiembre): 195-231.
- Neffa, J.(2010), "Naturaleza y significado del trabajo/empleo precario", en Busso, Mariana y Pérez, Pablo (Comps.), *La corrosión del trabajo*, Buenos Aires, Miño Dávila, pp: 17- 50.

- Novick, M. (2000), “La transformación de la organización del trabajo” en De la Garza Toledo, E. (coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo*, FCE, México.
- Pok, C., y Lorenzetti, A. (2007), “El abordaje conceptual-metodológico de la informalidad”, en *Revista Lavboratorio*, Año 8, Nº20, Verano-Otoño, Estudios sobre Cambio Estructural y Desigualdad Social (CEyDS), Facultad de Ciencias Sociales, UBA, pp.5 a 15.
- OIT (2019), *Perspectivas sociales y de empleo en el mundo, Tendencias 2019, Informe mundial de la OIT*. Disponible en: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_670577/lang--es/index.htm
- Ralón, G. (2012), *Mensajería en moto: condiciones laborales y riesgos en una actividad en expansión*, en *Actas del II Congreso Nacional de Relaciones Laborales ACILTRHA / I Congreso Internacional de Integración Laboral Regional de América Latina UITEC. ACILTRHA / UITEC*, Buenos Aires.
- Ranci, Constanzo (2008). “Vulnerabilità sociale e nuove disuguaglianze sociali”. En *Sociologia del Lavoro*, núm. 110: 161-172.
- Vales, L. (2019), *Radiografía de la desigualdad de género*, Pagina 12, 8 de marzo de 2019, disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/179291-radiografia-de-la-desigualdad-de-genero>
- Varela, P. (Coord.) (2016), *El gigante fragmentado, Sindicatos, trabajadores y política durante el kirchnerismo*, Buenos Aires, Final abiert