

ACTORES SOCIALES Y NUEVOS MOVIMIENTOS: CONFLICTOS EN EL TRANSPORTE DE CARGA INTERNACIONAL

Rosalba Linares ¹

Universidad de Los Andes, Centro de Estudios de Fronteras e Integración (CEFI), Táchira.

Resumen

Desde mediados de los 90, nuevos movimientos sociales se vienen registrando en el mundo. Estos movimientos poseen una serie de características muy particulares que los diferencian de los movimientos tradicionales, y varían según el contexto y escala geográfica donde se desarrollan. Los nuevos movimientos sociales están influenciados por los cambios en la economía global y la apertura del mercado. El sector laboral es el más sensible ante estos procesos. Actualmente, trabajadores en el transporte internacional de carga están tratando de influenciar su relación con el Estado, reclamando una mayor participación en las tomas de decisiones y en mejoras substanciales de su deteriorada calidad de vida. Varias disputas de estos grupos sociales se viene desarrollando en diferentes escenarios geográficos. En este trabajo se analiza la lucha de los trabajadores venezolanos en el servicio de carga internacional por carretera desde el enfoque de nuevos movimientos sociales por grupos laborales emergentes, al mismo tiempo que se compara con otros ejemplos suscitados a escala local en diferentes cruces fronterizos de la geografía internacional.

Palabras Claves: Globalización, Movimientos Sociales, Disputas Laborales, Servicio de Carga Internacional por Carretera, Pasos Fronterizos.

SOCIAL ACTORS AND NEW MOVEMENTS: CONFLICTS IN THE INTERNATIONAL FREIGHT TRANSPORT

Abstract

From the mid of 90's, new social movements are occurring worldwide. These movements have very particular features that distinguish it from traditional movements; they contrast according to the context and geographic scale where they are developed. New social movements are influenced by the changes in the global economy and free trade market. Labour sector is the most sensible one in front of these processes. Nowadays, workers in the international freight transport are working to influence their relation with the State, demanding participation in the decision-makings and substantial improvements of his deteriorated quality of life. These social groups have developed several disputes at different geographic scenes. In this work border disputes of Venezuelan workers in the international transport service by road is analysed from the approach of new social movements. Therefore, the conflict is compared themselves with other examples on local scale at different border crossings.

Keywords: Globalisation, Social Movements, Labour Disputes, International Freight Transport, Border Crossing.

¹Geografo, Ph.D en Geografía
Email: rosali@tach.ula.ve

La disputa de los transportistas de carga en la frontera de Venezuela con Colombia

En 1997, la Comunidad Andina (CAN) emanó la Decisión 399 con el fin de controlar el servicio y la práctica de transporte internacional por carretera entre los países miembros (CAN, 1997). Este marco regulador se fundamentó en las reglas de libre comercio definidas por la Organización Mundial del Comercio (OMC). Las barreras comerciales fueron reducidas, en consecuencia los movimientos de mercancías a través de la frontera aumentaron (Landaeta y García, 1999). El paisaje fronterizo comenzó a sufrir una serie de cambios mientras las expectativas de la población se acrecentaron.

No obstante, el desarrollo desigual en los servicios de transporte y de las asimetrías políticas, económicas y sociales, mas allá de la frontera, facilitó las condiciones para el conflicto entre los grupos de venezolanos y colombianos participantes en el mercado de transporte internacional. Desde 1997, los transportistas y operadores de carga venezolanos radicados en la frontera han llevado a cabo una serie de protestas y manifestaciones en contra de las firmas de transporte colombianas de carga por lo que ellos denominaron "competencia injusta" y en contra del gobierno venezolano por la falta de protección hacia el sector de transporte internacional.

Es bien cierto que el mercado de transporte internacional ha experimentado cambios significativos, tales como modernización de la flota, particularmente con el uso de contenedores, ampliación en el sector de servicio, y el arriendo de conductores y unidades a través de contratos con terceros, lo cual conduce a condiciones precarias en la estabilidad del empleo. En Venezuela, los transportistas y las organizaciones empresariales han luchado para adaptarse a estos cambios. En la zona fronteriza, la mano de obra en el sector del transporte de la carga es relativamente débil y con poca organización (Ballen y Oliveros, 1998).

Transportistas, asociaciones y empresarios hacen un esfuerzo común para tratar la situación a varias escalas. Ellos son grupos sociales marginados, conformados por una extraña combinación de conductores, dueños-operadores y grupos de pequeño-medianos empresarios con un conjunto de metas comunes, a pesar que cada grupo tiene su propio interés particular. Los dueños-operadores y las asociaciones de empresarios hacen esfuerzos a escala nacional y supranacional en la búsqueda de salidas al conflicto, al mismo tiempo que intentan influenciar en la política doméstica e internacional de transporte a definir por el gobierno venezolano. Mientras tanto, los camioneros y grupos pequeños de transportistas luchan a escala local y regional para impedir el acceso del transporte colombiano al territorio venezolano y en recuperar el servicio (Linares, 2002).

La diversidad en el origen y el interés de este grupo social que participa en el conflicto es lo que ha definido Garretón (1997) como una de las características predominantes en los nuevos movimientos sociales. En consecuencia, un número de huelgas y bloqueos carreteros organizados en la frontera por los transportistas venezolanos en el Táchira, viene influenciando las prácticas sociales de los camioneros y firmas tanto de venezolanos como de colombianos. El objetivo de este trabajo es examinar la lucha de los transportistas de carga venezolanos a la luz de los nuevos movimientos sociales y laborales, resultado de las imposiciones y cambios en la economía globalizante. Al respecto, se analizan los aspectos teóricos que fundamentan dichos cambios y se muestran varios ejemplos de

disputas de transportistas en varios lugares para demostrar que las luchas de los transportistas no son exclusivas de la frontera Táchira-Norte de Santander, sino por el contrario son hechos comunes en otros contextos geográficos distintos, pero bajo condiciones fronterizas muy similares.

Transformaciones globales, actores sociales y nuevos movimientos

El rápido avance de la internacionalización de la economía en los noventa ha inducido a la emergencia de nuevos movimientos sociales. Estos movimientos se caracterizan por contradicciones similares a las experimentadas bajo el proceso de globalización (Barry, 2001; Ghai, 1997). El fin de la "Guerra Fría", el advenimiento de la nueva era en la comunicación y la tecnología, y el incremento en el comercio internacional y de inversiones, han generado una clase trabajadora más débil y más defensiva ante el proceso de globalización (Antunez, 2001). En este sentido, Walkers (1999:363) afirma que "son tiempos muy duros para la clase trabajadora, la mayoría de los trabajadores no están mejor que hace un siglo atrás y mucho de ellos están quizás peor". Por otra parte, él afirma que un buen número de trabajadores están siendo afectados por una creciente inseguridad laboral, mientras el desempleo se expande cada vez más.

Garreton (1997: 67) define el movimiento social como "una acción colectiva con cierto grado de estabilidad en el tiempo y con un relativo nivel de organización". Estos movimientos responden por un lado a tensiones específicas o contradicciones sociales orientadas a resolver una problemática específica. Pero por otro lado, es el principal agente de los cambios sociales globales. Para Touraine (1984:6) un movimiento social es "representado por la acción conflictiva que busca cambios en la relación de poder entre actores sociales".

Para la geografía política, el estudio de los nuevos movimientos sociales facilita un apropiado entendimiento en los conflictos sobre espacio y poder. Routledge (1997:221), con su concepto de "terreno de resistencia", ilustra cuantos movimientos sociales son afectados por, y en respuesta a, procesos históricos, económicos, políticos, ecológicos y culturales y las relaciones que estos guardan con el lugar donde se producen.

En la actualidad, los movimientos laborales y sociales alrededor del mundo están orientados hacia la lucha en influenciar el manejo de las condiciones de la economía global y las tomas de decisiones gubernamentales (Brown, 1996b; Touraine, 1997; Escobar y Alvarez, 1992). No obstante, pueden identificarse algunas especificidades que caracterizan los grupos sociales involucrados en estos movimientos. En América Latina, una larga minoría de grupos demanda ahora su lugar dentro de la sociedad, que hasta hace poco no les consideraba o intentaba suprimir su cultura, estilo de vida y hasta sus identidades. Movimientos similares a estos pueden también encontrarse en otras partes (Garreton, 1997; Linderberg and Sverrinson, 1977).

A nivel internacional, los activistas están preocupados con el creciente impacto de las políticas de las instituciones financieras internacionales, principalmente del Banco Mundial (BM) y del Fondo Monetario Internacional (FMI), como de la agenda de libre de comercio proveniente de la Organización Mundial del Comercio (OMC) (Phongpaichit, 1999). Las protestas callejeras anti-globalización en Seattle, Goteborg, Davos y Génova

entre otras, no son más que la manifestación pública de la creciente preocupación sobre los peligros e impactos que encierra la globalización económica en términos sociales y ambientales (Barry, 2001).

A escala doméstica, los movimientos laborales y sociales son localmente diferenciados entre los activistas del norte y sur. En el norte, los movimientos son promovidos por un nuevo enfoque proteccionista (Barry, 2001), en la cual el énfasis de la izquierda es en el control social del capital, mercado y producción, en tanto los derechistas se centran en el apoyo a los pequeños empresarios locales. Aún cuando los grupos proteccionistas rechazan el argumento que promueven las reglas de liberalización internacional de comercio, tales como productividad, eficiencia y prosperidad, ellos aceptan y reconocen la necesidad de un libre comercio internacional. Sin embargo, otro grupo de trabajadores insiste en que el Estado debería proteger a los consumidores, comunidades y medio ambiente en contra de la incursión del comercio extranjero; mientras otros insisten en abrazarse al proteccionismo bajo el nombre de la soberanía nacional y valores humanos (Foweraker, 1995). Este fue el caso cuando el "Teamsters", la unión de camioneros de carga en los Estados Unidos, en su campaña para impedir el acceso de los camioneros mexicanos al territorio estadounidense, centraron su discurso no en el argumento de "pérdida de trabajo" sino en el de "competencia injusta" (Schneider, 2000)

El desarrollo de nuevas tendencias en América Latina tienen que ver con los movimientos sociales rurales, cuyas luchas se centran en tierra y salarios. El movimiento y resistencia de los campesinos en Chiapas es un buen ejemplo para ilustrar este caso. El estallido de movimientos rurales ha permitido volver la mirada hacia los aspectos de identidad y cultura (Antunes, 2001; Schejtman, 1997). Una segunda tendencia emergente es el desarrollo paradójico en la economía política. Por ejemplo, el resurgimiento de nuevas formas democráticas de gobierno en paralelo con una gran inequidad e injusticia social (Slater, 1985; Brown, 1996b).

En los años 90, los movimientos en los pueblos fueron ligados al derrumbamiento de regímenes democráticos, los cuales no lograron satisfacer las demandas sociales y económicas. En otras palabras, no proporcionaron igual oportunidades para reducir pobreza e introducir mejoras en la calidad de vida de sus ciudadanos (Escobar y Alvarez, 1992). Los gobiernos fueron progresivamente más ineficientes, al mismo tiempo que declinaba la acción sindical y las provisiones de bienestar a los trabajadores. Brown (2000) señala que los movimientos sociales en América Latina emergen de una vasta variedad de aspectos asociados, principalmente, con las actividades políticas y sociales por demanda de participación social. El autor argumenta que estos movimientos son más "acciones" que "proyectos" orientados, y el éxito de dichos movimientos dependen más de la habilidad para movilizar las masas que del poder de las asociaciones grupales.

Como Habermas (1981:33) señala, "los nuevos movimientos sociales implican problemas de vida, igualdad, auto-realización del individuo, participación social y derechos humanos, y cuentan con el apoyo de pequeños y medianos empresarios, clase trabajadora y media profesional". Él agrega que estos grupos sociales están lejos del centro de funcionamiento y de la "base productiva" de las sociedades capitalistas, y que los cambios rápidos en escena, agrupaciones y asuntos hacen muy difícil clasificar las protestas. Sin

embargo, estos nuevos movimientos están muy bien diferenciados de los tradicionales por el potencial emancipador para la oposición y la resistencia.

En el mismo orden de ideas, Garreton (1997: 74) argumenta que la agenda de movimientos sociales en América Latina refiere a “nuevos temas de la vida diaria, relaciones interpersonales, aciertos individuales y grupales, aspiraciones a la dignidad y reconocimiento social, sentido de pertenencia e identidad social, los cuales ya no pueden sostenerse por los viejos principios”. Es muy probable que en un futuro cercano éstas serán una variedad de nuevas formas de lucha y movilización (Garreton, 1997; Ghai, 1997). Los nuevos movimientos serán autónomos, de corta duración, menos orientados políticamente, más relacionados a las instituciones que a protestas, y orientados hacia la inclusión sectorial, modernización parcial, democratización social gradual e inclusión, más que hacia cambios globales radicales (Garreton, 1997).

De hecho, nuevos movimientos laborales y sociales están emergiendo. Los agentes sociales exigen cada vez más participación directa en la definición de políticas internas. Bajo esta óptica examinaremos a continuación algunos casos sobre los transportistas de carga internacional, ante los nuevos retos y desafíos que la globalización de la economía les plantea.

Tráfico internacional de carga y disputas fronterizas

Conflictos de transportistas en el servicio de carga internacional ocurren alrededor del mundo. Existe un gran número de ejemplos de disputas de transportistas asociadas con el creciente flujo transfronterizo entre naciones vecinas bajo control y regulación de normas supranacionales. Estas han ocurrido entre los Estados Unidos tanto con Canadá como con México en el marco del Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN, NAFTA por sus siglas en inglés); en Centroamérica con el Mercado Común Centro Americano (MCCA); en Suramérica con la Comunidad Andina (CAN), en África (con el EAC por sus siglas en inglés correspondiente a East Africa Community y Economy Community of West African Status-ECOWAS), y en Europa con la Unión Europea (UE).

Mercado transfronterizo Canadá-Estados Unidos y manifestaciones de los transportistas de carga

Woodsman (1999) reportó que, antes de los 80, el papel de la regulación económica sobre la evolución de los servicios de transporte era substancial a ambos lados de la frontera. Aproximadamente 70% del cargo entre Canadá y los Estados Unidos (E.E.U.U) se movilizó por carretera (D'entremont, 2001). La industria de transporte de carga por carretera fue intrínsecamente heterogénea, con centenares de millares de firmas, que variaban entre firmas gigantes a las de un sólo vehículo de carga (operadores de carga) (D'entremont, 2001). Según Woodsman (1999) el mercado fronterizo comenzó a cambiar en los años 80. Las empresas transportistas canadienses encontraron fácil funcionar en el mercado de los EUA exponiendo las transportistas estadounidenses a una competición extensa. Mientras tanto, las empresas de los EUA encontraron dificultades para funcionar en el mercado canadiense debido a barreras reguladoras impuestas, tal como la práctica de cabotaje a los transportistas estadounidenses. Delaney (1997) apunta que las regulaciones en el mercado canadiense se debieron al miedo de los transportistas de cargas ante un posible dominio del mercado fronterizo por parte de las firmas estadounidenses y la desaparición de pequeñas empresas de carga.

La introducción del Tratado de Libre Comercio Norteamericano (TLCAN) en 1994 comprometió a los Estados Unidos, Canadá y México a eliminar las barreras tarifarias por varios años, para así permitir el flujo virtualmente ininterrumpido de mercancías a través de la frontera (Schneider, 2000). Firmas de Canadá y los Estados Unidos comenzaron a competir directamente en el negocio de transporte de carga, a excepción de la práctica de cabotaje. A los transportistas no les fue permitido funcionar en un país extranjero. Los transportistas canadienses consideraron la desregulación como una "práctica injusta" para operar en el mercado fronterizo. En 1990, el bloqueo de pasos fronterizos demostró la frustración de los camioneros de ambas naciones. Sin embargo, los transportistas canadiense se movieron en el mercado fronterizo y actualmente tiene acceso al mercado de los Estados Unidos, así como los transportistas de los EUA tienen acceso al mercado canadiense (Schneider, 2000; Woudsman, 1999).

Lamentablemente, Woudsman en su estudio no se enfocó en la lucha social de los camioneros de carga, por el contrario el se concentró en examinar la influencia de los cambios en las políticas económicas sobre los patrones comerciales a través de la frontera y las mejoras de infraestructura en la prestación del servicio. No obstante, a pesar de las diferencias en el contexto geográfico, la lucha de los transportistas de carga en la frontera entre Canadá y los Estados Unidos guarda semejanzas con el conflicto de los camioneros entre Venezuela y Colombia. Las condiciones económicas bajo liberalización de restricciones en el mercado exponen el desarrollo desigual de la industria del transporte internacional de carga a través de la frontera. En consecuencia, el sector de transporte más fuerte tendrá el dominio del servicio en el mercado fronterizo.

La frontera México-Estados Unidos y el impacto en los transportistas de carga

La región fronteriza entre los Estados Unidos y México ha experimentado un rápido crecimiento en el comercio fronterizo desde que el TLCAN entró en efecto en diciembre de 1994 (Schneider, 2000; Nissen, 2000). Inicialmente, el TLCAN estableció en la provisión del transporte que los camioneros mexicanos tendrían acceso sin restricciones a las áreas fronterizas de los Estados Unidos para 1995 y acceso al resto del territorio para antes del 2000. No obstante en 1995, el Presidente Clinton, motivado por las preocupaciones de la Unión de Camioneros de Estados Unidos, bloqueó la provisión del transporte prevista y rechazó el acceso al mercado interno por parte de los transportistas mexicanos (Schneider, 2000).

A pesar de la situación presentada, los niveles de intercambio fronterizo entre EUA-México creció en un 170 por ciento en 1999, casi el 80% del cargo fronterizo fue realizado por camiones (Schneider, 2000). Pero partir del bloqueo en la provisión del servicio, el embotellamiento y congestión en el tráfico fronterizo se convirtió en el principal problema en esta frontera, esto como resultado de las interdicciones recíprocas a lo largo de ella. México en respuesta dispuso prevenciones al transporte pesado de los Estados Unidos a través de sus fronteras. En consecuencia, se procedió al trasbordo de carga a pocos metros de los puestos fronterizos, los camiones de los EE.UU. entregan el trailer cerca del límite, de donde son trasladados por pequeños tractores a los vehículos de carga mexicanos quienes luego hacen la distribución hacia el interior del territorio. Similar es el proceso hacia el territorio estadounidense (D'entremont, 2001).

A partir de 1999, la Asociación de Transportistas Mexicanos exigió el acceso al mercado de los EE.UU. al mismo tiempo que procedían al bloqueo de las principales vías mexicanas hacia la frontera y en los alrededores de Ciudad de México debido a lo que llamaron "competencia injusta" por parte de la Unión de Camioneros de los EE.UU. (La Botz, 2001). En efecto, la Unión de Camioneros ejerció presión ante las instancias del TLCAN y exigió el derecho de prestar el servicio de transporte de carga internacional en territorio mexicano.

La Unión de transportista y el gobierno de los EE.UU. han señalado como razón principal, para no adherirse a la provisión de transporte de carga internacional dispuesta por el TLCAN, que los camiones y conductores en el servicio de carga mexicanos no reúnen los estándares de seguridad exigido por los EE.UU. (Schneider, 2000; Niessen, 2000). Los transportistas mexicanos rechazaron el criterio de seguridad y elevaron el reclamo al TLCAN para su arreglo mediante la vía del proceso de resolución de disputas previsto en el Capítulo 20 (Schneider, 2000; La Botz, 1998; La Botz, 2001). En febrero de 2001, el panel de arbitraje del TLCAN dictamina a favor de México. A pesar de ello, los EE.UU. negaron al transporte mexicano su derecho a cruzar la frontera. En los Estados Unidos, las uniones de transportistas, empresarios y grupos ecologistas sostienen que los transportistas mexicanos poseen bajos estándares para su funcionamiento y sería peligroso permitir que estos conduzcan a través de los EE.UU. (Nissen, 2000; La Botz, 2001).

Actualmente, el transporte de carga internacional entre los EE.UU. y México se restringe a 12 Kms. de la frontera en donde se práctica el transbordo de carga. El Teamsters (la unión de transportista de carga más importante de los Estados Unidos) trabaja para que la medida se siga sosteniendo; en tanto la Asociación Mexicana de Camioneros (CANACAR) defiende que las restricciones a los transportistas de los EE.UU. se mantendrá hasta tanto ellos no tengan igualdad de acceso al territorio estadounidense (La Botz, 2001). Finalmente, la disputa fronteriza entre los Estados Unidos y México se debate entre las necesidades contrapuestas entre oposición al libre tránsito comercial transfronterizo y los estándares requeridos para la prestación del servicio.

El caso México-EE.UU. guarda algunas semejanzas con el caso Venezuela-Colombia. Las relaciones comerciales fronterizas están sujetas a la influencia de los acuerdos de libre comercio a nivel supranacional. Las fronteras son ahora más permeables y flexibles a las regulaciones del mercado. No obstante, a pesar de las disposiciones previstas por el TLCAN en materia de transporte internacional, ambas naciones han dispuesto el trasbordo de carga en la frontera como medida, hasta que las condiciones de igualdad a ambos lados del límite pueda satisfacer tanto a los transportistas como a los empresarios de carga. En esta frontera, los problemas referentes a inseguridad fronteriza y movimientos migratorios ilegales continúan dificultando la interacción social a ambos lados del límite, mientras que el flujo del capital transnacional pareciera no encontrar fuertes obstáculos.

Centro América: Transporte de carga y bloqueos fronterizos

Luego de décadas de violencia e inestabilidad política, la integración en Centro América comienza a vislumbrarse. El Mercado Común Centro Americano (MCCA) surgido en los años 60, empieza a destacar a principio de los 90 promoviendo una serie de oportunidades

como alternativas para reducir las desigualdades económicas y sociales presentes. Sin embargo, Centro América continúa fragmentada y experimentado una marcada crisis económica. La pobreza y exclusión siguen siendo altas. Los gobiernos nacionales aún mantienen en descuido la agenda regional, en tanto los conflictos fronterizos amenazan la paz en la región.

Una comisión de la Federación de Trabajadores en el Transporte Internacional de Carga (Internacional Transport Worker's Federation- ITF) realizó una visita a las fronteras de El Salvador-Guatemala y de Guatemala-Honduras a fin de escuchar las quejas y problemas que enfrentan los trabajadores del transporte. El objetivo de la comisión era animar a los trabajadores a organizar una Unión de Transportista debido a la carencia de un sindicato afín en la región (ITF, 2001a). En esta región de Centroamérica, al igual que en Suramérica, los conductores de carga no se sienten entusiasmado a congregarse en una Unión o sindicato por las posibles represalias de los empresarios y dueños de transporte, la cual repercute a menudo en el despido inmediato del trabajador (Buchanan, 2000).

Según información recabada en el lugar por la comisión, la disputa laboral tiene su origen en dos dificultades que afectan el trabajo de los conductores. El primer problema se relaciona con la organización de los trabajadores. La comisión, en su reporte presentado, identificó tres grupos de conductores: 1) camioneros, 2) operadores del dueño, y 3) empleados independientes de una compañía o empresa. Ninguno de ellos estaba asociado con otros conductores en otros sectores del transporte (ITF, 2001a). El segundo problema encontrado se relaciona con el auge de la actividad informal en el sector transporte. Este se desarrolla como resultado de la práctica dominante en el sector, dentro del cual el patrón es evitar todo lo referente a las normas legales del servicio, los salarios percibidos están por debajo del establecido y las regulaciones mínimas de seguridad estipuladas. Las condiciones de trabajo permanecen pobres y generalmente peligrosas (ITF, 2001a). El aumento de la informalización del servicio de transporte de carga internacional se debe a las condiciones deficientes en que se desarrolla la economía del transporte (Buchanan, 2000).

Los camioneros en el servicio de transporte de carga internacional en Centroamérica tienen características particulares muy común con sus colegas en Venezuela. Las nuevas asociaciones de camioneros-dueños y de patronos han sustituido a las tradicionales organizaciones de trabajo. El aumento del transporte informal influencia la prestación del servicio. En Venezuela, conductores, dueños de camiones y operarios están trabajando bajo condiciones muy pobres y deficientes similares.

La lucha de los transportistas de carga en la frontera de Colombia-Ecuador

El servicio de transporte de carga es restringido a través de la frontera colombo-ecuatoriana (Maldonado, 2000; Ballen y Oliveros, 1998). En 1997, los transportistas y operarios (camioneros, dueños y firmas independientes) de Colombia y Ecuador acordaron ejecutar una transferencia obligatoria de mercancías en la frontera (Maldonado, 2000). Este trasbordo de mercancías en la frontera benefició solamente a los ecuatorianos en el cruce de Ipiales (Colombia)-Tulcán (Ecuador) (Maldonado, 2000; Ballen y Oliveros, 1998).

Este conflicto y resolución tienen características muy particulares. La decisión en la frontera local fue convenida entre camioneros y operadores del sector transporte la cual

no tiene ningún reconocimiento oficial entre gobiernos a nivel nacional y supranacional en el marco de la CAN. La escasez de estudios más profundos sobre el conflicto del transporte entre Colombia y Ecuador es notable. Los estudios de Ballen y Oliveros (1998) y Maldonado (2000), ambos comisionados por la CAN, describieron los problemas brevemente con más énfasis en los aspectos operacionales que en el papel del trabajador y las consecuencias del conflicto. Este estudio demostró que las disputas entre camioneros están también presentes en otros puntos o cruces fronterizos de la región andina. El estudio de este caso ha conllevado a identificar una serie de aspectos predominantes en el lugar como son falta de organización laboral en el sector transporte, informalización del servicio y su práctica, aunado a las pobres condiciones laborales que enfrentan los trabajadores en el servicio internacional de carga.

Otros casos

En África, el grupo regional de integración que ha emergido más recientemente (Pedersen, 2001), y en la Unión Europea, el ejemplo más avanzado de la integración regional, los trabajadores en el sector de carga internacional luchan por mejorar las condiciones laborales, además de enfrentar constante preocupación por las pérdidas de trabajo (Brenton, 2000; Walter, 1999; ITF, 2001c, e).

La creación de la Comunidad Económica de los Estados Africanos del Oeste en 1976 y el renacimiento de la Comunidad del Este de África en 2000 han controlado las restricciones existentes en el flujo de mercancías entre los países miembros (Pedersen, 2001; Peberdy, 2000; ITF, 2001d). Desde mediados de los 90, el tráfico internacional de mercancías y de personas ha aumentado en África del este y meridional, no sólo proveniente desde la costa y de los países cerrados, sino también desde el norte y sur (Pedersen, 2001). Sin embargo, la industria del transporte enfrenta serios problemas. A pesar de la creciente demanda y competencia, el transporte africano sigue siendo muy deficiente en comparación a otros países, en otros continentes. Los costos de transporte por carretera son muy altos y la productividad del sector es muy pobre (Pedersen, 2001).

La unión de trabajadores en el área de transporte en África se han visto muy afectadas por las políticas de transporte emergentes del reciente proceso de integración regional (ITF, 2001d). Sin embargo, el servicio y la práctica de transporte africano continúan siendo altamente sensibles ante la corrupción. La desviación de fondos y de partidas para la inversión en proyectos para mejorar la infraestructura del transporte internacional de carga están sujetas a la práctica de corrupción (Peberdy, 2000; Pedersen, 2001). El servicio de transporte de carga internacional en África se está desarrollando bajo extremas condiciones de inseguridad y burocracia, informalización del sector, pobres condiciones laborales y de vida de sus trabajadores y la constante amenaza de enfermedades tales como el SIDA, Malaria y Fiebre Tifoidea (Bikaako, 2000; Pedersen, 2001). Este caso evoca algunas de las condiciones en que los camioneros en América Latina están haciendo frente, como son: el creciente trabajo informal en el sector transporte, mínimas condiciones de trabajo, aumento de inseguridad y la paulatina burocracia, lo que conlleva al empobrecimiento del sector.

En la Unión Europea, la competencia en el mercado y servicio del transporte internacional de carga se ha liberado entre los países miembros de la Unión (Hix, 1999).

No fue sino hasta los 90 cuando bajo la firma del tratado de Maastricht, los países miembros comenzaron a competir en iguales condiciones. Asimismo, las organizaciones empresariales y los sindicatos de trabajadores institucionalizaron el diálogo en el área de la política social (Sadler, 2000; Hix, 1999). La restricción de cabotaje fue substituida por una política de "competencia leal y justa" dentro de la cual cada firma de transporte, bien sea doméstica o de otro país, podía incorporarse libremente o abandonar el mercado sin un costo significativo (Hix, 1999).

En 1991, la Unión Europea y la Confederación Europea de Sindicatos en la prestación del transporte de carga fijaron la agenda para el diálogo social, en la cual se reforzaba un diálogo más abierto y eficaz entre las uniones de trabajadores y las organizaciones patronales (Hix, 1999). No obstante, las federaciones europeas del transporte de carga han permanecido en un constante "lobby" ante el Consejo de Ministros del transporte de la Unión Europea, para protestar en contra de los peligros que representa las horas excesivas de trabajo (ITF, 2001b,c). En octubre del 2001, la Federación de los trabajadores de carga internacional organizaron una serie de manifestaciones y bloqueos de carretera, afectando el tráfico en los principales caminos entre las fronteras de Francia con España, Bélgica, Alemania y Luxemburgo. En otros puntos de la frontera entre Portugal y España, Alemania con la República Checa y Polonia, en Austria entre los pasos fronterizos con Hungría y en la frontera entre Suecia y Finlandia (ITF, 2001 e). Este caso europeo permite explicar como los trabajadores del transporte, a pesar de su participación en el diálogo social y del trabajo organizado que desarrollan y de la libertad que tienen para incorporarse y abandonar el mercado europeo, utilizan el bloqueo de vías en los principales pasos fronterizos para demandar mejores condiciones de trabajo y mejoras económicas cónsonas con las demandas globales.

Los transportistas de carga y nuevos retos

El auge en la integración económica y la liberalización del comercio en la promoción de bloques regionales es sin precedente. Estos cambios vienen acompañados de la aparición de nuevos trabajos, pero más especializados, al mismo tiempo que está induciendo a nuevos movimientos sociales como respuesta a los impactos socioeconómicos de la globalización y caracterizados por su oposición y resistencia a las nuevas formas de expansión del capitalismo.

A nivel regional, los países vecinos se están integrando en bloques económicos para encarar las demandas y transformaciones globales del capitalismo en la nueva era (Harvey, 2000; Gills, 2000a). Las naciones son animadas a reducir o eliminar restricciones para atraer la inversión, particularmente hacia los países en desarrollo (Brown, 1995; Nissen, 2000). Los derechos laborales y de protección a los trabajadores no son cubiertos explícitamente por los acuerdos de integración económica. La responsabilidad legal de los trabajadores es limitada; los trabajadores buscan organizarse para defender sus derechos ante el descuido de los Estados bajo la perspectiva de nuevos regionalismo (Brown, 1995; Nissen, 2000).

Los casos antes examinados ilustran dos puntos importantes. Por una parte, los países industrializados y en vías de desarrollo, son influenciados en cierta medida por las mismas fuerzas económicas globales, a pesar de sus asimetrías internas como naciones.

Hoy día, las fronteras son más abiertas al mercado, debido a la reducción y la eliminación de las barreras tarifarias (Douglas, 2000). Los empresarios locales están más expuestos a la competencia internacional por lo cual necesitan aumentar su producción y productividad para resolver los desafíos que impone la dinámica del capitalismo (Harvey, 2000; Hart y Prakash, 2000; Gills, 2000b). Asimismo, los trabajadores están en competencia directa por un mismo trabajo y expuestos a incrementar sus capacidades a costos unitarios más bajos, lo cual afecta su salario y trabajo (Walker, 1999; Brenton, 2000; Nissen, 2000). Al mismo tiempo que su capacidad negociadora es restringida (Brown, 1995; La Botz, 2001).

Por otro lado, las fronteras no son tan abiertas en todo su significado como parece en el sentido económico (Harvey, 2000; Gills, 2000b). A pesar de los avances en el proceso de integración global, políticas barreras institucionales y locales continúan operando en la frontera. Empresarios y organizaciones laborales locales son los grupos sociales más susceptibles y afectados por las contradicciones del proceso de integración económica entre países (Waterman, 2000; Harvey, 2000). Por ejemplo, el caso del TLCAN y CAN, los trabajadores no tienen libertad para movilizarse a través de las fronteras, y las firmas locales de transporte no pueden competir bajo las condiciones impuestas por la globalización económica (La Botz, 2001; Maldonado, 2000).

Conductores en la provisión del servicio internacional de carga no están fuera de estos nuevos movimientos. A excepción de la Unión Europea, los grupos de empresarios y asociaciones de trabajadores no tienen participación en la toma de decisión dentro de los bloques de integración económica regional. Actualmente, la Confederación Internacional de Sindicatos (ICFTU) y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) vienen planteando la agenda social para hacer frente a los nuevos desafíos y movimientos de trabajadores bajo estos bloques económicos regionales (Jordan, 2000; ITF, 2001b).

En enero de 2001, durante el Foro Económico Mundial en Davos, se reunieron los líderes de la Federación Internacional de Transporte (ITF) con representantes de las principales organizaciones internacionales tales como el Secretario General de las Naciones Unidas, el Comisionado de los Derechos Humanos, La Organización Internacional del Trabajo (OIT), del Banco Mundial (BM), Fondo Monetario Internacional (FMI), y los directores de la Organización Mundial del Comercio (OMC) (ITF, 2001c). Allí, los trabajadores hicieron un llamado por un diálogo más amplio sobre globalización, al mismo tiempo que presentaron la agenda social en donde se incorporan las preocupaciones de los trabajadores en la discusión de una nueva visión de la economía. La agenda se resume en ocho puntos básicos: bienestar, participación, derechos, salud, educación, medioambiente, tecnología y propiedad dentro del proceso de globalización de la economía (ITF, 2001c; Jordan, 2000).

Esta ha sido una de las múltiples acciones que la ITF tiene prevista realizar a nivel mundial. El objetivo de la Federación es demostrar la falta de atención en materia social, hacia los sectores más sensibles como es el laboral, por parte de las empresas multinacionales y gobiernos nacionales que apoyan los avances del proceso de globalización (ITF, 2001b, e). Conductores y sindicatos en el transporte internacional de carga en general están luchando para mejorar las condiciones laborales y de vida, estabilidad laboral,

exclusión social, educación y entrenamiento, contra el aumento del servicio de transporte informal y las amenazas al derecho que tienen los trabajadores de agruparse en uniones sindicales (La Botz, 2001; Walker, 1999; ITF, 2001b).

En noviembre de 2001, durante la Conferencia Ministerial de la OMC, en Qatar, los líderes sindicales del transporte afirmaron no estar en contra del incremento en el intercambio comercial como resultado del libre mercado, pero remarcaron que este debe ser cónsono con un aumento de los estándares de vida de la clase más pobre del mundo, los trabajadores. Los líderes transportistas aspiran que halla correspondencia entre el trabajo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en la liberalización del comercio con los estándares laborales sugeridos por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en su Declaración de los Derechos Fundamentales. Esta declaración establece que los trabajadores deben disfrutar del derecho de organizarse en sindicatos y ser protegido contra discriminación, trabajo forzado y explotación de niños para el trabajo (Brenton, 2000; Walker, 1999).

Los trabajadores del transporte en el sector de carga internacional en América, Europa y África enfrentan importantes desafíos en el contexto de la integración comercial. Un aspecto fundamental dentro del proceso de globalización es que segmentos particulares de la sociedad tales como trabajadores, propietarios-trabajadores, y pequeño-mediano empresarios están quedando expulsados fuera del circuito de la economía. Particularmente en los países en desarrollo la globalización está causando un incremento del mercado informal y una creciente amenaza de pérdida de empleo. Como respuesta nuevos movimientos sociales y laborales están emergiendo para hacer frente a las consecuencias no deseadas de la globalización. Estos movimientos se caracterizan en particular por estar orientados a introducir cambios en la relación con el Estado.

Reflexiones finales

El proceso de globalización está influenciando la naturaleza de las organizaciones de laborales. Los movimientos laborales están cambiando y los sindicatos tienen el desafío de redefinir sus prioridades y estructuras políticas. Particularmente en América Latina, los trabajadores se sienten cada vez más abandonados por los sindicatos tradicionales. Grupos o sectores de trabajadores están luchando para influenciar las decisiones del gobierno y en la búsqueda de una mayor participación.

Estas luchas se orientan a través de los nuevos movimientos sociales más que por la acción de las uniones o sindicatos tradicionales. Los nuevos movimientos tienden a ser autónomos, de una duración más corta y sus acciones no se confinan a ganar poder político, sino a la búsqueda de participación en la toma de decisiones. Estos movimientos sociales y locales actúan en respuesta a la carencia de la atención de gobiernos nacionales con las necesidades básicas y la calidad de la vida de la gente, o a la exclusión de estos grupos sociales del procedimiento de toma de decisión gubernamental.

Los conflictos del transporte en la frontera, en particular hacia América, África y Europa fueron examinados para explorar cómo los cambios globales plantean nuevos movimientos sociales. Los nuevos desafíos que enfrentan los trabajadores en el servicio de carga internacional son muy similares a los que otros sectores sociales transitan alrededor del mundo.

Referencias

- ANTUNES, R. (2001). "Global economic restructuring and the world of labour in Brazil: the challenges to trade unions and social movements". **Geoforum**, **32**, 449-458.
- BALLEN, J. F. and OLIVEROS, L. (1998). Proyecto: "Apoyo a la facilitación del transporte terrestre en los pasos de fronteras" (Informe Final). Lima: Comunidad Andina, Secretaría General.
- BARRY, T. (2001). "Global economic governance: Strategic crossroads". **FPIF: Foreign policy in focus, Discussion Paper(6)**, 1-31.
- BIKAAKO, W. (2000). AIDS and Transport: The experience of Uganda road and rail transport workers and their unions (ITF Publications). London: International Transport Workers' Federation, ITF.
- BRENTON, P. (2000). Globalisation and social exclusion in the EU: Policy implications (Working Document No 159). Brussels: CEPS Working Document No 159.
- BROWN, E. (1996). Nicaragua: sandinistas, social transformation and the continuing search for a popular economic programme. **Geoforum**, **27(3)**, 275-295.
- BROWN, E. (2000). Social movements, the state and civil society. In G. B. Mohan, Ed; Milward, Bob and Zack-Williams (Ed.), Structural adjustment, theory, practice and impacts (pp. 171-190). London: Routledge.
- BUCHANAN, J. (2000). Regional Cooperation and Global Integration in Central America (Inter-American Dialogue). Tegucigalpa, Honduras: FOCAL: Canadian Foundation for the Americas.
- Comunidad Andina de Naciones (CAN) (1997). Decisión 399: Transporte Internacional de Carga por Carretera, Reemplazo Decisión 257 (Vol. Año XIII). Lima: - Publicación de la Comunidad Andina de Naciones.
- DELANEY, R. (1992). "The North America scene: a macro-economic view". **Transportation Quart**, **46**, 19-35.
- D'ENTREMONT, K. (2001). Trucking Services: Canada-US: US & Foreign Commercial Service and US Department of State.
- ESCOBAR, A. and ALVAREZ, S. (1992). The making of social movement in Latin America: Westview Press.
- FOWERAKER, J. (1995). Theorising social movements. London: Boulder.
- GARRETON, M. (1997). Social movements and democratisation. In S. a. S. Lindberg, Årni (Ed.), Social movements in development. The challenge of globalisation and democratisation. London: MacMillan Press Ltd.

- GHAI, D. (1997). Economic globalisation, institutional change and human security. In S. a. S. Lindberg, Årni (Ed.), *Social Movements in development. The Challenge of globalisation and democratisation* (pp. 25-45). London: Macmillan Press Ltd.
- GILLS, B. (2000a). Introduction: Globalisation and the Politic of Resistance. In Gills, B (Ed.), *Globalisation and the Politic of Resistance* (pp. 3-11). London: Macmillan press Ltd.
- GILLS, B. (Ed.). (2000b). *Globalisation and the politics of resistance*. London: Macmillan Press Ltd.
- HABERMAS, J. (1981). "New social movements". *Kapitalistate* (9), 33-37.
- HART, J. and PRAKASH, A. (2000). Rearticulation of the State in a Globalising World. In B. Gills (Ed.), *Globalisation and the Politics of Resistance* (pp. 91-109). London: Macmillan pres Ltd.
- HARVEY, D. (2000). *Spaces of Hope*. Edinburg: Edindburg University Press.
- Hix, S. (1999). *The political system of the European Union*. (First ed.). London: Macmillan Press LTD.
- INTERNATIONAL TRANSPORT FEDERATION (ITF) (2001a). Central America drivers' unions hail joint organising campaing. *ITF News On Line*(22).
- INTERNATIONAL TRANSPORT FEDERATION (ITF) (2001b). "Globalisation: What Unions Want". **Transport International. The Journal of the International Transport Workers' Federation, 7(4)**.
- INTERNATIONAL TRANSPORT FEDERATION (ITF) (2001c). "Talking point: influence on the inside". **Transport International. The Journal of the International Transport Workers' Federation, 5(2)**.
- INTERNATIONAL TRANSPORT FEDERATION (ITF) (2001d). Transport and the Economy Community of West African States. *Influencing Integration*. *ITF News On Line*.
- INTERNATIONAL TRANSPORT FEDERATION (ITF) (2001e). World road unions unite to deliver decent work. *ITF News On Line*(31).
- JORDAN, B. (2000). The Global market- trade unionism's greatest challenge. London: ICFTU: International Confederation of Trade Union.
- LA BOTZ, D. (1998). "On the verge of a breakthrough? Reform, resistance and rebellion among mexican workers". **Borderlines 48, 6(7)**, September 1998.
- LA BOTZ, D. (2001). "Labour in Mexico: at the Crossroads". **Borderlines 75, 9(2)**, February 2001.

- LANZETA, M. a. G., H. (1999). Relaciones económicas y comerciales entre Venezuela y Colombia. In Ramírez, S. y Cadenas, J (Ed.), Colombia Venezuela. Agenda común para el siglo XXI (1st ed., pp. 362-406). Santa Fe de Bogota: Tercer Mundo Editores.
- LINARES, R (2002) International boundaries and economic integration: Freight transportation and labour dispute on the Venezuelan-Colombian border. Ph.D Thesis, The University of Nottingham, UK.
- LINDBERG, S. and SVERRISON, Å. (1997). Introduction. In Lindberg, S. and Sverrison, Å (Ed.), Social movements in development. The challenge of globalisation and democratisation (pp. 1-24). London: St. Martin's Press.
- MALDONADO, H. (2000). Situación actual y perspectivas para el transporte internacional de carga por carretera en la Comunidad Andina de Naciones (Diagnóstico). Lima: Comunidad Andina de Naciones, Secretaria General.
- NISSEN, B. (2000). Alliances across the border: the U.S. labour movement in the era of globalisation. Retrieved October 2001. Available at <http://www.labournet.org/documents/global/nissen.html>
- PEBERDY, S. (2000). "Border crossings: small entrepreneurs and cross-border trade between South Africa and Monzabique". Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 91(4), 361-378.
- PEDERSEN, P. (2001). "Freight transport under globalisation and its impact on Africa". Journal of Transport Geography, 9, 85-89.
- PHONGPAICHIT, P. (1999). Theories of social methods and their relevance in Thailand. Retrieved 18-02-2002, 2002, from http://pioneer_chula.ac.th/~ppasuk/theorysocmovt.doc
- ROUTLEDGE, P. (1997). "Putting politics in its place. Baliapal, India, as a terrain of resistance". In AGNEW, J. (Ed.), Political geography. A reader (pp. 219-248). London: Arnold.
- SADLER, D. (2000). "Organising European labour:governance, production, trade unions and the question of scale". Transaction Institute of British Geography, 25, 135-152.
- SCHEJTMAN, A. (1997). Peasants and Structural Adjustments in Latin America. In LINDBERG, S. and SVERRISON, Å (Ed.), Social movements in Development. The challenge of globalisation and democratisation. London: MacMillan Press Ltd.
- SCHNEIDER, J. (2000). "NAFTA & Transportation: impacts on the U.S.-Mexico border". Borderlines 67, 8(5), June 2000.

SLATER, D. (Ed.). (1985). *New social movements and the state in Latin America*. Amsterdam: CEDLA.

TOURAINE, A. (1984). "Social movements: special area or central problem in sociological analysis?" *Thesis Eleven*, 9 (July 1984), 5-15.

TOURAINE, A. (1997). *Critique of Modernity*. Oxford: Blackwell.

WALKER, R. (1999). "Putting capital in its place: globalisation and the prospect for labour". *Geoforum*, 30, 263-284.

WATERMAN, P. (2000). *Social Movements, local places and Globalised Spaces: Implications for 'Globalisation from below'*. In B. Gills (Ed.), *Globalisation and the Politic of Resistance* (pp. 135-150). London: Macmillan Press Ltd.

WOUDSMAN, C. (1999). "NAFTA and Canada-US cross-border freight transportation". *Journal of Transport Geography*, 7, 105-119.