

LA PRODUCCIÓN FLUIDA. EL ALMACÉN COMO FORMA LOGÍSTICA EN LA NUEVA ERA INDUSTRIAL

CARLOTA BENVEGNÚ

CENTRE DE RECHERCHES SOCIOLOGIQUES ET POLITIQUES DE PARIS

DAVID GABORIEAU

CENTRE D'ÉTUDES DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL

RESUMEN

EL SECTOR LOGÍSTICO AGRUPA ACTUALMENTE EN TORNO A 900 000 EMPLEOS E FRANCIA, EN SU MAYOR PARTE, TRABAJOS OBREROS. HA CRECIDO CONSIDERABLEMENTE DESDE 1980, ENTONCES SUPONÍA EL 8% DEL CONJUNTO DE EMPLEOS, HOY SE ELEVA AL 13 %. LEJOS DE DESAPARECER, EL TRABAJO INDUSTRIAL SE HA DESPLAZADO A OTRAS RAMAS MÁS ALLÁ DE LA INDUSTRIA COMO ES EL SECTOR LOGÍSTICO. EN ESTE ARTÍCULO, ABORDAREMOS PRIMERAMENTE UNA CARACTERIZACIÓN DE ESTE SECTOR Y, A TRAVÉS DOS ESTUDIOS DE CASO ANALIZAREMOS EL PROCESO DE TRANSFORMACIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO Y DE SUS PRINCIPALES ESPACIOS PRODUCTIVOS. DESCRIBIREMOS EL PROCESO MEDIANTE EL CUAL LA LOGÍSTICA SE EXTIENDE AL MUNDO INDUSTRIAL CONVERTIDA EN «FÁBRICA DE PAQUETES».

PALABRAS CLAVE

LOGÍSTICA, ALMACÉN, TRABAJO, CONDICIONES DE TRABAJO

RECEPCIÓN: OCTUBRE 2020

ACEPTACIÓN: NOVIEMBRE 2020

INTRODUCCIÓN

El lunes 9 de febrero de 2015, la dirección inmobiliaria de PSA Peugeot-Citroën anunció la venta de una parcela de quince hectáreas de la histórica planta de Aulnay-sous-Bois a ID Logistics, una empresa subcontratista del sector de la logística comercial. La gran fábrica industrial de Peugeot, creada hace 40, años sería sustituida por dos grandes almacenes logísticos dedicados a la gran distribución. ID Logistics anunció la creación de 400 a 500 puestos de trabajo, que serían destinados prioritariamente

a los trabajadores despedidos PSA Peugeot-Citroën, aunque era muy dudoso que los viejos trabajadores de las cadenas de montaje estuviesen dispuestos a cubrirlos. A tenor de las cifras hechas públicas en el verano de 2015, solo una docena de trabajadores había participado en el proceso de “recolocación” que conllevaba pasar de la fábrica al almacén.

El futuro de este lugar icónico, que ha marcado la historia de la fabricación de automóviles y de la clase obrera que los producían, refleja ahora el final del antiguo mundo industrial y el surgimiento del nuevo mundo de la logística y sus flu-

jos. Si la industria manufacturera sigue teniendo una fuerte presencia en Francia, el sector logístico (excluyendo la rama del transporte) alcanza actualmente casi 900,000 empleos, de los cuales 700.000 son empleos obreros (lo que supone el 13% del total actual de obreros en Francia, este porcentaje ha crecido respecto al 8% que suponían a principios de la década de 1980). Este sector de la logística, poco conocido e investigado, refleja bien la invisibilidad actual del mundo obrero, un mundo que, lejos de desaparecer, se desplaza hacia un ángulo muerto.

En este artículo, analizaremos, primeramente, cómo ha surgido este sector productivo y cómo ha llegado a acumular un importante porcentaje de trabajadores. Metodológicamente, apoyamos nuestro análisis en dos estudios de caso¹, que corresponden a dos subsectores de la actividad logística, y que permitirán demostrar cómo estos almacenes, vistos de cerca, son algo así como “fábricas de paquetes”, lo que les acerca, más que les separa, de las viejas dinámicas fabriles del pasado.

AUGE Y DESARROLLO DE LA LOGÍSTICA COMO FUNCIÓN CLAVE DEL CAPITALISMO

Clasificada entre las actividades del sector terciario, la logística no ejecuta tareas en la producción de mercancías. Sin embargo, podría decirse que realiza una labor productiva al “producir el flujo” de circulación de dichas mercancías. Esta característica se ha vuelto esencial para el funcionamiento de las economías occidentales.

El crecimiento del sector logístico se inscribe en un contexto económico que el propio sector ha contribuido a impulsar. Desde los últimos años de la década de 1960, comenzó una transición gradual del modelo de producción fordista ha-

cia un nuevo modelo productivo flexible, “justo a tiempo”. En este periodo, el volumen de la inversión directa de los países occidentales en el extranjero ha aumentado considerablemente. También, durante este período, la búsqueda de mano de obra barata (para paliar los efectos de la crisis del petróleo en 1973-74 y para contener los ciclos de lucha en los países de capitalismo avanzado) ha llevado a deslocalizar parte de las instalaciones industriales en países con bajos costes laborales. En este marco, el transporte internacional se ha convertido en una cuestión estratégica crucial, especialmente porque la internacionalización de las empresas se ha visto fortalecida mediante las políticas de desregulación del mercado laboral de inspiración neoliberal y la apertura de fronteras a la libre circulación de mercancías desde principios de los noventa. Como apunta Brett Neilson: “Sin un sistema robusto de logística, el trabajo en las regiones de bajos costos laborales no se habría podido aprovechar de manera efectiva” (Neilson, 2012: 324). Sin embargo, lo que está emergiendo de estas transformaciones no es simplemente una nueva división internacional del trabajo que desplaza la producción a los países del sur, sino también el desarrollo de las redes globales de producción que se desarrollan a través de espacios nacionales (Henderson, Dicken, Hess, Coe y Wai, 2002). Para producir un iPhone, por ejemplo, más de treinta compañías diferentes se movilizan en tres continentes: desde la extracción de coltán en el Congo al diseño del producto en Silicon Valley, en California, pasando por las gigantescas fábricas chinas de Foxconn en Shenzhen. Las redes de producción que desarrollan y conectan todas estas formas extremadamente heterogéneas de trabajo en

¹ El primero proviene del trabajo de investigación de Carlotta Benvegnù sobre dos almacenes de mensajería pertenecientes a la misma compañía en Francia e Italia. El segundo bloque de casos ha sido investigado por David Gaborieau y corresponde a tres grandes almacenes de alimentos dietéticos de tres empresas en Francia. Los estudios de caso se han realizado mediante observación participante, análisis documental y estadístico y entrevistas.

todo el mundo, requieren una organización logística (planificación de la producción y el transporte) cada vez más importante y eficiente. Como resultado de lo anterior, la logística ha pasado a ser la infraestructura material de la globalización, que acompaña y posibilita la infraestructura financiera de las empresas multinacionales y la libre circulación del capital.

Para designar a estos procesos, algunos autores hablan de *Logistics Revolution* (Bonacich y Wilson, 2008), otros, “Revolución al por menor” (Lichtenstein, 2009). Con la primera expresión, Bonacich y Wilson no se refieren simplemente al desarrollo del sector, sino sobre todo al hecho de que la frontera entre el momento de producción y el de circulación de las mercancías es cada vez más porosa. De esta forma, las operaciones logísticas se convierten gradualmente en parte integrante de los sistemas productivos. En cuanto a la segunda fórmula, se refiere al desplazamiento del “poder” de los productores a los distribuidores. En la medida en que estos últimos conocen las tendencias de consumo de los compradores gracias a la recogida de datos digitalizados, pueden informar a los fabricantes sobre lo que deben producir, en qué cantidad y a qué precio.

La logística ha cuidado particularmente su forma de presentarse en estos últimos veinte años. Surfando la ola simbólica de la desindustrialización y el nuevo campo semántico que la acompaña, la logística ha sabido construirse una imagen de modernidad tecnológica. Los términos de “mantenimiento”, “stockage” y “almacenamiento” han sido desterrados de un vocabulario de gestión empresarial ahora teñido por la “supply chain management” (gestión de la cadena de suministro). En su revaloración semántica, el sector se ha apoyado en los conceptos gerenciales del “nuevo espíritu del capitalismo” y, sobre todo, en la idea de “justo a tiempo”. Esta idea destaca la ligereza y la movilidad, enmascarando así la materialidad y la pesadez de las operaciones de almacenamiento

y manejo. Esta insistencia en las ideas de “justo a tiempo” y de “zero stock” podrían quizá explicar la escasez de investigaciones desde las ciencias sociales sobre los almacenes y sus trabajadores. Sin embargo, este sector está lejos de ser algo inmaterial y ligero, hay que apuntar, por ejemplo, que en Francia existen 3100 almacenes de más de 5000 m² (SOeS, 2010), en su mayoría ubicados en áreas aisladas o alejadas de los centros urbanos, lo que también explica su invisibilización.

Estas grandes naves de chapa ondulada se han multiplicado desde la década de 1960, cuando todavía estas actividades no habían reclamado el calificativo de “logística”. El almacén ha sido la punta de lanza que explica el poder del sector de la distribución sobre el del comercio al por menor, ya que el gran almacén permite reagrupar en un mismo espacio las mercancías compradas al por mayor, que luego son distribuidas a los puntos de venta. A partir de la década de 1980, son los procesos de externalización y subcontratación de los principales grupos industriales y comerciales los que relanzarán el despliegue de la logística. Al no ser concebida como “profesión básica” (“coeur de métier”), esta función empresarial se delega a los subcontratistas. Por lo tanto, es necesario considerar que una parte importante de los empleos logísticos creados en los últimos treinta años se produce en el marco de estas empresas subcontratadas o de filiales especializadas en logística. Es a partir de este crecimiento en paralelo a la producción industrial como la logística se afirma con una identidad propia y autónoma. Desde este punto de vista, la aparición de la logística parecería la consecuencia de un movimiento de reestructuración que se asocia con la “crisis industrial”, sin embargo, cabría concebirla como una prolongación de este universo de reestructuración bajo otra apariencia.

La revaloración del sector logístico no se ha limitado, únicamente, a los anteriores cambios semánticos. Su aparición ha venido acompañada también

por importantes transformaciones en las formas de circulación de bienes y mercancías, en los espacios productivos y en los lugares de venta. La informática ha automatizado el flujo de información, ha acelerado la velocidad de transmisión y ha fortalecido la trazabilidad. El software utilizado en los diferentes pasos de la cadena de suministro -fábricas, transportistas, almacenes y tiendas- hace que estos estén interconectados. Esto puede facilitar las comunicaciones, pero también puede aumentar la presión sobre los proveedores y trabajadores. A lo largo de esta cadena, la velocidad y la trazabilidad de la información desatan dinámicas de intensificación y control del trabajo.

EL ALMACÉN: UNA FÁBRICA DE PAQUETES

Para renovar la importante función actual del almacén, los propagandistas de la logística lo califican a veces como la “fábrica de los tiempos modernos”. Sin embargo, muy a su pesar, esta expresión, asociada a las imágenes de la película de Charlie Chaplin, evoca cambios en la organización del trabajo, como lo demuestran los casos de la entrega de paquetes y de la gran distribución.

LA ENTREGA DE MERCANCÍAS: GESTIONAR UN FLUJO DIVERSIFICADO Y DISCONTINUO

La actividad de entrega de paquetes, también llamada “paquetería”, consiste en transportar productos desde un “punto de origen” a un “punto de destino”. Si bien cada almacén puede gestionar la distribución de un sector específico, por lo general, para optimizar los flujos de mercancías, se prevé una organización logística a través de los *hubs*, plataformas ubicadas en lugares estratégicos donde se recopilan y clasifican flujos de mercancías variadas antes de ser distribuidas a las subsidiarias locales. Los clientes de esta logística pueden ser individuos, empresas grandes y, cada vez más, plataformas de

comercio electrónico, como Amazon. Un incesante flujo de paquetes, de todas las formas y medidas, ingresa cada día en almacenes y *hubs* con el objetivo ideal de ser entregados al día siguiente. En los lados opuestos del exterior del almacén, se abren las puertas de entrada y salida de mercancías. En su interior, se despliega la cadena de clasificación, una cinta sobre la que circulan los paquetes.

El objetivo de la entrega exprés es acortar los plazos, generalmente de 24 horas. A veces, dependiendo del tipo de “servicio”, el flete debe entregarse antes de una fecha límite, por ejemplo, antes de una hora dada o antes del mediodía. A diferencia de la gran distribución, por lo tanto, no se trata tanto de gestionar flujos de bienes de manera continua, sino más bien de adaptarse cada día, en el último momento, a una nueva situación -en términos de tipos de productos, volúmenes, direcciones de destino-, siempre respetando los plazos previstos. Esta característica de la mensajería condiciona fuertemente el trabajo dentro de los almacenes, caracterizado por una sensación de emergencia permanente y que demanda una gran flexibilidad en términos de horarios, ritmos y masa salarial.

Una parte significativa del trabajo consiste en ejecutar las órdenes provenientes de los sistemas informáticos, organizar los turnos de entrega, y resolver los problemas que afronta a diario un almacén: extravío de paquetes, aumentos de demanda, retrasos en los suministros. Para ello, las empresas usan diferentes tipos de mano de obra. Por un lado, los trabajos administrativos los realiza una mano de obra generalmente estable empleada en oficinas, pero con contacto directo con los obreros del almacén. Por otro lado, los trabajos de manipulación de paquetes, realizados por agentes que rastrean y clasifican los paquetes, principalmente con horarios nocturnos para que las entregas se realicen desde primera hora de la mañana. En los almacenes de París, donde se realizó la investigación, los manipuladores de paquetes son menos numerosos que los empleados. Prácticamente todos son hombres, en su

mayoría migrantes, cuyos ingresos rara vez superan el salario mínimo. Sus tareas consisten en cargar y descargar los camiones, colocar los paquetes en la cinta de clasificación, escanearlos, pegar las etiquetas de localización, colocarlos en las jaulas o palets y depositarlos con una carretilla frente a la puerta que corresponda para que sean llevados a su destino. Aunque el sector logístico presenta una tendencia hacia la automatización, su nivel es muy heterogéneo y ligado a las características específicas de cada empresa. En los sistemas más automatizados, las cintas de clasificación pueden pesar, escanear y enviar los paquetes al final de la cinta listos para ser cargados en los camiones de reparto. Aunque la mecanización reduce el número de tareas físicas, también impone ritmos muy altos, puestos de trabajo monótonos y también reduce el margen de autonomía en la ejecución de las tareas. Un buen ejemplo de esto podría ser el puesto de trabajo de “inyector”: colocado al comienzo de la cinta automatizada, el trabajador recibe sin moverse los paquetes entrantes, los escanea, imprime las etiquetas, que salen automáticamente de una impresora, y su labor acaba cuando aprieta un pedal para detener la cinta unos segundos mientras pega la etiqueta.

En el subsector de entrega exprés, el trabajo varía diariamente y está sujeto a picos de producción (durante los períodos de Navidad o de rebajas, por ejemplo). Para adaptarse a estos cambios y resolver problemas que se producen en momentos de alta demanda, se reclama “resiliencia”, adaptabilidad y flexibilidad en el proceso de trabajo (Grappi, 2106). Con este propósito, se han creado herramientas de gestión de la “calidad total”, como son los indicadores clave de rendimiento (KPI), con el objetivo de potenciar la implicación productiva de los equipos de trabajo. Esta es una diferencia importante con el trabajo en las instalaciones de la gran distribución, que veremos a continuación, donde la productividad generalmente se mide de forma individual.

LA LOGÍSTICA EN LA GRAN DISTRIBUCIÓN: GESTIONAR FLUJOS MASIVOS Y CONSTANTES DE PRODUCTOS

En los locales de la gran distribución -supermercados, cadenas de descuento, grandes superficies- el almacén es invisible al público, pero esto no quiere decir que no lo atienda un contingente obrero numeroso. Su principal función es la renovación permanente de los productos dispuestos en los estantes del supermercado. Este mantenimiento se lleva a cabo desde las plataformas de distribución de los grandes grupos o por parte de subcontratistas. En ambos casos, al trabajo de almacén se le somete a una fuerte presión forzada por los patrocinadores de las grandes superficies.

Los almacenes de la gran distribución de la alimentación están organizados, generalmente, como un espacio amplio de almacenamiento mediante largos pasillos de estructuras de metal. En los pisos superiores, se almacenan los palets agrupados por los conductores de carretillas elevadoras, mientras que, en los pisos inferiores, se depositan los paquetes por unidades, que serán manipuladas y transportadas por los operadores dedicados a preparar los encargos de los supermercados. En los muelles de carga del almacén, los trabajadores de recepción y envío cargan y descargan los flujos de mercancías entrantes y salientes.

Cada uno de estos puestos de trabajo se asocia con una herramienta informática de control que dicta los lugares donde recoger o depositar los palets. Los conductores de carretillas están geolocalizados y guiados por un sistema de radiofrecuencia en la pantalla del vehículo. En los muelles de recepción, los empleados utilizan una pistola lectora de códigos, con la que “flashean” los paquetes. Esta pistola es el equivalente logístico a la que se usa en las cajas de los supermercados para el cobro de productos. Los preparadores de pedidos, que representan más de la mitad del personal del almacén, trabajan me-

dante comando vocal. Una voz digitalizada les hace llegar a sus auriculares la instrucción sobre qué paquetes recoger. El trabajador debe validar cada gesto que realiza pronunciando palabras clave que la máquina reconoce. Este sistema de reconocimiento de voz impone ritmos muy exigentes y revive formas de trabajo en cadena en profesiones que parecían haberlas excluido. Estos trabajadores siguen paso a paso las indicaciones de la voz digital, que recorta su autonomía y reduce su cualificación, siguiendo a rajatabla los comandos que marca el micrófono. Irónicamente, algunos de ellos lo denominan “tener la nariz en el micro” (Gaborieau, 2012). El trabajo es repetitivo y de gran exigencia física, son frecuentes los turnos de noche y los ambientes fríos para mantener los productos frescos.

Este sistema de racionalización del trabajo incrementa un 10-15% la rapidez de los trabajadores que preparan los paquetes. Esta rapidez está también relacionada con las primas que reciben: el 30% del salario mensual se debe a estas primas de productividad calculadas individualmente. En un sector que emplea a hombres jóvenes pagados con el salario mínimo, los ingresos suplementarios se convierten en la norma salarial que marca el ritmo de trabajo. Además de las primas, las horas extra son otro suplemento individual que aumenta la carga de trabajo. La predicción de mano de obra que posibilitan los sistemas informáticos calcula una plantilla inferior a las necesidades estructurales, lo que provoca una incertidumbre constante, especialmente entre los subcontratistas, en cuanto al momento en que ha de concluir la jornada laboral.

Los denominados *pickers*, almacenistas o simplemente “empleados de mantenimiento” que preparan los paquetes, forman un colectivo de trabajo que no es reconocido como tal por parte de la empresa. En una organización que individualiza el trabajo y restringe la autonomía de manera extrema, estos trabajadores son entendidos como

empleados de paso. El sector de la logística crea pocos puestos de trabajo cualificados -en los almacenes entre 100-300 asalariados, un 80% ocupa estos empleos poco cualificados-. Sus trayectorias laborales futuras apenas prometen mejoras que reduzcan las escasas expectativas que ofrece este trabajo logístico del almacén.

CONCLUSIÓN

La aparición del sector logístico en estos últimos años se ha asociado con el proceso de desindustrialización en las sociedades occidentales y con una sustitución del viejo mundo del trabajo. Sin embargo, a tenor de las observaciones contenidas en este artículo, no encontramos una sustitución, sino un desplazamiento e invisibilización del trabajo obrero. La imagen de la logística como un espacio de circulación fluida de mercancías, contrasta con la presencia en primer plano de un colectivo obrero que cobra cuerpo. En este sentido, la cuestión de la salud laboral se ha convertido en un tema central en el sector logístico. Las tasas de accidentes y las enfermedades profesionales superan las del sector de la construcción de la construcción y plantean la pregunta sobre cómo puede perdurar una mano de obra sometida al agotamiento. En paralelo, estos trabajadores logísticos han cobrado cuerpo en la escena del conflicto social con su aparición pública en huelgas y conflictos laborales en varios países europeos. En Italia, los trabajadores logísticos, mayoritariamente inmigrantes, han protagonizado huelgas muy visibles en los últimos años, lo que ha provocado muchos bloqueos en el funcionamiento de los almacenes. En Francia, en el contexto de una amplia movilización contra la Ley del Trabajo, que marcó el primer semestre de 2016, diferentes empresas de la logística experimentaron huelgas que se extendieron más allá del movimiento de protesta conjunto de ese periodo. La materialización de estas movilizaciones ayuda a visibilizar un sector estratégico en una economía que se pretende desmaterializada.

BIBLIOGRAFÍA

- Boltanski, L. y Chiapello, E. (1999) *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris: Gallimard, 1999.
- Bonacich, E. y Wilson, J. (2008) *Getting the Goods: Ports, Labor, and the Logistics Revolution*, Cornell University Press, 2008.
- Gaborieau (2012) «Le nez dans le micro». Répercussions du travail sous commande vocale dans les entrepôts de la grande distribution », *Nouvelle revue du travail*, n° 1 <https://doi.org/10.4000/nrt.240>
- Grappi, G. (2016) *Logistica*, Roma: Ediesse, 2016.
- Henderson, J., Dicken, P., Hess, M., Coe, N. y Wai-Chung Yeung, H. (2002) Global production networks and the analysis of economic development, *Review of International Political Economy*, 9:3, 436-464, DOI: 10.1080/09692290210150842
- Lichtenstein, N. (2009) *The Retail Revolution: How Wal-Mart Created a Brave New World of Business*, London, Macmillan.
- Neilson, B. (2012) Five Theses on Understanding Logistics as Power. *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*, n° 13, 322-339. DOI: 10.1080/1600910X.2012.728533
- SDeS (2010) *Enquête Entrepôts 2010*.