

- Mecle Amiñana, Elina (2002). “Los derechos sociales en la Constitución Argentina y su vinculación con la política y las políticas sociales”. En *Pobreza, desigualdad social y ciudadanía. Los límites de las políticas sociales en América Latina*, Alicia Ziccardi (Comp.): 37-65. Buenos Aires: CLACSO.
- Ortiz Flores, Enrique (2007). “El derecho a la ciudad. Una apuesta política por una vida digna en la ciudad”. En *Conversaciones sobre el derecho a la ciudad*, Favio Velásquez (Comp.): 11-24. Lima: Colección Travaux de L’ Institut Francais de Études Andines.
- Oszlak, Oscar (1991). *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al Espacio Urbano*. Buenos Aires: Cedes Humanitas.
- Perceval, Marita (2011) “En camino hacia el derecho a la ciudad”. En *Derecho a la ciudad: por una ciudad para todas y todos. Ideas para debatir*, María Cristina Perceval y Jordana Timerman (Coord): 10-19. Buenos Aires: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.
- Prévot Schapira, Marie France (2000). “Segregación, fragmentación, secesión: hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires”. *Revista Economía, Sociedad y Territorio*. Vol. 7, N° 2, pp. 405-431.
- Rodríguez, María Carla (2005). *Como en la estrategia del caracol... Ocupaciones de edificios y políticas locales del hábitat en la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: El Cielo Por Asalto.
- Thomasz, Ana Gretel (2007). “Políticas culturales en el seno de movimientos político-sociales piqueteros”. *Voces Recobradas. Revista de Historia Oral*. N.º 23: 52-62.
- (2008). “Historia y etnografía de una normativa polémica: la Ley 341 y el Programa de Autogestión para la Vivienda”. *Cuadernos de Antropología Social* N.º 28: 127-149.
- Yúdice, George (2002). *El recurso de la cultura. Usos de la cultura en la era global*. Barcelona: Gedisa.

Confinamientos, movilidad e intercambios

Una investigación sobre las condiciones y los modos de vida en la periferia del Gran Buenos Aires

Daniela Soldano

Introducción

Durante los largos y sombríos meses que siguieron a la crisis de finales de 2001, las principales ciudades de la Argentina dejaron en una suerte de ‘intemperie’ a las múltiples formas de la marginalidad urbana. Cotidianamente, habitantes de ‘otros’ territorios desembarcaron en las grandes ciudades y establecieron contactos impensados con los residentes habituales. Un abanico heterogéneo de actitudes, que fueron desde la caridad hasta la represión, pasando por el rechazo, el fastidio, el conflicto y la negación, estructuró cotidianamente esas relaciones. El despliegue de un conjunto de oficios populares –cuida coches, feriantes y vendedores de productos usados en plazas y parques, malabaristas de semáforo y demás artistas de la pobreza y mendigos callejeros– convirtieron a los espacios públicos –históricamente destinados al ocio o a la circulación creativa– en lugares críticos para la supervivencia.

Del conjunto de sujetos de otros territorios que accedieron sistemáticamente a las zonas céntricas, los cartoneros¹, por ejemplo, quienes en menor número y con menor asiduidad ya venían haciéndolo, ocuparon un lugar

1 Denominación corriente de los sujetos que se dedican a la recolección informal de materiales (cartón, papel, vidrio, plástico, metales) en los residuos urbanos para su recuperación, reciclaje, consumo y reventa. Los ‘cartoneros’ son el eslabón más débil de un circuito de reciclaje de alto valor económico y que incorpora, al final del ciclo, a las grandes empresas. Para un análisis de la temática véase Schamber -Suárez (2007).

preponderante. Para sus enormes y polifacéticos contingentes, salir de *sus* espacios cotidianos a recorrer *otros* se constituyó en una alternativa precaria aunque relativamente efectiva de obtención de ingreso. Estos nuevos desplazamientos y usos del espacio y sus expresiones de sociabilidad cotidiana permitieron apreciar una transformación copernicana en las formas de integración social y laboral de vastos conjuntos sociales en áreas urbanas; y, en particular, en la condición territorial de esta nueva trama.

Si en algunos casos, la modificación del paisaje urbano fue vivida con relativa resignación por los vecinos estables, en otros, primó el tono de denuncia –velada o explícita– acerca de la usurpación, los emplazamientos y los desplazamientos foráneos e ilegales. Las miradas sobre el crecimiento de la población de las villas de la ciudad, por ejemplo, han permitido apreciar los modos en los que los habitantes legales de Buenos Aires perciben a los habitantes ilegales, la batería de clasificaciones sobre sus orígenes, prácticas habituales y matrices morales. El crecimiento de la sensación de inseguridad ha sido acompañado de un verborragia usualmente xenofóbica que liga la condición de pobreza con delincuencia y a ciertos territorios con ‘canteras’ de delincuentes (Kessler, 2009).

Revisando la perspectiva de Marc Augé sobre la oposición entre lugares y no-lugares y sus derivaciones identitarias, Regin Robin (1996) utiliza la expresión ‘fuera de lugar’ para referirse a los personajes que, desde lugares de estabilidad identitaria, transitan hacia lugares de movimiento o de alejamiento de la pertenencia. En ese transitar, se sufre cierta des-territorialización. Las imágenes de ‘cantera’, ‘desborde’ y ‘fuera de lugar’ contribuyen a apreciar indicios de una nueva configuración de la gran ciudad, cuyo borde cobra relieve y se robustece produciendo franjas periféricas crecientemente marginalizadas.

Si bien las periferias son tan antiguas como las ciudades, sostengo que el hecho de habitarlas, en el presente, está moldeando formas subjetivas y de ciudadanía –es decir, de relación entre los sujetos y el Estado– de nuevo tipo. En efecto, la situación de pobreza crónica y territorializada ha tendido a consolidar regiones cuyas posibilidades de integración material, política y simbólica, como así también de acceso a bienes valiosos, se van extinguiendo.

En este artículo propongo una clave para abordar la cuestión social urbana y la desigualdad en Argentina contemporánea centrada en estos dos registros: la relegación social y urbana y la movilidad cotidiana. El foco estará puesto en el análisis de los desplazamientos de los cartoneros por el espacio urbano, especialmente, en las sociabilidades y políticas que ocurren en sus lugares de residencia en la periferia y a propósito de la utilización del servicio ferroviario. Esto es, se propondrá un análisis de la desigualdad particularmente atento a las múltiples dinámicas de diferenciación y etiquetamiento que ocurren en el espacio vital cotidiano². Como intentaré demostrar, el Estado y las políticas públicas en una relación recursiva con el sentido común de la vida cotidiana, llevan a cabo un rol clave en la reproducción de los intercambios desiguales, y del confinamiento material y simbólico de estos conjuntos sociales.

En torno al lugar y a los actores de esta investigación

La investigación que está en la base de este artículo fue realizada entre 2003 y 2009 y tuvo como objetivo analizar las experiencias de la desigualdad social de un conjunto de habitantes de la periferia noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), la de una zona del partido de José Clemente Paz situado a 35 km. de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Dependiendo de los recursos provinciales y nacionales y con exiguos niveles de recaudación impositiva, este distrito exhibe el nivel de gasto por habitante más bajo de la Región³. Los hogares de José C. Paz son en comparación más grandes que los de los otros partidos del Gran Buenos Aires. Están compuestos por más de 4 miembros y con integrantes más jóvenes

2 Se sostiene que la investigación sobre la desigualdad debe centrarse en este registro: el de la vida cotidiana, el espacio de los próximos con quienes se intercambian a diario experiencias de acceso a los bienes valiosos y repudiados y juicios de valor sobre los grados de justicia de esta distribución y sus consecuencias en la sociabilidad (Soldano, 2011)

3 Según datos del Censo 2010, su población asciende a más de 263 mil habitantes, lo que representa una variación relativa respecto al censo de 2001 de 14,3%. La densidad aumentó en proporción al aumento poblacional y actualmente se estima en 5 262 hab/km², mientras que en 2001 contaba con 230 208 habitantes y una densidad de población de 4 594 hab/km².

que el promedio. Además de una alta concentración de población, José C. Paz cuenta –al igual que los municipios periféricos de la RMBA (Malvinas Argentinas, Florencio Varela, Moreno, Esteban Echeverría)– con indicadores de provisión de servicios que se ubican bajo el promedio de los demás partidos del Gran Buenos Aires. Por ejemplo, para el año 2001, sólo el 1,8% de los hogares contaba con red de cloacas, y sólo el 14,9% con red de agua potable. Dos tercios de los hogares disponían de red de alumbrado público e igual proporción tenían provisión de red de gas. Y, en términos de infraestructura urbana, sólo el 67,6% de los hogares tenía al menos una cuadra pavimentada, y el 88,8% declaró contar con un medio de transporte público próximo a su domicilio.

José C. Paz, es también uno de los partidos de la RMBA donde se registran mayores porcentajes de hogares con NBI por radio censal (entre 20,5% y 30,4%). Asimismo, en los últimos veinte años la mayoría de los habitantes de José C. Paz –fundamentalmente los de sus barrios periféricos– se han convertido en receptores sistemáticos de programas sociales focalizados. En efecto, debido a sus niveles de NBI territorios como el pacheño se han constituido en escenarios predilectos para la implementación de programas sociales, en espacios atravesados y sostenidos por planes, en ‘barrios bajo planes’. Esta situación tuvo un fuerte impacto en la vida cotidiana familiar y comunitaria (Cravino, Fournier, Neufeld, Soldano, 2002). Los recursos de los planes estatales se convirtieron en insumos clave para la reproducción al mínimo de la vida, al tiempo que se tornaba crecientemente difícil conseguir trabajo e ingresos monetarios. Los criterios de focalización de los programas sociales instalaron una suerte de dialéctica regresiva con sus objetivos, que fijó a los sujetos a sus espacios de recepción.

Las condiciones demográficas y socioeconómicas de alta vulnerabilidad que presentan los hogares de José C. Paz, y las características territoriales del partido con conectividad y accesibilidad heterogéneas y desiguales, se combinan estrechamente con la oferta de transporte público disponible en la zona, dando como resultado una población con importantes dificultades para el desplazamiento cotidiano. El dinero, en tanto recurso de movilidad, se convierte en un elemento que, siendo escaso, no alcanza a mitigar los efectos de una infraestructura vial y de transporte deficitario.

Residentes en zonas próximas a las estaciones de tren experimentan mayores posibilidades de desplazamiento, mientras que aquellos cuya residencia se ubica en zonas más segregadas deben realizar desplazamientos más complejos (en cantidad de etapas y trasbordos), más caros y que insumen mayor cantidad de tiempo; o bien, deben optar por construir su cotidianidad en una escala barrial, donde el trabajo, las relaciones sociales y las actividades de consumo y de esparcimiento se ven restringidas al área de alcance de su movilidad, y no pueden acceder, la mayoría de las veces, a vínculos personales y laborales que sí encontramos en otros espacios de la RMBA (Palma Arce, Soldano, 2010).

El trabajo de campo de esta investigación se concentró en un área del borde del distrito –el del límite con Pilar– que puede ser vista como una zona de interfase entre el tradicional suburbio (que combinó loteos populares con asentamiento informales) y el nuevo periurbano, donde se emplazan una estación ferroviaria recientemente inaugurada, un parador de cartoneros y una feria de comercialización de productos derivados de dicha actividad. Por los niveles e intensidad de la pobreza, los tipos de inserción al mercado de empleo, la situación de cobertura, la calidad de los servicios sociales y urbanos, y su relación con la ciudad central, la región analizada presenta un conjunto de características que permiten estilizar las condiciones y modos de vida en franjas metropolitanas periféricas. El barrio donde residen los sujetos de esta investigación, *Sol y Verde*, carece de servicios de infraestructura urbana mínimos, tales como redes de agua y cloacal, alumbrado público, calles pavimentadas y en buen estado. Las políticas estatales de expoliación y provisión tendieron a reproducir su condición de periferia en el marco de la crisis del mercado de trabajo y sus efectos de desintegración social y cultural. Los servicios sociales no responden, objetivamente, de manera adecuada a la demanda de los vecinos. Sumado a esto las intervenciones focalizadas de los programas sociales compensatorios, de los últimos veinte años, tuvieron efectos coadyuvantes en la diferenciación de estos espacios del ‘resto’ social y urbano.

Una red conceptual para investigar la desigualdad: relegación social y urbana y movilidad cotidiana

En los últimos años, el campo de investigaciones sobre la dinámica urbana y las ciencias sociales se ha concentrado en el desarrollo de una serie de conceptos y enfoques tendientes a explicar el impacto de los procesos de reestructuración económica sobre la estructura social y espacial de las ciudades. Distintas metáforas acuñadas por los científicos sociales han intentado dar cuenta de esta relación entre la transformación en la estructura socioeconómica y política y su fisonomía. Sea bajo el prisma de la dualización, de la fragmentación o de la segregación, esto es, considerando al espacio urbano desde una lógica de polos, de piezas dispuestas en fragmentos o con tendencia a la separación, las ciencias sociales han intentado producir imágenes de la ciudad que expresen la profunda metamorfosis social y económica de la que ha sido objeto. (Sassen, 1999; Correa do Lago, 2000; De Queiroz Ribeiro, 2005; Preteceille, 1994, Bayón y Saravi, 2007, Cordera-Ramírez Kuri-Ziccardi, 2008; Kessler *et al*, 2010, Merklen, 2006; Pirez, 2009; Grassi y Danani, 2009).

La línea de investigación de Wacquant (2001 y 2007), centrada en la idea de la relegación como producción institucional, permite explicar de manera compleja el proceso de segregación residencial en grandes ciudades cuyos aspectos centrales son: la erosión de la capacidad integradora de la relación salarial; la desconexión funcional de las tendencias macroeconómicas respecto de los territorios pobres, es decir, el crecimiento sin empleo y con alta segmentación del consumo; la fijación y territorialización de la marginalidad y la penalización de los espacios segregados; y todas las formas de clasificación y categorización que contribuyen a fijar los límites de los espacios de confinamiento; la ‘alienación’ espacial y la disolución de los lugares de pertenencia; la pérdida de un país interno, en tanto el Estado es el principal actor de la relegación al dar forma a los mercados de vivienda, del trabajo y el valor de las credenciales educativas, la distribución y calidad de la provisión de bienes y servicios; la ‘desregulación simbólica’ de amplios y heterogéneos conjuntos sociales en la proliferación de etiquetas que se aplican a estas poblaciones.

No obstante, las propiedades del régimen de marginalidad avanzada se especifican de modos distintos en cada caso nacional y regional; según los contextos urbanos, la historia y las políticas públicas⁴. Si en Estados Unidos, la discusión sobre segregación se centró en los aspectos étnicos o raciales que constituían a los guetos (Jargowsky, 1996)⁵, en América Latina la explicación debe centrarse en el análisis de las desigualdades socioeconómicas y su expresión espacial. En efecto, las investigaciones sobre el crecimiento urbano en las ciudades de nuestro continente reflexionan acerca de su expansión a partir de la idea de fabricación de territorios diferenciados, con formas de vida antitéticas y de conexiones complejas: la segregación autoinducida de sectores de altos ingresos (la de las urbanizaciones cerradas)⁶ y la segregación estructural de los sectores pobres (favelas, poblaciones, asentamientos y villas miseria). En el medio, se localizaría la consolidación de zonas intermedias entre ricos y pobres, caracterizadas por estilos de ‘atomización privatizadora’ que desestructuran la tradicional vida cotidiana en la ciudad. No obstante, para ambos sectores sociales, habrían desaparecido los espacios públicos y privados de interacción que caracterizaron históricamente a sus modos de vida (Prévôt-Schapira, 2001 y 2002).

Rodríguez Vignoli (2001), por ejemplo, sugiere considerar dos aspectos de la segregación que no necesariamente están empíricamente relacionados: el ‘geográfico’, es decir, el que refiere a una distribución desigual y distante de estos grupos sociales en el espacio físico, y el ‘social’, es decir, el

4 En este esquema, mientras el gueto afro-americano es analizado en tanto el efecto combinado del funcionamiento del mercado de trabajo, las relaciones étnicas y las políticas públicas sobre la geografía de la ciudad y las experiencias sociales; en la periferia parisina, la marginalización se explica como el resultado de las ‘cerraciones excluyentes’ de la sociedad post-fordista y del desarrollo desigual del Estado de Bienestar francés, el cual ha perdido fuerza para contrarrestar la lógica de clase y de nacionalidad.

5 Para una lectura ampliatoria del debate sobre segregación y gueto véase número 16 “Conurbano” de la Revista del CECyP.

6 Según Svampa (2001) la ocupación del espacio suburbano por los barrios cerrados reflejó ‘de manera hiperbólica’ el fenómeno de privatización de la sociedad durante los noventa, vehiculado por las trayectorias de ascenso social de una parte de la clase media altamente capacitada, dedicada a los servicios, que desarrolló un estilo de vida (basado en el ideario de la recreación y la seguridad) deliberadamente resguardado de la diversidad. Más allá de la heterogeneidad del universo total de los barrios cerrados, la población de cada barrio se caracteriza, hacia adentro, por su homogeneidad social y generacional y por el desarrollo de estrategias de distinción asumidas como colectivo.

que implica ausencia de interacciones entre distintos grupos sociales. En el mismo sentido Sabatini (1999) propone superar el análisis estrictamente objetivo de la segregación para considerar el conjunto de vivencias y percepciones que sobre este producen los habitantes de un territorio.

En esta línea, algunas investigaciones recientes muestran cómo el proceso de creciente aislamiento de los pobres urbanos contribuyó a la erosión de capital social y vació las redes de circulación de recursos y ayudas, cuyo funcionamiento depende de contactos estratégicos con el 'afuera' en el que se asentó históricamente buena parte de su reproducción (Suárez, 2004). De este modo, en los enclaves de pobreza se reproducen biografías de riesgo al perpetuarse los mecanismos que acumulan desventajas, retroalimentan el aislamiento y, por ende, la vulnerabilidad de los hogares (González de la Rocha, 2007).

Según Kaztman (2001) el progresivo repliegue y la relegación de los pobres se vincula a la escasa posibilidad de integración al mercado laboral y de acumulación de recursos, a la desaparición de los espacios de sociabilidad entre clases —que posibilitaba intercambios informales y una suerte de agenda común— y a la segmentación de la calidad de los servicios públicos, en particular al deterioro de la educación y la salud en los territorios que habitan. El enfoque de Kaztman es interesante para pensar el correlato espacial de la fractura social a la que asistimos las sociedades latinoamericanas: una sociabilidad cada vez más limitada a círculos sociales homogéneos, un debilitamiento de los vínculos de los trabajadores menos calificados con el mercado de trabajo y la creciente concentración de esos trabajadores en barrios de alta densidad de pobreza.

Finalmente, el concepto de *insularización* (Cravino *et al*, 2001; Soldano, 2008) pone en primer plano la relación entre la degradación del hábitat urbano-ambiental y las experiencias de sus habitantes⁷. Esta hipótesis propone que en las últimas tres décadas las franjas periféricas de la región metropolitana de Buenos Aires han sido moldeadas al calor de tres dinámicas: a) la de la expoliación del contexto en el cual se insertaron, crecieron y 'empantanaron'; b) la de la vulnerabilización y marginalización

7 Para un análisis de estos procesos en la región metropolitana de Buenos Aires véase Calello y Suárez, 2012; Torres, 2001; Barsky, 2009.

socio-laboral que se erigió como el sino de la vida cotidiana de los sujetos⁸; y c) la de su aislamiento creciente, derivado de las restricciones a los desplazamientos desde el barrio hacia otros sitios de la metrópoli, el cual alimentó experiencias subjetivas de relegamiento.

El otro organizador analítico de este trabajo es el de la movilidad, entendida como el conjunto de desplazamientos cotidianos y rutinarios, en los que se conjugan expectativas, necesidades y recursos de los sujetos. La interacción más o menos virtuosa entre estos elementos permite referirse a la accesibilidad de grupos sociales a sus 'prácticas de viaje' (Gutiérrez, 2008). Esta forma de comprender la movilidad pone énfasis en la relación triangular entre los desplazamientos deseados, los desplazamientos posibles y los desplazamientos realizados (Lévy, 2000)⁹. Así, el análisis de la movilidad trasciende el estudio de las redes objetivamente disponibles en un territorio al incorporar la noción de accesibilidad (como dinámica y proceso atravesado por interacciones y no como dato) y al registro subjetivo e imaginario de la vida metropolitana. La categoría 'horizonte espacial' representa una herramienta potente para comprender las percepciones del espacio de movilidad posible y la riqueza (o pobreza) eventual de sus fines (Harvey, 1999; Cebollada, 2006; Fournier, 2008; Alba, 2004).

Los procesos de movilidad permiten poner en relación un conjunto de registros críticos en la construcción de la ciudad metropolitana, al tiempo que invitan a una reconstrucción histórica de esos procesos: el de la nueva configuración urbana marcada por la agudización de la desigualdad socio-espacial y la transformación del régimen social de acumulación; el de las políticas públicas que disponen los elementos urbanos, proveen y regulan para que dichos procesos ocurran; y el de prácticas sociales y los imaginarios que se construyen en los desplazamientos¹⁰.

8 En contextos de expoliación se imponen los riesgos permanentes externos e internos y los repertorios débiles para contrarrestar dichos riesgos y, fundamentalmente, una estructura de oportunidades adversa. Además de la desocupación se destaca la instalación de la *vulnerabilidad laboral*, es decir, la multiplicación de inserciones intermitentes y precarias al mercado de trabajo (Rodríguez Enríquez, 2002).

9 Para una reconstrucción y análisis de la 'especialidad' entendida como un problema de múltiples escalas y dimensiones, véase Derek y Urry, 1985.

10 El Observatorio de Movilidad Urbana (OMU) del Banco de Desarrollo de América Latina, sos-

Dispuestos brevemente estos elementos conceptuales, en lo que sigue de este trabajo intentaré esbozar algunas respuestas a las siguientes preguntas: ¿Qué tipo de relegación encarnan los territorios periféricos investigados? ¿Cuál ha sido el papel del Estado en estos procesos? ¿Cómo se regulan simbólicamente estos territorios de relegación? ¿Qué tipos de subjetividades y sociabilidades se generan al calor de estos procesos cotidianos? El hilo conductor, como propuse al inicio, será el análisis del tren cartonero y la nueva estación ferroviaria inaugurada en 2009.

Un territorio, dos trenes. Política pública y sentido común en la construcción de la desigualdad socio espacial

Si una ciudad contiene todo tipo de señales y símbolos, entonces podemos tratar de comprender el significado que la gente les confiere. Debemos esforzarnos por comprender el mensaje que la gente recibe del ambiente construido a su alrededor. (Harvey, 1977:26)

Está terminando febrero de 2008 y llueve bastante. El tren cartonero está parado en el andén ‘invisible’ de la calle Calicanto y el cruce con la vía. En cada puerta, de cada vagón, los cartoneros suben trabajosamente los carros ayudándose unos a otros. No es tan grave porque están vacíos. A la madrugada, será más difícil bajarlos porque estarán cargados. La asignación

tiene que el proceso de urbanización de las últimas décadas ha puesto en evidencia la necesidad de problematizar las condiciones de movilidad de las personas, en especial, porque el crecimiento de las ciudades no se ha visto acompañado por un crecimiento equiparable en los servicios públicos e infraestructura (CAF, 2011). El patrón de movilidad en América Latina se caracteriza por un creciente y constante aumento de las distancias entre los lugares de trabajo y servicios públicos y residencia, y por el incremento del tránsito vehicular (que ha crecido cerca de un 40% en la segunda mitad del siglo XX). Dicho patrón estaría generando graves ‘externalidades negativas’ como la contaminación, la congestión vial y la accidentalidad, que asumen proporciones importantes en ciudades como San Pablo, Buenos Aires o México DF. (Krüger, 2010; Gutiérrez, 2008; Rearte, 2006). Kralich (2000 y 2005) sobre transporte público en general y Pérez (2010), Pérez - Rebón (2012) y Lopez y Waddell (2007) sobre trenes, en particular, sostienen asimismo, que las reformas de las últimas décadas coadyuvaron a la segmentación de la calidad de la oferta según las condiciones socioeconómicas de los usuarios y consolidaron los monopolios.

de lugares en los vagones no es aleatoria sino que sigue un criterio claro: el lugar en el que bajarán a realizar sus circuitos diarios de colecta.

Algunos rezagados apuran el paso mientras el silbato del guarda empieza a sonar. Hay menos cartoneros (y entre estos, menos mujeres y niños) por el mal tiempo. Son las dos y media de la tarde y la formación salió de la estación cabecera con otros trabajadores para parar aquí y volver a hacerlo en José C. Paz y en San Miguel. Mientras se suben los últimos –de frente, en sentido contrario– se aproxima el otro tren, el servicio normal. Como hay aún algunos cartoneros que suben del lado de la vía, el otro tren detiene la marcha y espera. Es peligroso. Unos segundos después, ambos trenes se cruzan y el andén de los cartoneros, como tal, desaparece.

Como dije, el tren cartonero realizará otras paradas antes de ingresar a la capital y cuando cruce la avenida General Paz, los contingentes empezarán a bajar, cada uno a su turno, a emprender sus circuitos de colecta en comercios y domicilios. La jornada de trabajo es extenuante. Casi a la medianoche esperarán en las inmediaciones de las estaciones con los carros cargados de materiales para reciclar, alimentos, objetos y ropa y subirán al tren. Aproximadamente a la una de la madrugada del día siguiente, estarán tirándose de este –literalmente– en el parador de Calicanto y la vía. A doscientos metros de aquel parador, otro andén –este visible– de la estación recientemente inaugurada espera hasta la hora de la madrugada en la que retoma el servicio. En un rato, empezará a poblarse de operarios, trabajadoras domésticas y obreros de la construcción.

Muy cerca de la estación *Sol y verde* se erige un mercado popular en el que se comercializan ropa y artículos recolectados en los itinerarios de los cartoneros por los barrios de clase media. La así llamada ‘feria cartonera’ o ‘feria de los cartoneros’ constituye un espacio fundamental en la vida cotidiana de esta periferia, ya que en esta no sólo encuentran una forma posible de obtención de ingreso muchos de los vecinos, sino que se despliega una activa sociabilidad de tiempo libre. Así como el parador cartonero convive con la estación oficial, esta feria convive con espacios de comercialización formales, como el mercado concentrador y la zona de la estación de José C. Paz, nudo de las prácticas de viaje de los habitantes metropolitanos.

Durante la década del noventa, el tren devino en un espacio de transición entre lo público y lo privado, signado por un proceso altamente conflictivo. En efecto, la privatización subsidiada –durante el gobierno de Carlos Menem y el de Néstor Kirchner– significó la eliminación de puestos de trabajo, el vaciamiento de la empresa, la tercerización y la flexibilización laboral, como así también la carencia de inversiones en mantenimiento y seguridad, que dejaron como resultado un servicio colapsado y en riesgo permanente. En 2004, debido al incumplimiento del contrato de concesión y los reiterados informes en ese sentido de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), le fue revocada la concesión a la empresa Metropolitano. La operación del servicio quedó a cargo de la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE), conformada por las otras concesionarias de la red, mientras que los salarios de los trabajadores comenzó a pagarlos el Estado.

Pero además, desde el año 2002 y hasta el presente, el ex tren San Martín (TSM) presta un servicio diferenciado para cartoneros a través de una formación de vagones preparada para que entren los carros. Hoy, el ex Tren San Martín es el único ramal que continúa prestando este servicio, el cual sale a las 15hs desde la estación Derqui y regresa a las 23hs. con destino final Pilar¹¹.

La convivencia de ambos trenes y ambas estaciones –una invisible y otra visible– vuelve prístino el lugar del Estado en la reproducción de la desigualdad categorial. El enfoque de Tilly (2000) brinda elementos explicativos claves para iluminar los mecanismos profundos que mueven este proceso y lo reproducen a diario. Según este autor, la vida de las sociedades adquiere la forma de configuraciones en una red cuyo conjunto básico es el par categorial. Cadena, jerarquía, tríada y organización, constituyen las partículas elementales de la vida social. La argamasa que liga a las configuraciones sociales es el conocimiento social entendido como ‘libreto’ y ‘conocimiento local’ compartido según su grado de estructuración.

11 Los vagones cartoneros se distinguieron en el paisaje metropolitano por circular, con aspecto fantasmagórico, en las noches durante las últimas décadas. Sin luces, con las ventanillas enrejadas y las puertas abiertas. La investigación empírica sobre los servicios de trenes cartoneros no constituye un corpus destacable. Véase, Koebs (2007) y Di Marco (2007).

Según Tilly, las categorías se desplazan y se replican en una suerte de ‘ósmosis’. Las organizaciones estatales toman decisiones y resuelven la asignación de recursos basadas en distinciones categoriales externas que incorporan a sus libretos organizacionales internos. En esta investigación puede advertirse este proceso en la separación del servicio para usuarios y para cartoneros, lo que incluye la imposibilidad para estos últimos de usar el andén de la nueva estación.

Los sujetos marcados por esas categorías producen cotidianamente sus vidas en este marco, al encontrarse, de manera permanente, atravesados por estas categorías de ‘desigualación’. Esta palabra le imprime a la cuestión de la que hablo un horizonte temporal¹². Se trata de un proceso en curso, de lenguajes públicos y sociabilidades que tienen una historia y que deben ser comprendidas como tales. Sin embargo, las configuraciones que se arman en la reiteración de pares categoriales no son plenamente eficientes. En diversas situaciones, los actores pueden modificar sus determinaciones a partir del desarrollo de comportamientos colectivos desafiantes. De hecho, como presentaré enseguida, la concreción de la estación de *Sol y Verde* puede leerse en esta clave, como el resultado de las prácticas ‘insubordinadas’ o contestatarias que emprendieron los habitantes de la periferia, las organizaciones y los movimientos sociales en el territorio de la vía frente a la postergada respuesta del sistema político.

El servicio del tren cartonero permite advertir la demarcación cotidiana de una suerte de ‘corredor’ donde circulan usuarios específicos recortados del universo general, sujetos a quienes no se les permite usar el andén de la estación oficial. Entiendo que un corredor es un camino o pasillo que conecta dos puntos en el espacio y que en su despliegue puede admitir/permitir un conjunto –más o menos amplio– de alternativas de salida. El tren –las estaciones, las vías y los vagones– trazan las condiciones físicas del corredor en tanto permite el desarrollo corriente de los desplazamientos comunes y prepara condiciones especiales para los desplazamientos cartoneros. En esa operación –a la vez– se van construyendo cotidianamente sus condiciones simbólicas. Por un lado, definiendo atributos para los usuarios

12 Agradezco los comentarios de Estela Grassi, quien me sugirió la utilización de este término, en el marco de las Jornadas de Política Social, UNGS, agosto de 2009.

estándar y usuarios cartoneros, por el otro definiendo reglas de acceso claramente diferenciadas. Los carros no suben por las rampas y si se acercan los gendarmes los miran ‘con malos ojos’.

A lo largo de su recorrido, las vías conectan ‘espacios comunes’ –los bordes, los andenes, las inmediaciones de las estaciones– que adquieren visibilidad precisamente por los conflictos vinculados a sus usos. Estas disputas permiten mirar desde primera fila la lógica de la fragmentación y la relegación urbana como sello dominante de la cuestión social contemporánea. Mientras que para algunos se trata de invisibilizar los recorridos, hacer limpieza y devolver a *su* sitio a ciertos sujetos, para otros la posibilidad misma de los desplazamientos es asunto de derecho, a tal punto que puede motorizar acciones colectivas y de protesta. En ambos casos, siempre, lo que se hace cada vez más evidente es la desigual y cada vez más reificada estructura de opciones y de metas: la nitidez de las fronteras entre distintas clases de ciudadanías.

Los espacios comunes pueden ser comprendidos a partir de dos analizadores básicos: sus condiciones de accesibilidad y su diversidad de integrantes y usuarios (Da Representação, 2009). Entre los aspectos que inciden en la *accesibilidad*, el estatus jurídico e institucional resulta fundamental, ya que las definiciones que este estipula condicionan a los actores a adoptar un registro específico de acción y determinan –de esta manera– las prácticas legítimas e ilegítimas. Regulando los accesos, es posible advertir también reglas informales y consuetudinarias muy potentes.

A su vez, en relación a los usuarios, la condición de *intersubjetividad* del espacio común es un componente crítico, en cuanto estos son tanto el ámbito y matriz de referencia para la construcción de la propia identidad, como para demarcar la identidad del otro: la alteridad. Así, los espacios comunes se construyen a partir de las sucesivas ‘marcas de habitación’ que las personas y los grupos producen al nombrarlos y recorrerlos. Las marcas se producen en el marco de relaciones de poder donde se ponen en juego distintos proyectos personales y político-culturales (Eilbaum y Villalta, 2002, Duhau y Giglia, 2004 y 2008)¹³.

13 Catenazzi y Quintar (2009:15) se refieren a este proceso en términos de la ‘territorialidad de la acción pública’. Con este concepto las autoras proponen pensar cómo las relaciones Estado-sociedad,

En un pasaje de *Cuando me muera quiero que me toquen cumbia*, Cristian Alarcón (2003) describe el interior de la vida en los vagones del tren cartonero con una intensa minuciosidad, y hace sentir al lector la ‘intemperie moral’ que se replica cotidianamente en su trajín. El suceso narrado en detalle es el accidente de un chico de catorce años y los intentos desesperados de los pasajeros por detener el tren, allí donde, si bien hay estaciones, no hay paradas previstas para los de *su* clase. El pasaje es elocuente de las diferencias institucionalizadas en materia de derechos de acceso y desplazamientos por el espacio urbano; y también, como exploraré a continuación, permite apreciar dos figuras nítidas de la subjetividad en esta periferia: los vecinos y los cartoneros¹⁴.

La estación de los vecinos

¿Qué significa la nueva estación ferroviaria de *Sol y Verde* para los habitantes de este territorio? ¿Qué narrativas se han construido en torno a su origen? ¿Qué prácticas y relaciones permiten apreciar su desarrollo como demanda? La historia de la demanda por la estación ferroviaria permite discernir un conjunto de temas críticos de la vida social metropolitana; a saber: la relación de los vecinos con el Estado en sus distintos niveles, las prácticas políticas y la sociabilidad barrial y la experiencia vital y los desplazamientos cotidianos en grandes ciudades, entre los más significativos. En efecto, se trata de una demanda por un servicio que permitió ampliar los repertorios de movilidad de las habitantes de la periferia noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires y que desencadenó impactos concretos en la vida cotidiana: optimización del tiempo de traslado, abaratamiento de su costo, reducción del riesgo y de la imprevisibilidad.

Me cuentan los vecinos que usualmente, en las horas pico, cuando los contingentes se componían en su mayoría por hombres trabajadores adul-

es decir, tanto las acciones gubernamentales como las acciones sociales colectivas en torno a una diversidad de demandas producen al territorio. Tomando la propuesta de Sack (1986) y Di Meo (2001) esta línea de investigación entiende al territorio desde los procesos de apropiación intersubjetiva, que son a la vez económicos, políticos, sociales, históricos, intencionales y voluntarios.

14 Véase Lindon Villoria (2005).

tos, algunos pasajeros detenían el tren con el freno manual y que la gente ‘se tiraba’. Lo hacían a la altura de *Sol y Verde*, porque allí la vía estaba a ras del suelo y era menos peligroso saltar con los bolsos de trabajo y las carteras. En efecto, en los kilómetros previos, la vía se extiende por un promontorio de paredes muy empinadas.

Minutos antes de llegar a este punto del recorrido se generaba cierta ansiedad. Hombres y mujeres se preparaban para saltar de los vagones apenas el tren detuviera la marcha. Era poco tiempo y era peligroso. De no hacerlo, debían recorrer cinco kilómetros más hasta la próxima estación y esperar a que los colectivos ‘desandaran’ el camino realizado en vano, operación que les llevaba de cuarenta y cinco minutos a una hora más –como mínimo– y, por supuesto, más dinero. Me dice una entrevistada, por ejemplo, que el costo de este desplazamiento innecesario equivalía a la compra de un kilo de pan y un litro de leche, alimentos tan básicos como cruciales en la dieta diaria de una familia de sectores populares.

La naturalidad con la que se dice esto resulta llamativa para mí desde la primera vez que lo escucho, y aún ahora. Activar el freno de emergencia sin motivo es ilegal y, por lo tanto, puede ser penalizado. Sin embargo, se vuelve algo corriente para los habitantes de esta periferia. No digo sistemático, pero sí posible. Los ‘detenedores’ del tren recibían de modo tácito la anuencia de maquinistas y guardas, quienes concebían, de algún modo, ‘justo’ que el tren se detuviera allí y –más allá de los riesgos y las consecuencias legales– lo permitían. Silva (1991) ve en estas operaciones de marcación intersubjetiva del espacio uno de los aspectos claves para comprender su producción. En efecto, sobre la huella de esta marca cotidiana de los vecinos y sus formas complejas de evocación se fue construyendo uno de los argumentos legitimantes de la demanda de la estación frente a las autoridades del Tren San Martín, la cual fue sostenida durante más de quince años por una organización de vecinos. Así, la demanda se transforma en el eje en relación al cual crece y se estructura la principal organización vecinal, al punto que su logo identificatorio termina siendo un tren. Las capacidades de gestión de la demanda van construyendo a la organización, que propone que el grueso de su conocimiento como tal se basa en las operaciones de rastreo sistemático de los expedientes contra las fuerzas del ‘cajoneo’ y la dilación.

El material acopiado –las fuentes documentales y las entrevistas– permite identificar a los actores centrales de este proceso, a saber: la Unión Vecinal, el Estado en sus distintos niveles, la empresa Metropolitano que ganó la licitación al momento de la privatización y el conglomerado de empresas de la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE).

En este sentido, la de la estación es más bien una épica organizacional, que comunitaria¹⁵. Si bien se produce una protesta con corte de vía al final del proceso, en el que participan mediadores barriales, algunos cartoneros y organizaciones de desocupados, lo que prevalece a lo largo de su ciclo de vida es más la táctica de la organización que la de la participación vecinal. A grandes rasgos, es posible decir entonces, que la mayoría de los vecinos no estuvo al tanto de las gestiones por la estación y que el gobierno local de este municipio joven no supo bien qué hacer con ella. De hecho, pasa de la indiferencia a la apropiación y a los intentos de acumulación política en momento de su inauguración.

Efectivamente, en mayo de 2007 la Unión Vecinal decidió cortar la vía para protestar, con apoyo del personal de la UGOFE que colabora –una vez más– y detener el tren a la altura de *Sol y Verde*. En la cobertura periodística se señala que hubo piquetes al principio de esa semana y que el servicio permaneció interrumpido tres días y miles de pasajeros varados. La medida de protesta consistió no sólo en bloquear servicio, sino en entregar panfletos a los usuarios explicando el porqué de los cortes.

En ese contexto, la Subsecretaría de Transporte anuncia que destinará más de 4’ 000 000 de pesos para la construcción de la estación. La resolución 283/2007 publicada en el Boletín Oficial el 11/05/07 aprueba el presupuesto de \$4’ 160 043,56 y le otorga a la UGOFE el 20% de adelanto financiero. De todos modos, la Unión vecinal insta a los vecinos a montar una carpa en las inmediaciones de los nuevos andenes, en la que se instalan los dos meses y medio que duró el final de obra.

En la actualidad, en el tren se realizan 40’000 000 de viajes por mes y el trayecto total es de 1:17hs¹⁶. El tiempo del desplazamiento en la línea San

15 En Auyero (2001) se describe la función de narrativas épicas de este tipo en relación a los asfaltos en Villa Paraíso.

16 Fuente: UGOFE. En: http://www.ugofe.com.ar/san_martin.php

Martín, en promedio, es de 67 minutos; mientras que el trayecto más largo (80 minutos en promedio) se da en el caso de los pasajeros que se desplazan desde/hacia Ciudad de Buenos Aires-Gran Buenos Aires. En comparación con los pasajeros que usan las demás líneas de la Región Metropolitana de Buenos Aires –cuyo alcance es desde/hacia el centro de Buenos Aires (Retiro-Constitución)–, son aquellos que viajan en la línea San Martín los que hacen (en promedio) desplazamientos más extensos en términos temporales.

Los nuevos andenes de la estación *Sol y Verde*, emplazados en el kilómetro 44.5, se extienden 240 metros y están pensados para que en el futuro próximo puedan ser utilizados por trenes eléctricos. La estación tiene rampas, baños y boleterías con intercomunicador electrónico. La seguridad es responsabilidad de la Gendarmería Nacional y de una empresa privada. Durante el día, cuatro gendarmes recorren los andenes y de noche son seis; hay cámaras de seguridad e iluminadores de gran potencia.

Sin lugar a dudas, para los vecinos de la zona, la estación es crucial ya que satisface las necesidades de desplazamiento hacia la capital y hacia Pilar, acortándolos, abaratándolos y simplificándolos. Esa conexión –que en el momento del trabajo de campo demora 16 minutos y cuesta \$0,60– llevaba antes 1 hora. Para ir a Pilar los habitantes del barrio tenían que retroceder hasta José C. Paz (y tardaba cuarenta minutos) para luego tomar el tren. Por otro lado, mejoró la conectividad. Si bien el colectivo aún no se desvía hacia la estación porque no hay asfalto, las empleadas domésticas, los empleados y trabajadores de la construcción usan la estación a diario. Me comenta una vecina:

Nosotros, por ejemplo ahora... antes teníamos, por ejemplo, para ir a Bellavista, \$5,40 ida y vuelta y ahora con ida y vuelta tenemos \$1,20. Es una inmensa diferencia. Y nosotros, por ejemplo, hasta José C. Paz, entre esperar el colectivo y llegar hasta José C. Paz, llegar, sacar boleto con la cola que se hacía y después disponer a ver qué tren va a partir para ir a tomarlo, es casi una hora. Y nosotros, tomando el tren acá, sabiendo los horarios, en una hora ya estamos en Chacarita o Palermo y con la misma plata que viajábamos solamente hasta José C. Paz. Así que en tiempo y en dinero es inmensamente beneficioso. La diferencia es muy grande (Entrevista a Antonia, 2010).

Además de útil, la estación es, para muchos vecinos, un jalón evidente en el camino del progreso. Una vecina, por ejemplo, cree que a partir de la estación, el barrio estará mejor en la medida en que logre superar *eso* que expresa su marginalidad: las acciones de ciertos vecinos, sus descuidos.

–¿Y vos participás en algún grupo y organización?

–No. Únicamente cuando levantan firmas yo también firmo y sino no.

–¿Para quién levantan firmas?

–Levantaron para Gendarmería que está en la estación, por los ladrones. En eso firmé.

–¿Pero quién pasaba por acá? ¿Algún referente político?

–No. Unión Vecinal. Esa gente pasó.

–¿Y por qué firmaste?

–Para la seguridad de la estación.

–¿Y en partidos políticos participás en la actualidad en alguno?

–No.

–¿Y creés de la estación?

–Yo creo que está más iluminado. Y yo creo que con eso se van a enganchar para, al menos, limpiar más el barrio, más yendo a la estación, más todo ese sector de las vías para sacar todos esos basurales que tenemos ahí. Yo creo que sí.

–¿Y quién creés que se va a enganchar? ¿El gobierno, gente del municipio o la gente?

–Gente del municipio. Porque frente a la estación hay un galpón grandísimo que estaba todo abandonado. Ahora está pintado, cortado el pasto. Es como que están arreglando.

–¿Hay ciertos movimientos?

–Sí. Que está mejorando. Y de ahí ya se empiezan a enganchar los vecinos que cortan el pasto, que ya no tiran basura para que vean más limpio el barrio. Y yo creo que se van a enganchar todos (Entrevista a Elvira, 2009).

Mientras tanto, para los dirigentes barriales la estación es vivida como una conquista, el fruto de la perseverancia y la viva imagen del progreso. Por esta razón, los cartoneros de todos los días –unos ciento veinte o ciento cincuenta– deben mantenerse lejos. El diseño arquitectónico del andén oficial, en el que participaron estos actores, expresa sin metáforas una cer-

tera línea de corte entre sus eventuales usuarios: los pasillos se hicieron deliberadamente estrechos para evitar el ascenso de los cartoneros. Pero excluir los usos cartoneros de la estación implica excluir a los cartoneros mismos y confinarlos a la vulnerabilidad del parador. También es una forma de invisibilizarlos. Así, los cartoneros conservan su parador y su tren especial y los vecinos otro tanto. En el mismo proceso, el Estado interviene de manera diferencial velando porque no se interfieran sus desplazamientos ni se mezclen los usos. Por un lado, procura que la gendarmería cuide de la seguridad sobre el andén de la estación oficial, al tiempo que sigue permitiendo el ascenso y descenso de personas en condiciones de altísima vulnerabilidad a pocos metros de allí.

Asimismo, en las entrevistas a cartoneros se hace evidente una naturalización muy fuerte de estos usos diferenciados e incluso una apropiación del mismo argumento: es 'lógico' no llevar los carros hasta allí, para qué contaminar el nuevo paisaje, incluso aunque la utilización del parador les dé miedo o inseguridad. La convivencia entre ambos usos y usuarios parece ser pacífica y tiene alguna organización por género.

En general las mujeres que cartonean solas no toman el tren cartonero. A Antonia, por ejemplo, siempre le dio miedo utilizar el parador, por eso prefiere tomarse el tren común desde la estación José C. Paz hasta Villa del Parque, llevar a cuestas un carrito chico y volver a la medianoche con las bolsas a la espalda. En varias entrevistas, me relatan que las mujeres iban con bolsas en el tren común, así como los hombres que empleaban carros iban en el otro. Es que la experiencia supone poner el cuerpo en el lugar del riesgo, sacarlo del barrio y soportar la intemperie.

En suma, la inauguración de la estación ferroviaria de *Sol y Verde* resulta un logro altamente significativo en la vida e historia de los vecinos de la periferia paceña. Resultado de la perseverancia y la capacidad de gestión de la unión vecinal, se asienta sobre la marca social en el territorio y su legitimidad colectiva. Con su existencia, los vecinos han visto ampliado su repertorio de movilidad, es decir, el acceso a recursos y la mejor utilización del tiempo para los desplazamientos hacia el trabajo y la provisión de servicios.

Sin embargo, en este territorio conviven dos trenes. Un conjunto importante de personas no tiene acceso a ese andén y sus prácticas se de-

sarrollan en otras condiciones, invisibilizadas y recurrentemente peligrosas. De este modo, la *condición cartonera* se moldea entre la acción de dos dinámicas: la dinámica institucional que hace al corredor urbano, y las configuraciones simbólicas que regulan la economía de intercambios entre los cartoneros y los vecinos. Este caso nos permite mirar el fluir de una categoría desde el sentido común a la política estatal, y a la inversa.

La otra estación: condición cartonera y exclusión

En esta periferia, la condición cartonera se moldea al calor de dos mecanismos: el de la política pública, que permite el desarrollo de la actividad, el plano organizacional/institucional que acabo de describir y que nos habla de estructuras organizacionales de la desigualdad (andenes que excluyen usos 'marginales', discursos de progreso que reconocen a ciertos habitantes como usuarios legítimos del andén y no a otros) y los juegos de adaptación diarios en los que se rutiniza el significado de la categoría 'cartonero' y sus efectos en este mundo de vida.

Ambos planos, sostengo aquí, se retroalimentan y contribuyen a producir cierta socio-espacialidad típica de los corredores urbanos, en la reproducción cotidiana de un régimen de marginalidad política, socio-económica y simbólica, a propósito del cual cierta clase de sujetos tienen habilitadas ciertas formas de movilidad y denegadas otras. En este punto, con el desplazamiento de la categoría a través de los campos experienciales, los planos interaccionales o institucionales y el subjetivo de la producción de la desigualdad se conectan.

Como investigadores, advertimos la potencia de una categoría cuando aparece recurrentemente durante el trabajo de campo organizando la comprensión de los actores en temas diversos, es decir, estructurando los tipos ideales de sentido común (Schütz, 1970 y 1974)¹⁷. Una categoría social

¹⁷ El concepto de 'categoría' utilizado en este trabajo se encuadra en la perspectiva de la sociología fenomenológica. Por razones de espacio no se ofrece aquí la recorrida por otros usos y referentes teóricos de tal concepto en las ciencias sociales, los cuales pueden consultarse en la introducción a este libro.

es un modo de aglutinar significados, de economizar esfuerzos reflexivos individuales a la hora de clasificar y comprender. Según una categoría, una persona o un acontecimiento es tal o cual cosa. De este modo, lo que fluye a través de esta siempre es poroso e incompleto y víctima de la violencia aplanadora que aquella ejerce sobre todo. Cartonero es una de estas categorías críticas, por todo que lo contribuye a ubicar y explicar en la vida cotidiana de este territorio, pero ¿qué atributos porta (o incorpora) esta marca en este territorio? ¿Qué clasifica y deslinda en su aplicación?¹⁸.

En el grueso de las entrevistas que tengo en mi poder, cartonear supone una vivencia límite, de abismo, de fondo, que implica traspasar un umbral crítico en las formas de la reproducción social. En otras palabras, una transposición que parece tener altos costos subjetivos, en el sentido de que si se emprende, significa que algunos puentes hacia otros modos de auto-identificación se fragilizan o directamente se rompen. Esto hace que relacionarse con la categoría, desde cierta distancia, preserve a las personas de las figuras fantasmagóricas que la pueblan¹⁹. En una de las entrevistas, me dice una vecina “Dios no va a permitir que este hijo sea ciruja. Una vez salió y no pudo juntar nada y por suerte no va a volver a salir”.

El cartoneo es percibido como un lugar social de difícil retorno al que “te lleva la necesidad”. Las construcciones de sentido común que aluden a las necesidades, exhiben una notable riqueza y complejidad. Así, en una primera acepción, la ‘necesidad’ nos reenvía a la imagen de fuerza o motor de la subjetividad intencional o consciente, a algo lógicamente anterior a las prácticas. En su libro *El discurso de la acción*, Paul Ricoeur (1988) examina la red causal que funciona como motor de las prácticas humanas, en

18 En una excelente reconstrucción del tema, Brubaker y Cooper (2007) diseccionan la larga lista de supuestos y suscripciones axiológicas que organizan al campo de estudio sobre la identidad, y abogan por la derogación del término mismo y por su sustitución por el concepto de ‘identificación’. La expresión ‘forma identitaria’ o ‘tipo de identificación’, propuesta por los autores, nos ayuda a evitar la utilización del término ‘identidad’ y, por ende, algunas connotaciones contradictorias y confusas inherentes a su uso. En esta investigación se utiliza el término ‘identificación’ para considerar el complejo proceso de interacciones a través del cual una persona crea un relato de sí mismo, para sí mismo y para los otros, en los distintos momentos de su vida. Las autocaracterizaciones, las ubicaciones del ‘sí mismo’ y las de los otros, ya sea dentro de una categoría o de una narrativa, son siempre situacionales y contextuales.

19 Para un análisis de esta idea de lo fantasmagórico en contextos urbanos fragmentados, véase el desarrollo de Filc (2001) sobre Althabe.

el intento por reconocer cuánto pierden en intencionalidad aquellas acciones que son ganadas por una fuerza causal. Así, intención, motivo y deseo son tres momentos de despliegue de la racionalidad y la conciencia. En el planteo del autor, el deseo es la fuerza poderosa que nos hace hacer cosas más allá de la voluntad y el discurso. Podemos hacer el intento por poner en ese lugar de esta analítica a la fuerza ciega a la necesidad. Así, ‘deseo’ y ‘necesidad’ están en las antípodas del interés y de la intención y son formas o estados de la subjetividad.

Se padece el ser cartonero, no se elige. Por su carácter abismático y su relación con la necesidad como fuerza, la experiencia cartonera debe aparecer como lejana a cualquier planteo estratégico de los sujetos. No hay opción aquí sino determinación. Trasponer el límite no es algo que pueda hacerse sin costos simbólicos.

Pero no todos los actores a los que objetivamente vincularíamos a la actividad, se sienten cartoneros o se dejan llevar por la necesidad. Ana es una vecina con primaria incompleta que vive en la zona más pobre del barrio, lejos del asfalto y del alumbrado público y muy cerca del arroyo contaminado. Su esposo está preso desde hace cuatro años por supuesto intento de homicidio. Ella cocina a leña y sus hijos no van a la escuela. Su hogar exhibe una total dependencia de los planes sociales y las redes clientelares. Su único ingreso regular es una beca que le exige movilizarse a actos políticos cada vez que se lo exigen. Sin embargo, la experiencia del cartoneo no está presente en su repertorio cotidiano: “nunca necesité, pero si me llega a pasar, salgo” (Entrevista a Amparo, 2009).

Tienen lugar, así, un conjunto de ‘juegos identitarios’ vinculados al cartoneo donde es posible hallar etiquetamientos ofensivos y defensivos²⁰. “Cartonear? No, hasta *eso* no llegamos...”, me aclara Ofelia, de 48 años, secundario completo, auxiliar de limpieza de la escuela del barrio. Mientras que el significado de ‘eso’, en su discurso, es tanto un estado como un lugar de los que hay que preservarse. En el mismo sentido, aclara y deslinda Celina, de 32 años, secundaria incompleta, cuatro hijos, beneficiaria de un programa social de construcción de viviendas:

20 En el análisis de sociedad y cultura del barrio del Abasto, Carman (1997) se centra en la relación de los vecinos con la categoría ‘ocupante ilegal’.

No, nunca. O sea, hemos vendido y juntado cobre, aluminio, marfil, pero no yendo a cartonear. Mi marido trabajaba en obras y sobraban pedazos de cable, sobraban cosas y se juntaba. La vendíamos por acá. O sea, para nosotros es un rebusque. Si sale no nos da vergüenza ir a vender cosas. Pero sí, salir a buscarlo no. Por ahí ves que nosotros vamos hasta San Atilio, nos vamos caminando porque aquí el trayecto de los colectivos es muy trasmano. Y por ahí vamos caminando y vemos un pedacito de cable... y lo ponemos dentro de una bolsa y lo traemos. Y vamos juntando y cuando no tenemos otra, no queda otra que venderlo (Entrevista a Celina, 2009).

No obstante, conviviendo con este material, tengo en mi poder historias donde la posibilidad del cartonero –por contraste– ingresa en el repertorio corriente de supervivencia y se vive como una alternativa más, incluso como un trabajo posible. Mireya de 36 años y su esposo, ambos nacidos en el Gran Buenos Aires, con primaria completa, y con seis de sus nueve hijos, constituyen un hogar multirreceptor de programas sociales que vive en la zona más deprimida del barrio en un terreno que compraron a un usurpador. Ninguno de sus hijos asistió con regularidad a la escuela durante el año en que la entrevisté, ya que se dedicaron a acompañar al padre en las recorridas por la ciudad. Tienen un carro y un caballo, al que compraron de potrillo y que les cuesta alimentar.

Mi marido trabaja por su cuenta, junta botellas, latas, por día no hace mucho (dinero) hace 50, 30... sale todos días. A veces le pagan más, a veces menos. En Pilar, anda él, por todos lados, a veces se chocan los carros. Se levanta a las seis, toma unos mates y a las siete se va. Si llueve va igual, aunque el papel se moja y te lo pagan menos. Cuando salgo yo, con los chicos, saco más. El me dice ‘salí vos que te dan más’. A veces voy los domingos a capital o a Palomar. Me voy a las ocho y a las cuatro de la tarde ya estoy acá. Me traigo un kilo de azúcar, fideos, fui con los chicos, el carrito y bolsas... te tenés que arreglar... yo me conformo con que sean trabajadores como el padre... no importa que vayan a cartonear o lo que se sea, que se vayan a trabajar. (Entrevista a Mireya, 2010).

Rosa es oriunda de Santiago del Estero, tiene secundario completo, 45 años y cuatro hijos y una trayectoria laboral donde se destaca el empleo

doméstico, si bien en el momento de las entrevistas está probando suerte con la venta de ropa y cosméticos. El marido trabaja en una panadería, en blanco y cobra \$1 200 por mes. Anteriormente había trabajado en una metalúrgica que cerró y había cobrado el fondo de desempleo. En este hogar el cartoneo aparece como opción ‘de última’. Su hijo salió a los 17 años porque no alcanzaba con lo del marido. Con lo que sacaba se compraba la comida diaria y guardaba para ‘viajar’ porque le habían robado la bicicleta.

Traía botellas, cartón... lo vendía por Palomar y guardaba para el boleto y la comida. Se iba con un primo en tren, andaban por el conurbano más que nada. Fue poco tiempo pero le sirvió para aprender que nadie te regala nada. Y que no es malo salir a cirujear. Se traía ropa, calzado, materiales de demolición y estaba feliz de eso. (Entrevista a Rosa, 2009).

En todo el corpus, no obstante, cartonear significa juntar los restos de consumos ajenos (que pueden ser migajas, chatarra u objetos en buen estado) y vivir de ellos, sea para el consumo directo o para ser trocado en futuros intercambios. En efecto, el destino final no es un dato menor. Hay una relativa despenalización del cartoneo para consumo directo y una actitud crítica para el que revende y obtiene dinero para acceder a otros consumos. Para Paola, por el contrario, la condición cartonera expresa una situación de total injusticia en la que las únicas víctimas son los cartoneros. Esta vecina trabaja en un centro comunitario y es mediadora de una red de guarderías de la zona. En este razonamiento hay una visión territorializada de la condición cartonera, se señala la relación entre la zona ocupada, la actividad realizada y las condiciones de vida como factores que se retroalimentan.

En síntesis, contrariamente a lo que podamos suponer desde una mirada externalista y aplanadora de la vida social de los barrios relegados, los juegos identitarios y los etiquetamientos son muy diversos. La experiencia del cartoneo merece respeto e implica a todas luces un desgarramiento de ciertos lugares que se sienten ocupados en la sociedad. Los miedos son bastantes prístinos: ¿podremos volver a esos lugares? ¿Qué seremos después? ¿Cómo seremos vistos por los otros?

En la consideración de la experiencia cartonera, presente en el material empírico, es posible identificar distintas clases de tipificaciones²¹. En primer lugar, las basadas en tipos ideales de actor y lo que se espera como pauta de acción típica: cartoneros de tiempo completo o ‘profesionales’, intermitentes u ocasionales y ‘falsos’ cartoneros. Los *cartoneros profesionales* organizados y sistemáticos, son en general hombres que suelen salir solos. Los caracteriza el amplio conocimiento de reglas que organizan la actividad: de los recorridos, jergas, códigos para el uso del tren y manejo de los carros, acerca de cómo vender los materiales y en torno a la relación con los acopiadores, al estado del mercado y los precios de los materiales. En el *cartonero asistemático* reconocemos a otros sujetos, en general, a mujeres o emprendimientos familiares liderados por mujeres que salen tanto solas o con sus hijos, cuando no los dejan al cuidado de alguien o solos en las casas. En estos casos, la experiencia del cartoneo deja de ser un trabajo estrictamente y se combina –a veces se funde– con la mendicidad. Una variante de esto es el *cartoneo puntual*, desarrollado por personas que salieron a la calle en algún momento determinado y que cuando volvieron a tener otras alternativas lo dejaron. Finalmente, existen los *falsos cartoneros*: aquellos vistos como lejanos a las reglas. Se trata, en general, de jóvenes que aprovechan la situación de los emplazamientos (el parador, la bajada de los carros en Capital) para ‘armar quilombo’ y hasta para ‘afanar’. Este tipo ideal fue utilizado por jóvenes las veces que hice observación, para señalar aquellas situaciones específicas donde los involucrados –era evidente para ellos– pretendían otras cosas y era obvio que no iban a trabajar sino a ‘bardear’.

En segundo lugar, las basadas en los tipos de materiales recolectados (alimentos, ropa, calzado, chatarra, materiales) y sus destinos (consumo propio, reventa). En la práctica, ambas tipificaciones están combinadas. Los tipos ideales del sentido común permiten resolver problemas organizacionales, y tomar decisiones que implican ‘cierres’ (como con los usuarios

21 Los tipos ideales de sentido común tienen una identidad relativamente independiente (o discreta) de sus usuarios. No es posible encontrar causalidades directas entre clase de actores o trayectorias biográficas y uso de tales o cuales tipificaciones. No obstante, en la medida en la que el sentido común está regionalizado, es factible que encontremos ciertos flujos de tipificaciones utilizados con más frecuencia entre actores que comparten lugares o estilos de vida. A pesar de estar hechos de material intangible y subjetivo, pueden ser examinados con cierta objetividad y método.

del tren) que son legitimados socialmente. En este punto es interesante ver cómo pueden conciliarse perspectivas relacionales de la desigualdad institucional con perspectivas centradas en la subjetividad. El sentido común como forma de conocimiento experiencial es básicamente colectivo, intersubjetivo e institucional; regula todas las operaciones, desde las más simples y cotidianas hasta las más complejas e institucionales.

Otra forma de organizar la experiencia desde el sentido común nos reenvía al tipo de materiales recolectados y al destino de lo recolectado. Mientras que en el cartoneo ‘profesional’ es posible identificar rutinas diarias y mayor conocimiento de las reglas del juego, el cartoneo puntual tiene como objetivo abultar el *stock* de alimentos de la casa o directamente, preparar la comida de la noche.

El autoconsumo, la reventa al acopiador y la venta en la feria de cartoneros son los tres destinos usuales de lo recolectado en la actividad cartonera en este barrio. Las necesidades de ingreso monetario hacen que las mujeres y los hombres decidan qué cosas utilizarán a título personal y cuáles venderán. Pero cierto cono de sombra cae sobre los cartoneros –desde la mirada de algunos de los vecinos– cuando los ven vender lo obtenido en feria. ¿Por qué adquiere valor algo que se obtuvo gratis? ¿Es legítimo? En efecto, para este grupo la feria es un espacio donde se venden –adquieren valor de cambio– objetos y mercadería que solo deberían tener valor de uso. Resulta interesante este punto porque la feria es un espacio de intercambios mercantiles, de sociabilidad y de ocio notablemente contradictorio. Y nuevamente, las sospechas y las críticas no son sólo esgrimidas por los actores externos sino también, por los actores ubicados estructuralmente en un lugar social de similar vulnerabilidad.

Una de las dimensiones de estos corredores es la tendencia a la homogeneización de la sociabilidad y a la consolidación de vínculos fuertemente asimétricos entre sujetos colocados en lugares distintos en las estructuras organizacionales. En efecto, ¿con quiénes se vinculan los cartoneros?: entre ellos, con la policía, con los vecinos poseedores de recursos, con los comerciantes. En todos estos intercambios, los cartoneros están en el lugar del recibir, un lugar extremadamente subordinado, que se construye de intenciones morales, caritativas y despreciativas. Es la ropa vieja, el pan viejo y el sobrante.

Hay una suerte de degradación moral vinculada a la experiencia cartonera. Un rito de pasaje a una suerte de infra-clase de la que parece difícil retornar. Esta visión de los cartoneros ‘pegados’ a la delincuencia, malos padres, malas madres, caóticos, responsables de los malos niveles educativos de los hijos, de la ruptura de rutinas escolares y familiares es producida por actores que están tanto fuera de la experiencia como por los que están adentro, Antonia me dice:

Se armaba lío a veces. Por ahí alguien se desubicaba por un kilo de pan. Y se cagaban a piñas, ahí no había distinción entre hombres y mujeres. Yo me iba a la mierda, despacito, no me iba a meter en líos por un kilo de pan por más que lo necesitara. Yo tomaba el tren común, el cartonero no me gustaba, había mal clima. Traíamos con mi hijo hasta 15 bolsas a espalda para la comida: pan, algo de verdura y de carne, lácteos. Nos daban cosas buenas, cosas frescas que por ahí no venden. (Entrevista a Antonia, 2010).

Antonia tiene 43 años, no cursó estudios secundarios y es viuda. Tiene experiencia como cartonera de forma asistemática. Sus cuatro hijos van a la escuela pública del barrio y los más grandes hacen ‘changas’. Nació en Tucumán y llegó a Buenos Aires en los años 80, momento en el cual comienza a trabajar en el servicio doméstico. Vive en el barrio desde ese momento en un terreno ocupado.

Desde afuera, Silvina me dice que nunca fueron a cartonear porque está en desacuerdo con el tema de los chicos cartoneros.

Por el tema del alcohol, por el tema drogas, por el tema robar. Un grande hace lo que quiere, pero el tema son los chicos. Los llevan a cartonear. Al chico lo mandan a pedir porque al chico le van a dar, lo ponés en la calle. Por eso no estoy de acuerdo. Uno ve a un chico descalzo, con media remera y te pide una moneda o te pide algo para comer, vos no sabés si va a comer o qué va a hacer. A un grande pasa. Uno tiene hijos y piensa. Yo también tengo a mi hijo y que no trabajaría a esa edad de 9 años. Bueno, por ahí, con 50 centavos junta. No, pero eso sí. O para comprar un pancho con dos pesos, junta moneditas y se compra. Uno no sabe si realmente comió ese chico o no comió, si lo ves en el tren o en la estación todo el día. Vas a las

tres de la tarde y están, a las cinco y están. No sabés si comió o no comió y si los padres se están ocupando. (Entrevista a Silvina, 2010).

Silvina de 41 años y secundario completo; no tiene hijos. Vive con su pareja en el Barrio de las Casitas, una urbanización perteneciente al Plan Federal de Emergencia Habitacional “Techo y Trabajo”. Es beneficiaria del programa, al integrar una de las cooperativas de construcción de viviendas. Anteriormente trabajó en el municipio en el área social. No tiene cobertura de salud. Nació en José C. Paz y vive en Sol y Verde desde 2006.

En síntesis, tanto los actores que participan del cartoneo –con distintos implicamientos identitarios–, como los que no lo hacen, ven en la experiencia un desplazamiento subjetivo del cual es difícil retornar. Si se llegó a ese nivel de necesidad, o mejor dicho, si ‘tocó’ a una persona o a una familia ese grado de necesidad, los impactos en las formas de vida y la sociabilidad son nítidos. Y estos, evidentemente, habilitan la posibilidad de sospecha sobre las consecuencias indelebles de marginalización en los modos de vida.

A modo de cierre

Barreras arquitectónicas que impiden usos, accesos diferenciados por género, circulación de categorías entre la política pública y el sentido común y entre vecinos que comparten similares adversidades en cuanto a sus condiciones de vida (y de pobreza y marginalidad) invitan a traer a primer plano el argumento explicativo de la desigualdad persistente. En la base de la producción de la desigualdad persistente, según Tilly (2000), se hallan los mecanismos de ‘explotación’ y ‘acaparamiento de oportunidades’, y en la cima los dos mecanismos que refuerzan la eficacia de las distinciones categoriales: la ‘emulación’ y la ‘adaptación’. La explotación refiere a la extracción de utilidades por parte de los poderosos, el acaparamiento de oportunidades, a la capacidad de ciertos sujetos para monopolizar el acceso a un recurso valioso de cierta red. Por su parte, la emulación refiere a la copia de modelos organizacionales establecidos o al trasplante de relaciones

sociales existentes de un ámbito a otro. Finalmente, la noción de adaptación, alude a las múltiples rutinas cotidianas –a los ‘juegos diarios’– que ejercen los subordinados en torno al límite categorial impuesto por una organización (el Estado y las organizaciones sociales, en este caso), que producen una contribución permanente a su mantenimiento y fijación. Estos dos últimos mecanismos refieren a los procesos simbólicos que refuerzan la producción de desigualdad.

El tren metropolitano asegura que los cartoneros lleguen a la ciudad y vuelvan a la periferia. El transporte público satisface, así, necesidades de desplazamiento para la reproducción, al tiempo que consolida formas degradadas de trabajo y provisión. En este punto puede decirse que el Estado mismo refuerza un circuito paralelo de integración social en el que se construye una suerte de infra-ciudadanía. Es decir, la instalación de fronteras, la demarcación de zonas y la imputación de marcas es un proceso amplio que involucra a todas las clases sociales y no solo a la relación entre sectores medios y sectores populares. En el último lugar del corredor urbano que traza el tren cartonero –y todas las prácticas antes mencionadas– los sistemas de clasificación y la demarcación de zonas persisten. Es como si se desplazaran con el tren.

Pero además, la decisión técnico-política de localización de la estación y sus exclusiones, refuerza explícitamente los procesos de concentración de servicios urbanos, delineando una nueva ‘periferia’ en el borde la periferia; con lo que queda ésta, una vez más, en el cono de sombra de la espera y la promesa. En este doble movimiento –esta es mi hipótesis– la intervención del Estado define territorios y habitantes, homogeneizándolos según ciertos atributos y, en el extremo, contribuye a su escisión y aislamiento.

De este modo, en una investigación sobre la cuestión social urbana y sus relaciones con la movilidad, se vuelve imperativo atender a los dispositivos institucionales que operan en la distribución de los elementos urbanos y, también, a la espacialidad que producen. Como sostiene Reygadas (2008), debemos atender al plano interaccional en el que la desigualdad se reproduce. Y este estudio pretende agregar una mirada sobre las formas espaciales que esa reproducción tiende a producir.

Imbuidas de la naturaleza legal y el carácter vinculante de su palabra, las

categorías de las políticas públicas constituyen en algún sentido ‘barreras’ o ‘fronteras’ materiales y simbólicas que separan tanto como ligan a los vecinos y cartoneros. Considerando ambos trenes y ambas estaciones, estas fronteras deben pensarse necesariamente a contraluz de la retórica de la sociedad igualitaria que dominó –a través de sus imágenes de integración y ascenso social– el imaginario de la sociedad argentina hasta hace poco tiempo, y de las nuevas metáforas que el sentido común está acuñando para naturalizar y legitimar la creciente desigualdad social.

Bibliografía

- Alarcón, Cristian (2003). *Cuando me muera quiero que me toquen cumbia. Vida de pibes chorros*. Buenos Aires: Grupo Editorial Norma.
- Alba, Martha (2004). “Mapas mentales de la ciudad de México: una aproximación psicosocial al estudio de representaciones espaciales”. *Revista de Estudios Demográficos y Urbanos* 55: 115-143
- Auyero, Javier (2001). *La política de los pobres*. Buenos Aires: Manantial.
- Barsky, Andrés (2009). “Horticultura periurbana: Implementación de un programa de “buenas prácticas” en Pilar”. *Apuntes de Investigación del CECYP* 16: 177-187.
- Bayón, María Cristina y Gonzalo Saraví (2007). “De la acumulación de desventajas a la fractura social. Nueva pobreza estructural en Buenos Aires”. En *De la pobreza a la exclusión. Continuidades y rupturas de la cuestión social en América Latina*, Gonzalo Saraví (Ed.): 55-95. México: Prometeo / CIESAS.
- Brubaker, Rogers y Frederick Cooper (2007). “Más allá de ‘identidad’”. *Apuntes de Investigación del CECYP* 7: 30-67
- CAF-Corporación Andina de Fomento (2011) Análisis de movilidad urbana. Espacio, ambiente y equidad. Observatorio de movilidad urbana para América latina. Bogotá: Colombia.
- Calello, Tomás y Francisco Suárez (2012). “Ecología y Sociedad”. En *Ecología Urbana*, María Di Pace y Horacio Caride Bartrons (Orgs.): 155-182. Buenos Aires: UNGS - Prometeo.

- Carman, María (1997). "Ser o no ser ocupante ilegal". En *Postales Urbanas del final del milenio. Una construcción de muchos*, Hilda Herzer (Comp.): 47-62 Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Publicaciones del CBC.
- Catenazzi, Andrea y Aída Quintar (Comps.) (2009). *El retorno de lo político a la cuestión urbana: territorialidad y acción pública en el Área Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: UNGS - Prometeo.
- Cebollada, Ángel (2006). "Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana". *Documents d'anàlisi geogràfica*, N° 48. Visita: 5 marzo 2010 en www.dialnet.unirioja.es
- Cordera, Rolando, Patricia Ramirez Kuri, y Alicia Ziccardi (Comps.) (2008). *Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI*. México DF: UNAM.
- Correa do lago, Luciana (2000). *Desigualdades e segregação na metropole: O Rio de Janeiro em tempo de crise*. Río de Janeiro: Revan.
- Cravino, María Cristina, Marisa Fournier, María Rosa Neufeld y Daniela Soldano (2002). "Sociabilidad y micropolítica en un barrio 'bajo planes'". En *Cuestión social y política social en el Gran Buenos*, L. Andrenacci (Org.): 61-83. Buenos Aires: Ediciones UNGS-Al Margen.
- Da Representação, Natalia (2009). "Los espacios comunes como problema. Sociabilidad, gestión y territorio". En *El retorno de lo político a la cuestión urbana: territorialidad y acción pública en el Área Metropolitana de Buenos Aires*, Andrea Catenazzi y Aída Quintar (Comps.): 79-104. Buenos Aires: UNGS-Prometeo.
- De Queiroz Ribeiro, Luis Cesar (2005). "Segregación residencial y segmentación social: el "efecto vecindario" en la reproducción de la pobreza en las metrópolis brasileñas". En *Trabajo y producción de la pobreza en Latinoamérica y el Caribe. Estructuras, discursos y actores*, Sonia Alvarez Leguizamón (Comp.): pag. 137-155. Buenos Aires: CLACSO-CROP.
- Derek, Gregory y John Urry (Comps.) (1985). *Social Relations and Spatial Structures*, Londres: Macmillan.
- Di Marco, Sabina (2007). "¿Podemos mirar más allá de la basura? Raneros, cirujas y cartoneros". *Papeles del CEYC*, Vol. 2007/2: 1-29.

- Di Meo, Guy (2001). *Geographie sociale et territoires*. París: Nathan.
- Duhau, Emilio y Ángela Giglia (2004). "Conflictos por el espacio y orden urbano". *Estudios Demográficos y Urbanos*, Vol 19, N° 56: 257-288
- (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: SXXI.
- Eilbaum, Lucía y Carla Villalta (2002). "Zonas diferenciales en el espacio público: clasificaciones, distinciones y jerarquías". En *Territorios, Itinerarios, Fronteras (1990-2000)*, Judith Filc (Org.): 67-80 La Plata: UNGS - Ediciones Al Margen.
- Filc, Judith (2001). *Textos y fronteras urbanas: palabra e identidad en la Buenos Aires Contemporánea*. Buenos Aires: Documento de Trabajo Instituto del Conurbano - UNGS.
- Fournier, Jean-Marc (2008). "Des mobilités sociales et spatiales au capital spatial. L'exemple de l'élite argentine de Punta del Este en Uruguay". *Espaces et Sociétés UMR 6590*. Visita: 1 marzo de 2010 en <http://eso.cnrs.fr/spip.php?Article311>.
- González de la Rocha, Mercedes (2007). "Espirales de desventajas: pobreza, ciclo vital, y aislamiento social". En Gonzalo Saraví (Comp.): 137-166. *De la pobreza a la exclusión. Continuidades y rupturas de la cuestión social en América Latina*. Buenos Aires, Prometeo / CIESAS.
- Grassi, Estela y Claudia Danani (Orgs.) (2009). *El mundo del trabajo y los caminos de la vida. Trabajar para vivir, vivir para trabajar*. Buenos Aires: Espacio Editorial.
- Gutiérrez, Andrea (2008). "Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos". XV CLATPU. Visita: 15 de Abril de 2011 en <http://www.filo.uba.r/contenidos/investigaciones/institutos/geo/ptt/gutierrezclatpu09/pdf>
- (2009). "De las redes de transporte al problema de la movilidad: límites físicos y analíticos de la expansión urbana". En *Buenos Aires, la larga formación del presente*, Pedro Pérez (Ed.): 239-267. Quito: Olacchi.
- Harvey, David (1977). *Urbanismo y desigualdad social*, Madrid: Siglo XXI.
- (1999). *Las condiciones de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu.

- Jargowsky, Paul (1996). "Take the money and run: economic segregation in U.S. Metropolitan areas". *American Sociological Review*, Vol. 61: 984-998. Diciembre.
- Kaztman, Rubén (2001). "Seducidos y abandonados: el asilamiento social de los pobres urbanos". *Revista de la CEPAL N° 75*. Diciembre: 171-189 Santiago de Chile.
- Kessler, Gabriel (2009). *El sentimiento de inseguridad: Sociología del temor al delito*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Kessler, Gabriel, Maristella Svampa, e Inés González Bombal (2010). *Reconfiguraciones del mundo popular. El conurbano en la post-convertibilidad*. Buenos Aires: UNGS.
- Koehs, Yésica (2007). "El *empowerment* de los cartoneros de Buenos Aires y su emergencia como actores sociales durante la crisis argentina de 2002". En *Recicloscopio. Miradas sobre recuperadores urbanos en América Latina*. Pablo Schaber y Francisco Suárez (Comps.): 185-206. Buenos Aires: UNGS / unla / Prometeo.
- Kralich, Susana (2000). "Transporte urbano, accesibilidad y situación socioeconómica en los partidos del Gran Buenos Aires". Ponencia presentada en la Primera Reunión Anual sobre Pobreza y Distribución del Ingreso. Buenos Aires: Departamento de Economía de la Universidad Torcuato Di Tella.
- (2005) "Crisis urbana y transporte alternativo: la opción remi-se" En *Scripta nova vol. IX, n° 164* Barcelona.
- Krüger, R. (2010) "Diferentes patrones de movilidad en el AMBA. Una perspectiva desde las urbanizaciones suburbanas". *Scripta nova Vol. XIV, n° 331* Barcelona.
- Lévy, Jacques (2000). "Les nouveaux espaces de la mobilité". En *Les Territoires de la Mobilité*, Michel Bonnet y Dominique Desjeux (Eds.): 155. París, Presses Universitaires de France.
- Lindon Villoria, Alicia (2005). "Figuras de la territorialidad en la periferia metropolitana: topofilias y topofobias". En *Ciudades translocales. Espacios flujo y representación. Perspectivas desde las Americas*, Rossana Reguillo y Marcial Godoy Anativia (Eds.): 145-172. México: ITESO / SSRRC.

- Lopez, José María y Jorge Waddell (Comps.) (2007) *Nueva historia del Ferrocarril en Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires: Lumiere.
- Merklen, Denis (2006). *Pobres ciudadanos. Las clases populares en la era democrática (Argentina 1983-2003)*. Buenos Aires: Editorial Gorla.
- Palma Arce, Carolina y Daniela Soldano (2010). "Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica". En *Sociedad y Territorio en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*, Adriana Rofman (Comp.): 103-134. Buenos Aires: UNGS.
- Pérez, Verónica (2010) "La gestión del sistema ferroviario urbano de pasajeros. Las condiciones de posibilidad para el desborde hostil de disformes (1994-2008)". *Revista Transporte y Territorio* 3: 103-123.
- Pérez, Verónica y Rebón, Julián (2012) *Las vías de la acción directa*. Buenos Aires: Aurelia Rivera Libros.
- Preteceille, Edmond (1994). "Cidades globais e segmentação social". En *Globalização, fragmentação e reforma urbana*, Luis Cesar de Queiroz Ribero y Orlando Alves Junior (Comps.): 65-89. Río de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Prévôt-Schapira, Marie France (2001). "Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades". *Perfiles Latinoamericanos* 19: 33-56.
- (2002). "Buenos Aires en los '90: metropolización y desigualdades". *EURE*, Vol. 28 N° 85: 31-50.
- Pirez, Pedro (Ed.) (2009). *Buenos Aires, la formación del presente*. Quito: Olacchi.
- Rearte, Julio (2006) "Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la Ciudad de Buenos Aires" En *Panorama nacional da pesquisa en transporte*, A. O. Brasileiro y P. Marques Da Siva (Ed.): 829-840. Río de Janeiro: ANPET.
- Reygadas, Luis (2008). *La apropiación. Destejiendo las redes de la desigualdad*. México: Antrophos, Universidad Autónoma metropolitana.
- Ricoeur, Paul (1988). *El discurso de la acción*. Barcelona: Cátedra.

- Robin, Regine (1996). *Identidad, memoria y relato. La imposible narración de sí mismo*. Buenos Aires: Secr. Posgrado Fac. C. Sociales/CBC.
- Rodríguez Enríquez, Corina (2002). "Indicadores de precariedad laboral como estimación de la zona de vulnerabilidad social". En *Cuestión social y política social en el Gran Buenos*, Luciano Andrenacci (Org.): 45-59. Buenos Aires: UNGS - Ediciones Al Margen.
- Rodríguez Vignoli, Jorge (2001). "Segregación residencial socioeconómica: ¿qué es? ¿cómo se mide? ¿qué está pasando? ¿importa?". Serie Población y Desarrollo 16. CEPAL – ECLAC Santiago de Chile.
- (2008). "Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina". *EURE* 34: 49-71
- Sabatini, Francisco (1999). "Tendencias de la segregación residencial urbana en Latinoamérica: reflexiones a partir del caso de Santiago de Chile". Ponencia presentada en el Seminario *Latin America: Democracy, markets, and equity at the threshold of new millenium*. Suecia: Universidad de Upsala.
- Sack, Robert (1986). *Human territoriality: Its theory and history*. Cambridge: Cambridge, University Press.
- Sassen, Saskia (1999). *La Ciudad Global. Nueva York, Londres, Tokio*. Buenos Aires: EUDEBA.
- Schamber, Pablo y Suarez, Francisco (Comps.) (2007). *Recicloscopio. Miradas sobre recuperadores urbanos de residuos en América latina*. Buenos Aires: UNGS / unla / Prometeo.
- Schütz, Alfred (1970). *Fenomenología del mundo social. Introducción a la sociología comprensiva*. Buenos Aires: Paidós.
- (1974). *Estudios sobre teoría social*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Silva, Armando (1991). *Imaginario urbano: cultura y comunicación urbana en América Latina*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Soldano, Daniela (2002). "La subjetividad a escena. El aporte de Alfred Schütz a las ciencias sociales". En *Filosofía y Métodos de las ciencias sociales*, Federico Schuster (Comp.): 59-92. Buenos Aires, Manantial.
- (2008). "Vivir en territorios desmembrados. Un estudio sobre la fragmentación socio-espacial y las políticas sociales en el Área Metropolitana de Buenos Aires (1990-2005)". En *Procesos de urbanización de la*

- pobreza y nuevas formas de exclusión social. Los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI*, Alicia Ziccardi (Comp.): 37-59. Bogotá: Siglo del Hombre Editores, Clacso-Crop.
- (2011) "Necesidades sociales, Estado y consumo en territorios de periferia. Hacia una fenomenología de la desigualdad social". Tesis de Doctorado, Facultad de Ciencias Sociales Universidad de Buenos Aires: (mimeo)
- Suarez, Ana Lourdes (2004). "Impacto del capital social de los hogares del Gran Buenos Aires de la ayuda obtenida a través de los programas de asistencia social". Ponencia presentada en el *III Congreso Nacional de Políticas Sociales*. Mendoza: Univ. Nacional de Cuyo.
- Svampa, Maristella (2001). *Los que ganaron: la vida en los countries y barrios cerrados*. Buenos Aires: UNGS - Biblos.
- Torres, Horacio (2000). "Procesos recientes de fragmentación socio-espacial de Buenos Aires: la suburbanización de las elites". *Mundo Urbano*. Visita: 20 enero 2003 en www.mundourbano.unq.edu.ar
- (2001). "Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990". *EURE*, Vol. 27, Nº 80: 33-56.
- Tilly, Charles (2000). *La desigualdad persistente*. Buenos Aires: Manantial.
- Wacquant, Loic (2001). *Parias urbanos. Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*. Buenos Aires: Manantial.
- (2007). *Los condenados de la ciudad. Gueto, periferia y estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Segunda sección
**Fronteras urbanas y
límites sociales**