



## **II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política**

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

## **II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política**

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur  
global”

Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

Mesa 7: Teoría social y economía: problemas clásicos,  
actualizaciones contemporáneas.

3 x \$10: Representaciones en torno a la venta ambulante en el  
Ferrocarril Sarmiento

Gastón Nahuel Destito - Facultad de Filosofía y Letras (UBA)

### **Resumen**

Los medios de transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), no son solamente un lugar de tránsito. Para la mayoría de la población representa una parte para nada desdeñable de sus cotidaneidades, donde se encuentran distintas dimensiones de sus vidas. Pero para un grupo de personas, implica además el espacio donde desempeñan sus actividades laborales diarias.

En este trabajo, se propone abordar el tren como un espacio cotidiano en el AMBA en el cual quienes componen la “Asociación Mutual de Vendedores del Ferrocarril Sarmiento” producen distintos valores, y lo disputan como un espacio de producción y negociación.

Para esto analizaremos etnográficamente las relaciones sociales entre los diferentes actores que participan de –y en- este universo, para buscar entender de qué manera



## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

se da la producción de aquello que podría analizarse desde una mirada económica clásica como una simple transacción de tipo compra-venta, pero que para los sujetos en cuestión implica otros niveles, donde el moral y el afectivo juegan un papel fundamental.

### **Introducción:**

La antropología se ha dedicado al estudio de múltiples campos de la vida social. Uno de ellos, y por cierto central en esta tradición, es el económico. Desde sus comienzos ha analizado este aspecto en las sociedades denominadas no-Occidentales, en contraposición a la Occidental, pensada como un conjunto general y homogéneo, regido por el sistema capitalista de producción. Las características centrales de la sociedad de la cual eran parte los investigadores eran tomadas como referencia y se contraponían a lo que se observaba en las sociedades no-Occidentales las cuales eran generalmente definidas por la negativa (sin Estado, sin mercado, ágrafas, etc.) y en términos de simplicidad estructural, así como también en términos de evolución cultural. Simples y salvajes, carentes de lo que define a una sociedad compleja.

Particularmente la antropología económica, desde su formación, describía a las sociedades “primitivas” como comunidades sin un mercado, sin individuos libres capaces de decidir, y otra serie de características y conceptos propios de la economía, la cual aportaba la pata económica, mientras que la antropología se dedicaba a aportar los datos (Balazote y Trincherro, 2007) que confirmarían o no, dicha teoría. Es decir, esta subdisciplina no creaba nuevas categorías para explicar los fenómenos y las estructuras sociales de lo que buscaba estudiar, sino que se apoyaba en lo conocido y normativo, limitándose a sí misma para sus objetivos y desarrollos metodológicos, dejando de lado la dinámica local. Más tarde la discusión giró hacia lo que se conoce como el debate entre formalistas y sustantivistas. Dicha discusión giraba en torno a la posibilidad o no de aplicar dichas categorías en las llamadas sociedades “primitivas”, y más complejo aún, si existían o no dichas sociedades, dado los cambios en la geopolítica mundial tras la segunda guerra mundial. (Hindi, 2016)

Ya para la década de los '70, comienza a verse un giro en las preocupaciones de los estudiosos de la economía primitiva. Se pueden apreciar para este momento, nuevas perspectivas que permiten desplazar el lente económico que se venía utilizando, y se empieza a estudiar de manera más particularizada a los distintos grupos, intentando



## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

conocer sus particularidades para luego, llegado el caso y de ser posible, intentar contrastarlo con un modelo general de sociedad capitalista mundial, con relaciones liberales de intercambio, para poder discutir su validez. Además de esto, también se torna la mirada hacia la propia sociedad, a sectores trabajadores o marginales de la misma con los mismos objetivos. (Balazote y Trincherro, 2007).

En la actualidad el objetivo de la antropología económica, se encuentra en rededor del desenmascaramiento de aquellas concepciones naturalizadas en el sentido común debido a cientos de años de teoría económica como “racionalidad económica”, “mercado”, etc. que buscan ocultar las desigualdades del mundo y las heterogeneidades que componen a cada sociedad, y que no habla de la coerción o de la concentración de capitales. Para esto, aquello concebido como “primitivo”, “exótico” o lejano, ya no puede ser pensado sólo en la lejanía geográfica (y cultural en lo imaginario de estadios evolutivos) sino que debe ser tomado en cuenta en la propia sociedad de la que se forma parte.

A partir de este momento, ha tenido una importante proliferación de trabajos aquello que se aborda como “Economía social” tanto en Europa, Canadá y América Latina. Para Matuberría (2010) podemos hacer una distinción en este concepto, entre una tradición más clásica y europea que señala que la economía social sería una parte más dentro del sistema económico mundial capitalista, que responde a la producción o distribución de bienes y/o servicios que los sectores tradicionales (público-estatal y privado) no satisfacen. Y, por otro lado, una visión desde la periferia, centrada en América Latina, que se diferencia de esta ya que se postula desde un lugar propositivo y crítico. Propositivo ya que se presenta como una forma alternativa de producción, tanto al sistema capitalista, como a la estatización, en la que nuevas formas de entender la economía y la producción marcan el ritmo de trabajo y de organización: participación directa, valoración de los sujetos y el trabajo por sobre el capital, socialización de los medios de producción y distribución. Y crítica ya que activamente discute los ideales capitalistas como son la concentración de capital, el interés individual, etc. Las experiencias que forman parte de esto que se conoce como economía social, economía solidaria, economía comunitaria, etc. Son cooperativas, mutuales, asociaciones de trabajadores, movimientos campesinos, entre otros.



## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

Desde esta perspectiva, en el presente trabajo analizaremos la experiencia de los vendedores ambulantes del Ferrocarril Sarmiento, quienes muestran cómo la economía puede ser pensada desde una mirada amplificadora, más allá de las categorías formales, interconectando distintos mecanismos y valores sociales, para hacer funcionar una amplia red de venta que cuenta con más de 400 vendedores y miles de consumidores-pasajeros, circunscripto a un espacio físico pero móvil como son los trenes.

### **La venta ambulante en el ferrocarril:**

La historia de la venta ambulante, según algunos estudios, puede remontarse al menos hacia el SXVIII. Pensando en la venta ambulante en el tren, también de larga data, podemos remontarnos al menos hasta las décadas de los 70 u 80. Algunos de los que llevan adelante esta actividad dan cuenta de este fenómeno, como Claudio<sup>1</sup> un hombre de 50 años que, dialogando, me comentó que él comenzó cuando tenía tan sólo 9 años, es decir hace 40 años, a mediados de la década de 1970. Otros también recuerdan cómo sus familiares, padres, tíos o abuelos también realizaban esta labor, lo que habla de la extensa temporalidad de la actividad. Así por ejemplo me lo expresó Julián, presidente de la mutual, señalando que muchos “empiezan porque el padre los lleva a vender”<sup>2</sup>

Como señalaba más arriba, este trabajo está centrado en el Ferrocarril Sarmiento, una de las ocho líneas que componen el sistema de ferrocarriles urbanos que conecta la Capital Federal con distintos sectores del conurbano bonaerense. Realiza su recorrido desde el centro de la ciudad de Buenos Aires en el barrio de Once hacia la zona oeste del Gran Buenos Aires hasta la localidad de Moreno. Por el mismo circulan diariamente miles de personas<sup>3</sup>. Gran parte de esta masa de pasajeros utiliza este servicio como medio de transporte para llegar a sus trabajos, lugares de estudio, etc. Pero otra parte de esas personas utiliza los trenes como medio de producción donde ejerce sus actividades laborales día a día, los vendedores ambulantes. Estos sujetos ofrecen una variedad de productos a cambio de dinero a los pasajeros, dándole a estos un segundo rol en este mundo social, como consumidores. Aquello que ofrecen

---

<sup>1</sup> Los nombres de los interlocutores son ficticios para preservar la privacidad de los mismos.

<sup>2</sup> Extracto de Registro de Campo 08/11/2016

<sup>3</sup> <http://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=29193>  
<http://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=29204>



## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

puede variar desde golosinas hacia enciclopedias, pasando por libros para colorear, memorias para teléfonos, CD´s de música entre tantos otros bienes.

### **El trabajo de campo:**

Comencé mi trabajo de campo en el marco de una de las materias metodológicas de la carrera de antropología, tomando como referente empírico a la “Mutual de Vendedores Ambulantes del Ferrocarril Sarmiento”. Dicho trabajo fue realizado durante los meses de agosto y noviembre de 2016. Durante ese tiempo desarrollé entrevistas a trabajadores de la mutual y participé de una de las asambleas que realizan periódicamente, invitado por uno de los entrevistados. El interés por esta actividad laboral surge de mi experiencia como usuario constante del tren durante varios años, teniendo así la posibilidad de observar la dinámica de oferta y compra-venta de los múltiples productos ofrecidos arriba del tren, así como las *performances*<sup>4</sup> que llevan a cabo los vendedores para llamar más o menos la atención de los pasajeros. Así como también las dinámicas con otros actores sociales<sup>5</sup> que participan en el marco social que es el tren. Hace aproximadamente dos años, comenzaron a lucir algunas de las personas que venden, chalecos identificatorios, con el nombre de la mutual y con un número de matrícula. Esto último despertó mi interés, lo cual hizo definirme por este espacio para realizar la investigación correspondiente y el trabajo de campo.

Comencé preparando algunas preguntas que pudieran ayudarme a configurar un mapeo de este mundo social: ¿Qué efectos ha tenido para la vida cotidiana de los vendedores ambulantes la creación de la mutual? ¿Cuáles son las representaciones que tienen en torno a su actividad, ellos mismos, y cuál es la que perciben de parte de otros grupos? ¿Se consideran "trabajadores" o se piensan de otra manera? ¿Qué valor le dan a la organización de grupo para lograr sus objetivos? ¿Cómo se relacionan con los otros actores sociales que habitan el ferrocarril diariamente? ¿Cómo disputan con aquellos agentes que también buscan la producción de valor y reproducción de sus vidas en el mismo espacio?

---

<sup>4</sup> Para ver sobre la venta ambulante como *performance* consultar: Ergueta, et. al “Performance: un análisis de la venta ambulante”

<sup>5</sup> En líneas generales me refiero a las personas que piden colaboraciones en el tren. Otros grupos pueden ser banderilleros, personal de seguridad, etc.



## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

Luego me dispuse a tomar el tren rumbo a la estación terminal de Moreno, y buscar en ese lugar a algunos vendedores para poder presentarme, contar mis objetivos y dialogar e indagar acerca de su trabajo. Luego de algunos minutos caminando los andenes, pude hablar con uno de los vendedores que llevaba el chaleco con el nombre de la mutual. Claudio, un hombre de 50 años, que se encontraba vendiendo sanguches, y esperando que saliera un nuevo tren fue mi primer contacto directo en el campo, y más tarde se erigió como el portero que me facilitó el contacto con otras personas y lugares de la mutual.

Como señalaba más arriba, una de las preguntas que orientaba mi investigación al comenzar la misma, era en torno a la categoría de trabajador. En esta idea se encontraba una de mis principales preguntas, ya que es un concepto cargado de significaciones históricas y culturales. Quien trabaja, es merecedor de cierto respeto y derecho (por ejemplo, las leyes en nuestro país muchas veces apuntan a “los trabajadores” antes que a “los ciudadanos”, que sería una categoría más amplia). También se asocia al trabajador una suerte de “bondad” que se contrapone a quienes no trabajan y son catalogados peyorativamente como vagos o que viven de planes asistenciales, así como también a quienes viven de changas<sup>6</sup>.

La principal inquietud giraba en torno a si ellos se veían a sí mismos como trabajadores o como changarines y si esto influía en sus trabajos, las percepciones que construían sobre ellos mismos, y aquellas que percibían desde los pasajeros y otros actores. A lo largo del trabajo y de las entrevistas, esta categoría fue apareciendo en el discurso de los interlocutores. La de *trabajo/trabajador* fue reiteradamente discutida con ellos, para lograr entender qué pensaban acerca de esto. En cuanto a cómo ellos se perciben a sí mismos, sostuvieron que siempre se han percibido a sí mismos como trabajadores, pero, no así los pasajeros del tren. Estos últimos habrían tenido un cambio en la visión sobre ellos a raíz de la aparición de la mutual y la indumentaria identificatoria. Uno de ellos me señalaba:

---

<sup>6</sup> Changas son actividades laborales acotadas en el tiempo, de carácter esporádico, sin una espacialidad concreta y generalmente remuneradas por debajo del mercado formal de trabajo.



## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

-*"Pasamos a ser trabajadores, pero nosotros siempre fuimos trabajadores en realidad, pero no nos veían así".* Y luego señalaba que -*"Siempre fuimos llamados vagos"* - por la gente que viaja en el tren.<sup>7</sup>

En relación a esto último, los pasajeros aparentemente solían desmerecer el trabajo que realizan, o al menos no lo tomaban como tal, y si estaría más cerca de ser una changa por caso, y les decían que se consiguieran un trabajo en serio –*"antes era otra cosa, sobre todo con la gente, que arriba del tren mismo nos decían "andate a buscar un trabajo serio"*.<sup>8</sup>

Por otro lado, la categoría de trabajador, aparece muy unida a la idea de trabajadores organizados y a los beneficios (y derechos) que ello conlleva, lo que se ve materializado en la mutual, y las múltiples ventajas que consideraban trae esta forma de asociación y que hicieron saber reiteradamente, por caso en uno de los registros aparece así: -*"asociarse a la mutual es un beneficio"*<sup>9</sup>. Y entre ellos nombró una proveeduría, chalecos, remeras, carnets, una obra social. Me contó incluso de un muchacho que había fallecido recientemente y que gracias a la mutual habían podido pagarle el sepelio a la familia.

Otro de los aspectos que fue emergiendo en el campo ha sido el del respeto, entendido de múltiples maneras, pero como algo central para que el trabajo sea factible y se desarrolle de manera armoniosa. Dicho respeto es expresado en al menos tres formas: por los compañeros vendedores; por los pasajeros y por el espacio físico y por otros trabajadores que ocupan (y/o disputan) el mismo espacio. Esta condición entre ellos es algo fundamental para la dinámica de la venta arriba del tren. Esto se manifestó de diferentes maneras, en rangos etarios, en años de experiencia y recorridos. A mayor edad, mayor respeto, así como también a mayor cantidad de años vendiendo en el tren. En tanto que los recorridos se dividen principalmente por geografía.

Dividen el trayecto del tren por sectores, basado en líneas generales por las estaciones: de Once a Liniers, de Liniers a Castelar, de Castelar a Merlo, y de Merlo a

---

<sup>7</sup> Extracto de registro de campo 03/09/2016

<sup>8</sup> Extracto de registro de campo 20/09/2016

<sup>9</sup> Extracto de registro de campo 03/09/2016





## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

Moreno -"Uno dice: 'yo hago arriba'<sup>10</sup>, y si están de acuerdo entre todos, no hay problema"<sup>11</sup>. A su vez, intentan que en cada sector no se superpongan demasiados vendedores con el mismo tipo de producto (por ejemplo 5 vendedores de chocolate) lo que afectaría las ventas, y para a su vez aprovechar la circulación de pasajeros que sube y baja en las distintas estaciones.

Entre los vendedores, el respeto se ve revelado en la búsqueda de no hacer un vagón mientras hay alguien más haciéndolo, en esperar que termine quien ya estaba; o si se juntan dos con el mismo producto en un andén, quien llegó primero sube al primer tren; otra forma es darle prioridad a quien tiene más años vendiendo en la línea.

Para los pasajeros y el espacio, lo más relevante es mantener una imagen de pulcritud que colabore a que no sean vistos como un agente problemático, y en cambio sí como un factor confiable y deseable para la cotidianeidad. Así como mantener un trato cordial y amigable de ser posible con los consumidores.

En relación a los otros trabajadores del tren intentan mantener relaciones que los ayuden a desarrollar su trabajo. Por un lado, con los empleados del tren, puedo decir que intentan mantener tratos cordiales que permiten una libre circulación por los andenes, entrar y salir sin pagar boletos. Este es un aspecto que necesita una mayor profundización en próximos trabajos para poder abarcar la complejidad que posee, ya que, por un lado, son múltiples los actores (gendarmería, ferroviarios, seguridad privada, puesteros, etc.) que componen esa población. Por otro lado, puedo asumir que, como toda relación, debe tener aristas conflictivas que merecen ser abordadas, además de los acuerdos que fueron nombrados.

En cuanto a las personas que se dedican a pedir o mendigar en el tren, en el discurso oficial de la mutual, se sostiene que es una relación amistosa y equitativa, pero indagando un poco más, se dejan entrever asimetrías en esa relación, donde quienes dominan son los vendedores de la mutual. Esto lo abordaré un poco más en el siguiente apartado.

Por último, vale destacar otra idea que fue señalada reiteradamente, la de familia, referenciando a la comunidad que compone la mutual. No sólo me hablaron de “somos

---

<sup>10</sup> Los recorridos se dividen en el imaginario de los vendedores como: arriba Once-Liniers; el medio Liniers-Castelar; y abajo siendo Castelar-Merlo-Moreno.

<sup>11</sup> Extracto de registro de campo 20/09/2016





## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

como una familia”, sino que presencié una conversación entre algunos vendedores en la proveeduría que tienen en Morón, en la que dos vendedores hablaban y uno le decía al otro que necesitaba ayuda con unas cajas, mientras que un tercero les señalaba que *“Ayudensé, para algo somos familia”*<sup>12</sup> No sólo aparece esta apelación directa a la idea de familia entre compañeros, sino que también aparece específicamente en cuanto relaciones consanguíneas, porque quienes trabajan tienen familiares que también trabajan y son conocidos dentro de la mutual -“¿sabés quién te va a ayudar? El hijo de Perico”<sup>13</sup>.

### Las otras dimensiones de la economía:

En el presente trabajo intenté mostrar la multiplicidad de factores que entran en juego en la venta ambulante en el ferrocarril Sarmiento. Como señalaba al comienzo, la intención es mostrar cómo desde una experiencia que puede ser entendida como parte de la economía social, es posible pensar las relaciones económicas de una manera más compleja, queriendo decir con esto, que incluyen una mayor cantidad de variables que las estrictamente económicas, o las variables económicamente tradicionales, como son oferta, demanda, intercambio, valor de cambio y uso, etc. Vimos a través de la experiencia en el campo que distintos conceptos y valores como el trabajo, el respeto, la limpieza o la familia juegan un papel muy importante para el funcionamiento de esta experiencia de producción de valor en un ámbito determinado.

Si bien las características que señalaba acerca de la economía social como la crítica capitalista o la idea de construir un modelo económico alternativo al público-estatal y al privado no están presente en el discurso de los actores, sí podemos decir que algunas otras de esas características entran en este mundo social, como la valoración de las personas y el trabajo por sobre el capital, la búsqueda de los intereses comunes por encima del interés individual y la construcción de relaciones que apunten a la participación y decisión directa a través de asambleas. Y quizás a partir de éstas podríamos pensar en la posibilidad subyacente de que estén construyendo un espacio de participación, decisión y producción alternativo, lo que quedaría como pregunta para futuros trabajos. ¿Ven en su trabajo una forma alternativa a los modelos estatales y privados en la mutual? ¿Se han planteado alguna vez esta posibilidad?

---

<sup>12</sup> Extracto de registro de campo 08/11/2016

<sup>13</sup> Ídem.



## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

Algo importante para destacar acerca de lo que he podido observar puede ser entendido en términos de moral, o de una construcción moral (entendiéndola como una concatenación de condicionamientos sociales y culturales que imponen al individuo la idea del bien y del mal) alrededor de la cual se conectan los diferentes valores que permean y atraviesan esta actividad económica, y que también afecta a las relaciones intergrupales e intragrupalas.

Como veíamos antes, el respeto que consideran fundamental es parte de esto. Deben actuar de maneras que están regladas, por lo que normativizan las relaciones. Si bien ser parte de la mutual no es obligatorio, sí lo sería actuar de acuerdo a las formas establecidas por sus integrantes, y no hacerlo de esta manera podría llevar a tener inconvenientes. Por otro lado, mantener el respeto por los compañeros y la división por sectores del recorrido del tren, nos permite ver cómo uno de estos valores está relacionado con las relaciones económicas. Intentar no superponer recorridos, horarios o productos, no es exclusivamente por ese respeto, sino que con eso buscan no perjudicar las ventas ajenas, ni las propias; logrando así, a través de una suerte de socialización del medio de producción que explotan, mantener un mínimo previsible de ingresos para todos (lo que se ve a mi entender muy favorecido por tener un espacio físico y un público cuasi fijo como lo tienen en el tren).

A su vez la idea de familia también contribuye a esta construcción moral donde los lazos sanguíneos, reales o imaginados, conllevan una idea de ayuda mutua como veíamos en el ejemplo de la proveeduría. En una instancia se refieren directamente a las relaciones filiales, cuentan como sus padres, tíos o abuelos los llevaron a vender. Cómo comparten con sus hermanos o hijos el espacio y el trabajo. Todo esto ayuda a construir este imaginario en el que se habla de una familia amplia, que incluiría a todos los participantes, el cual sirve como un cánón moral de ayuda mutua. Si en la familia los integrantes se deben reciprocidad, colaboración y la producción es sopesada entre todos sus integrantes, en esta versión ampliada se espera algo similar.

Finalmente, un punto donde este rol moral resulta fundamental y que posibilita una justificación acerca del accionar y de la visión como eje social en el tren de la mutual, es que se consideran actores importantes en este lugar, y como tales se atribuyen ciertas decisiones que son interesantes analizar. Esto se ve muy claro cuando pude indagar acerca de las relaciones que mantienen con las personas que piden en el tren.



## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

En primera instancia, me comentaron que son relaciones muy cordiales y hasta incluso amigables con algunos. Pero hablando más en profundidad pude ver que ellos tienen una posición dominante en la cual se hacen respetar y exigen ese respeto.

Según la historia que han construido, ellos han “limpiado” el tren, esto quiere decir que lo han purgado de ciertos personajes que consideran son perjudiciales para la salud del tren y de su trabajo. Estos son aquellos que piden, pero lo hacen mintiendo, o que utilizan niños para lograr conseguir las colaboraciones. Según la visión de Julián es *"explotación infantil"* y *"no los podemos dejar en nuestro lugar hacer eso. Incluso, aunque la gente no lo crea, alquilan chicos para eso. La gente se come el verso, de que son sus hijos y tienen esos problemas"*<sup>14</sup>. Otro conjunto de personas que expulsaron del tren son los que llaman canasteros, personas que venden generalmente panificados en unas canastas las cuales cuentan que están en granjas de rehabilitación por consumo problemático, y según Julián esto no es cierto, ya que siguen consumiendo drogas, y le mienten a la gente para aprovecharse. Ante esto, desde la mutual tomaron dos caminos que muestran el poder que ellos ejercen en estas relaciones: o bien los “limpiaron”, es decir los expulsaron mediante distintos mecanismos, que tuvieron como última instancia la amenaza de la utilización de la violencia. O bien les exigieron aceptar las reglas que ellos imponen para poder seguir usufructuando ese espacio.

A su vez el problema de la limpieza, tiene dos caras que aparecen relacionadas en el discurso. Por un lado la parte más física o material que apunta a lo que tiene que ver con el manejo de la basura y mantener una imagen pulcra del lugar. Pero pegado a la misma, hay una limpieza de corte más moral, pero que por moral no deja de ser material. Efectivamente han expulsado a esas personas, y lo relatan como un hecho relevante para ellos, y como algo positivo para la cotidianidad en el tren. También es posible ver esto en su discurso como un favor que les habrían hecho a los pasajeros, ya que esos grupos de personas que les mentían como los canasteros, o que les robaban como los pungueros fueron excluidos gracias a ellos. Otro aspecto interesante de esta relación entre las limpiezas, es que equipara en algún punto a ciertas personas con basura, con algo que merece ser sacado o al menos separado, y que serían ellos los encargados de hacerlo.

---

<sup>14</sup> Extracto de registro de campo 20/09/2016



## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

### Conclusiones:

A modo de conclusión intentaremos ahora responder algunas de las preguntas planteadas más arriba.

1- ¿Qué efectos ha tenido la creación de la mutual para la vida cotidiana de los vendedores? Analizando los datos a los que pudimos acceder, podemos nombrar algunos de los cambios que ha traído aparejado la creación de la mutual. La posibilidad de acceder a una obra social mediante el pago de una cuota social es un derecho adquirido por ellos. El tener un reconocimiento por parte del Estado al estar matriculados en el Instituto Nacional de Asociativismo y Economía Social los posiciona en un lugar de discusión y reclamo, el cual se han apropiado; ejemplo de esto es el terreno que les han adjudicado en las inmediaciones de la estación de Liniers para armar sus oficinas y una proveeduría.

2- ¿Cuáles son las representaciones que tienen en torno a su actividad? ¿y cuál es la que perciben de parte de otros grupos? En principio, la creación de la mutual para los vendedores es sin dudas vista como algo sumamente positivo. Sin embargo, cabe destacar que esta visión no es homogénea, como lo muestra la declaración de “el Gallego”, quien marcó que *“esto...como te digo. Como cualquier trabajo de la calle es ingrato, un día te da todo, y otro día no te da nada”*<sup>15</sup>. Esto abre la posibilidad de reconocer diferencias al interior de la mutual en cuanto a esta visión. Lo que quedará para un futuro trabajo. También vale señalar que han notado una respuesta positiva por parte de los pasajeros al comenzar a utilizar los chalecos y carnets de identificación; al parecer estos dan una sensación de “seguridad” y “confianza”.

3- ¿Se consideran "trabajadores" o se piensan de otra manera? En relación a la idea de trabajadores, como fue analizada anteriormente, está internalizada en los vendedores de la mutual, se consideran de esa manera, y sienten que han ganado ese lugar en el imaginario de los otros grupos sociales.

4- ¿Qué valor le dan a la organización de grupo para lograr sus objetivos? En cuanto a esto, es un valor que intentan cultivar. Buscan que la mayor parte de los vendedores se asocie, que participe de las asambleas. Incluso en más de una ocasión han

---

<sup>15</sup> Extracto de registro de campo 17/09/2016



## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

utilizado la frase “la unión hace a la fuerza”, para señalar la importancia de la construcción colectiva de esta experiencia.

5- ¿Cómo se relacionan con los otros actores sociales que habitan el ferrocarril diariamente? ¿Cómo disputan con aquellos agentes que también buscan la producción de valor y reproducción de sus vidas en el mismo espacio? Esto también ha sido tratado más arriba. Por una parte, hay varios agentes con los que es necesario profundizar en estas relaciones. Y en cuanto a la gente que pide colaboraciones en el tren, es necesario volver a marcar la ambivalencia en el discurso. Desde relaciones amistosas con algunos, hasta la exclusión de otros por no cumplir los estándares exigidos por la mutual.



## II Congreso Latinoamericano de Teoría Social y Teoría Política

“Horizontes y dilemas del pensamiento contemporáneo en el sur global”  
Buenos Aires, 2 al 4 de Agosto de 2017

### **Bibliografía:**

- Balazote, A. y Trincheró H. (2007) Antropología económica. Comentarios sobre su surgimiento como disciplina y su expresión en Argentina. En: Relaciones. Sociedad Argentina de Antropología Tomo XXXII. Número Especial 70 años.
- Godelier, M. (1976) “Es posible una Antropología Económica?” en M. Godelier, Editorial Anagrama, Barcelona.
- Hindi, G. Tesis de Licenciatura en Ciencias Antropológicas: “Estado, organizaciones de la sociedad civil y economía social” Buenos Aires, junio de 2014
- Matuberría, V. (2010) "El campo de la economía social en debate" en: "*Repensando la economía Social: cuaderno de trabajo N° 86*. García, A. Coord. Ediciones del CCC Centro Cultural de la Coop. Floreal Gorini. Pp. 7-27
- Perelman, M. (2013) “Trabajar en los trenes. La venta ambulante en la ciudad de Buenos Aires” Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, año 19, n. 39, p. 179-204, jan./jun. 2013
- Perelman, M. Trabajar, pedir, vender. El caso de los vendedores ambulantes en trenes de la Ciudad de Buenos Aires, Argentina. *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*, Essex, 2012.
- Trincheró, H. (1995) "Elementos para una caracterización del campo de la Antropología Económica Urbana: en torno a las economías domésticas urbanas". En Revista Papeles de Trabajo. U.N.R., Rosario. pp. 71-84.
- Trincheró, H. (2007) “De la Economía Política a la Antropología Económica: Trayectorias del sujeto económico”. En: Trincheró H y Balazote A “De la Economía Política a la Antropología Económica”. EUDEBA, Buenos Aires.