

El espacio de trabajo como lugar de construcción de referencias colectivas.¹

Autora: Débora Gorbán *

• ***Introducción.***

Los últimos años presenciaron el aumento del número de personas que encuentran en la recolección informal de residuos una forma de subsistencia². La peculiaridad de su actividad reside entre otras cosas en la visibilidad y exposición en las que realizan su tarea laboral, es decir las características particulares que distinguen su espacio de trabajo. En este sentido no solo pensamos en la calle como lugar donde efectivamente desarrollan su principal tarea, sino en otros espacios que forman parte de su dinámica laboral. Nuestro trabajo indaga acerca de las relaciones y prácticas específicas del grupo de cartoneros que utiliza el llamado “Tren Blanco” para viajar diariamente desde José León Suárez a la Ciudad de Buenos Aires, donde realizan la tarea de recolección. Cuando la década de los 90 comenzaba a extinguirse junto con el trabajo de muchos argentinos, en la estación de José León Suarez comenzaba a verse algunas carretas, changuitos aguardando la salida del tren a la Capital. Todavía pasaban desapercibidos, era un grupo relativamente pequeño si lo comparamos con los que saldrían diariamente un par de años mas tarde. Si los cruzábamos por la calle mientras hacían su tarea de recolección habríamos dicho que eran « cirujas » no « cartoneros ». Y no nos hubiéramos preguntado si viajaban en el « Tren Blanco ».

En efecto, hace poco más de 5 años que los cartoneros de José León Suarez disponen de un tren especial para realizar el trayecto hasta las calles de la Ciudad de Buenos Aires, su lugar de

¹ Este trabajo retoma parte de mi tesis realizada en el marco de la Maestría en Investigación en Ciencias Sociales de la UBA.

* Licenciada en Ciencia Política, Becaria Doctoral Interna del CONICET con sede en el CEIL-PIETTE del CONICET, e-mail: dgorban@ceil-piette.gov.ar.

² Para una mayor precisión sobre estos datos ver: Schamber, P. Y Suarez, F. (2002); “Cirujeo y gestión de residuos. Una mirada sobre el circuito informal del reciclaje en el conurbano bonaerense, en Realidad Económica, número 190, Buenos Aires. Según datos del informe realizado por la Universidad de Buenos Aires y la Universidad Católica dirigido por Agustín Salvia. La investigación comprende el período que va de mayo de 1998 a mayo de 2002.

trabajo. El Tren Blanco, es la formación que TBA dispuso para uso de los cartoneros, que cubre el trayecto entre José León Suarez y la Capital Federal. Este tren no es el único que realiza este servicio, existen otras formaciones similares en los distintos ramales que unen la Ciudad de Buenos Aires con distintos puntos del Conurbano Bonaerense; pero es el primero que comenzó funcionar cuando el «cartoneo» se convirtió en una fuente de trabajo para muchos.

Este trabajo indaga acerca de las relaciones y prácticas específicas que se desarrollan en uno de los espacios de trabajo de los cartoneros, específicamente nos referimos al tren. Específicamente en esta ponencia nos preguntamos por el tipo de relaciones que los cartoneros desarrollan en este espacio, las prácticas y las formas organizativas que construyen. Para ello empleamos una estrategia cualitativa de investigación, utilizando entrevistas en profundidad realizadas a cartoneros del Tren Blanco, y observación participante en el tren durante sus recorridos.

El Tren Blanco irrumpe en la ciudad. Conflicto y consenso en el origen del Tren Blanco.

Como dijimos líneas mas arriba, el Tren Blanco existe desde hace aproximadamente 5 años, antes de eso³ los habitantes de La Carcoba y Villa Independencia que iban a «cirujear» a la Capital, realizaban el viaje diario en el servicio regular de Trenes de Buenos Aires (TBA). Era a fines de 1998⁴ y todavía las aproximadamente 60 carretas podían acomodarse fácilmente en los vagones junto al resto de los pasajeros. Como coinciden en afirmar muchos de nuestros entrevistados, todavía “no molestaban”, o al menos no demasiado.

Cuando estos trabajadores viajaban en el «tren amarillo»⁵ era mejor llegar bien temprano a la estación para poder tener tiempo de acomodarse en algún rincón de los vagones. En ese entonces

³ La figura del “ciruja” tiene sus antecedentes en la historia de la Ciudad de Buenos Aires, en efecto podemos rastrear el origen de este tipo de prácticas desde mediados del siglo XIX. Para mayor detalle ver: Saraví, Gonzalo (1994), Detrás de la basura: cirujas. Notas sobre el sector informal urbano. En La Informalidad económica, CEAL, Bs. As. Schamber, P. Y Suarez, F. (2002); “Cirujeo y gestión de residuos. Una mirada sobre el circuito informal del reciclaje en el conurbano bonaerense, en Realidad Económica, número 190, Buenos Aires. Prignano, Ángel (1998); Crónica de la basura porteña, Junta de Estudios Históricos de San José de Flores, Buenos Aires. Gorbán, Débora (2004); “Reflexiones alrededor de los procesos de cambio social en Argentina. El caso de los cartoneros.” Publicado en e-l@tina, Revista electrónica de Estudios Latinoamericanos, vol. n° 8, Buenos Aires, setiembre – 2004, en <http://www.catedras.fsoc.uba.ar/udishal/e-latina.htm>.

⁴ Un número importante de vecinos de los barrios de La Carcoba y Villa Independencia, salían a cirujear antes de la década del 90. En general alternaban entre un empleo y otro con el cirujeo o salían para completar los ya escasos ingresos.

⁵ Es de esta forma como los cartoneros se refieren al servicio regular de TBA entre Capital Federal y José León Suárez, debido al color amarillo que caracterizaba a los vagones de esta formación cuando el servicio estaba en manos del Estado.

no había delegados, pero Rubén nos cuenta que se ayudaban entre ellos para poder pasar con la carga las barreras que colocaba la empresa para que ellos no puedan ingresar a las estaciones, signo de que las « quejas » comenzaban a hacerse oír. Estos problemas con los pasajeros serán mas frecuentes y se intensificarán junto al aumento en el número de personas que empiezan a dedicarse al cartoneo. La solución que la empresa pareció encontrar para destrabar la tensión en los viajes fue instalar molinetes en todas las estaciones que hacian imposible el paso de las carretas.

En el relato⁶ que los cartoneros construyen alrededor del origen del Tren Blanco, este hecho aparece como un momento de articulación entre ellos. Es el acontecimiento que desencadena la primera acción conjunta en función de preservar lo que para ellos constituía su fuente de trabajo. Es interesante observar como en las distintas entrevistas que realizamos ellos mismos reconocen su propia iniciativa al momento de demandar una solución a la empresa (TBA). Es ahí cuando deciden elegir los representantes encargados de ir a negociar una salida que les permita seguir trabajando.

Empezamos con, más o menos, 60, 70 carretas. Para TBA todavía no éramos molestia, porque todavía era poco. Viajábamos en los trenes, en los comunes, que es donde viajan los pasajeros, pero después pasaron meses, empezaron a surgir problemas de falta de trabajo y se venían sumando más carretas, cada vez más. Esto para TBA si era un problema. Los pasajeros se quejaban, que los golpeábamos con las carretas, entonces directamente nos cerraron el paso porque nos pusieron molinetes y otras cosas para que nosotros no pasemos. Y entonces nosotros, al ver que estábamos cerrados, o sea que no podíamos trabajar, entonces surgió la idea de empezar a organizarnos, entonces nos empezamos a romper la cabeza como podíamos hacer para organizarlo, qué podíamos ofrecerle a TBA para que nos deje entrar acá. Entonces fue ahí cuando surgió la idea de cada barrio tener un delegado, que eran dos delegados nada más: un delegado del barrio La Carcova y otro delegado del barrio Independencia. (Lidia, 40 años, La Carcoba)

Frente a esta nueva dificultad pensar una forma de acción resultaba fundamental, no podían quedarse sin el medio de transporte que les permitía ir a trabajar diariamente, quedarse sin el acceso al tren era como perder nuevamente el trabajo. La necesidad actúa en este caso como un primer motor de la acción, a partir del cual la idea de organización comienza a cobrar cierta realidad. Aún cuando ésta no se haya pensado como tal en un principio sino solamente como una forma de “hacer algo”, veremos como lentamente será construida.

En efecto, para los cartoneros del Tren Blanco, la organización aparece como un elemento fundamental para la negociación del conflicto que surge con TBA. Es éste el que de alguna manera

⁶ En este trabajo no pretendemos realizar un relato ajustado a la « verdad » de los hechos sobre como es puesto en marcha el Tren Blanco, sino lo que nos interesa es reconstruir el relato que sus protagonistas hacen sobre él, su significado y como el mismo los interpela, si es que lo hace, en tanto colectivo de trabajadores cartoneros.

funda el inicio de una forma de organización y también de un proceso de identificación entre ellos. En este sentido, creemos que TBA, la empresa, adquiere otra presencia para los cartoneros, ya que a partir de allí es reconocida como un Otro⁷, con quien se enfrentan en la negociación por mantener su fuente de trabajo. A su vez este reconocimiento, les facilita el reconocerse como iguales.

Este primer momento de articulación (la discusión del problema y la elección de delegados para la negociación) es a partir del cual consiguen un acuerdo con TBA para seguir trabajando. El mismo se asienta en el compromiso que los cartoneros asumen frente a la empresa de organizarse y pagar un abono quincenal mínimo para seguir viajando en el tren « común ». Sin embargo, esta solución rápidamente resultaría en nuevos problemas con el resto de los pasajeros y una nueva prohibición de viajar con los carros en el tren. Frente a esto, siguiendo su relato, deciden recolectar firmas entre los pasajeros y el personal de TBA para demandar un tren propio. En esta oportunidad la acción llevada a cabo interpela principalmente a aquellos a raíz de quienes se desencadena el conflicto. A la recolección de firmas le sigue una insistente negociación con la empresa, como nos cuenta una de las delegadas, *« Fuimos a la oficina, hablamos con los gerentes para ver que podíamos hacer para seguir trabajando, juntamos firmas de pasajeros, hasta guardas ! Se nos ocurrió decirles porque no nos ponían un tren para nosotros. Les prometimos muchas cosas pero no fue nada fácil, tuvimos que hacer movilizaciones para tener el tren. La gente siempre estuvo y sigue en pie de defender la fuente de trabajo. Ahí en tres meses nos vino el Tren Blanco, el primer tren para nosotros. »*

El Tren Blanco aparece como resultado de un conflicto que involucra cartoneros, « pasajeros » y empresa. Este conflicto a su vez da origen a dos tipos de procesos : uno de articulación (hacia adentro) entre los habitantes de La Carcoba e Independencia en función de un objetivo común, garantizar el viaje diario a la Capital, que significa preservar su fuente de trabajo. Y otro de negociación, (hacia afuera) entre este incipiente grupo de cartoneros y la empresa de servicios, TBA.

Para los trabajadores de La Carcoba y Villa Independencia la puesta en marcha del tren es experimentada como un triunfo, la idea de que es algo que obtienen a través de una lucha atraviesa el

⁷ La existencia de una dimensión oposicional constitutiva es indisociable de todo proceso de construcción identitaria, donde “lo mismo” se enfrenta a una alteridad radical, y es en ese conflicto / enfrentamiento en el que ambas partes de la dicotomía afirman su identidad. Ahora, este conflicto entre un “si mismo” y un “otro” se repite con muchos “otros” significativos que se encuentran en una relación, también significativa, con el si mismo. Nos referimos al « otro » significativo al que hacen referencia Mead (1963) y Claude Dubar (2000) en sus respectivos trabajos sobre las identidades sociales.

relato que refiere al origen del tren. De alguna manera, representa un momento “fundacional” para este grupo de vecinos y trabajadores que se (re)encuentran en el tren, en tanto compañeros⁸.

Para pedir el tren fuimos algunos nomás. Porque pensaban que no nos iban a dar el tren. ¿Viste cuando vos decís “bueno, vamos a pedir...”? Porque nosotros éramos nada... ¿Entendés? Entonces la gente decía “¿para qué vamos a luchar si es por nada?”. Y después que nos dieron el tren ahí se dieron cuenta, de a poquito se fueron dando cuenta que servía pelear. Entonces ahora... la gente cuando vos le decís “sí, tenemos que estar”, van, ¿entendés? está bueno porque... hay muchísima gente que no le interesaba nada y hoy en día por ahí le interesa lo que es parte del tren, todo, todo el entorno, lo que pueda ser problemas con los de TBA que siempre hay, porque siempre surgen problemas con los de TBA. (Rubén, 24 años, La Carcoba)

En este sentido, es interesante observar como se origina la organización del Tren Blanco. En un principio es la empresa la que pone como condición que los cartoneros se organicen para usar el tren, es decir que parecería que la misma surge como resultado de una presión externa. A su vez, las tensiones que derivan de la implementación de este servicio especial para los cartoneros se producen debido a las « quejas » de los pasajeros que compartían el espacio con estos otros pasajeros y su carga. Es impactante escuchar a los trabajadores cartoneros referirse a los portadores de las quejas: son « los pasajeros », « la gente », los que « vienen de trabajar cansados ». Ellos son los cartoneros, los que « molestan » con sus carretas y su presencia, diferentes de los « pasajeros », vemos entonces como en estas referencias parecen introyectar las discriminaciones de las que son víctimas.

No teníamos problemas, un poco porque los pasajeros se quejaban del olor, que viajar nosotros era una vergüenza... (Lidia, 40 años, La Carcoba)

Sin embargo, aún cuando hay una situación negativa en el origen, estos trabajadores la resignifican, construyendo su propio relato. En él ellos son los protagonistas y el Tren Blanco aparece como un símbolo de su orgullo, y de su lucha. El relato a su vez *funda* un espacio que se vive como propio.

Antes cuando íbamos en los trenes comunes la gente nos diferenciaba, nos cagaban a puteadas, “que estos cartoneros sucios...”. (...) Ahora tenemos este tren y vamos nosotros, vamos y venimos en el tren, no nos molesta nadie... (Diego, 22 años, La Carcoba)

Pero el asunto es que nos dieron el tren a los 2 meses, por ahí, de haber ido. Y a la gente le quedó el espacio a ella, a nosotros nos quedó el espacio a nosotros, lo único que nos pusieron de condición ellos [TBA] es que saquemos un bono quincenal. Mínimo. (Rubén, 24 años, La Carcoba)

⁸ Mas adelante en este capítulo desarrollaremos con mayor detalle esta idea.

El Tren adquiere una fuerte presencia en la vida cotidiana de estos trabajadores. Es el que señala los horarios de trabajo, el que impone el ritmo a la jornada. Es alrededor del cual este grupo de vecinos se organiza, para defenderlo y también para cuidarlo. Su principal herramienta de trabajo es este medio de transporte, su importancia es básica, sin él no pueden realizar su tarea.

Mirá, a mí lo que me motivó para ser delegada es que, para poder cuidar el tren y que no lo rompan porque sino, eh, no tenemos el tren, no podemos salir a trabajar, ¿no? Y si no salimos o no lo cuidamos nosotros que somos los que lo necesitamos, ¿quién lo va a cuidar? (Norma, 40 años, Villa Independencia)

En este sentido, la organización aparecería como una estrategia de defensa y lucha en relación a su fuente de trabajo. ¿En que consiste la misma? ¿Cómo es experimentada por los cartoneros? ¿Qué sucede en el Tren Blanco una vez que esta en marcha? En el próximo apartado nos centraremos en dar respuestas a estas preguntas.

La organización en marcha.

Al principio de nuestra investigación teníamos muchas dudas en relación al uso de la idea de organización para referirnos a la experiencia del Tren Blanco. Definitivamente, a primera vista, no encontrábamos elementos que nos permitieran identificar la misma con las organizaciones ligadas al trabajo que conocíamos. Se trataba de trabajadores marginales, que llevaban a cabo una actividad solitaria, y penosa, a la vista de otros que los miraban con desprecio. Desde el sentido común, pero también desde las ciencias sociales se escuchaban diferentes opiniones que cuestionaban la posibilidad de que gente que no tiene nada, pobres, sin trabajo, o realizando una actividad “en los márgenes” pueda llegar a organizarse⁹.

La primera vez que realizamos el viaje de José León Suarez a la Ciudad de Buenos Aires la mayor parte de nuestros prejuicios fueron en cierta manera ridiculizados. De hecho lo primero que nos llamó la atención fue la forma en que este grupo de trabajadores había conseguido organizar lo aparentemente (in)organizable.

En primer lugar ya vimos en el apartado anterior, que en función de poder negociar con TBA ellos eligen un representante al que denominan delegado, resulta irrefrenable la tentación de pensar en la figura del delegado sindical, un pedazo del “clásico mundo del trabajo” que se cuelga entre los

⁹ Fue sobre todo en el marco de las discusiones sobre la informalidad que algunos autores sostuvieron la imposibilidad existente para estos trabajadores de construir o darse formas organizativas informales (Touraine, A., 1996; Castel, 1995). Frente a estas posturas existen trabajos en la materia que han apuntado a destacar la posibilidad de movilización y organización política de estos sectores (Feldman y Murmis, 1999; Sanyal, 1991; Wyczykier, 2001, Busso, 2003).

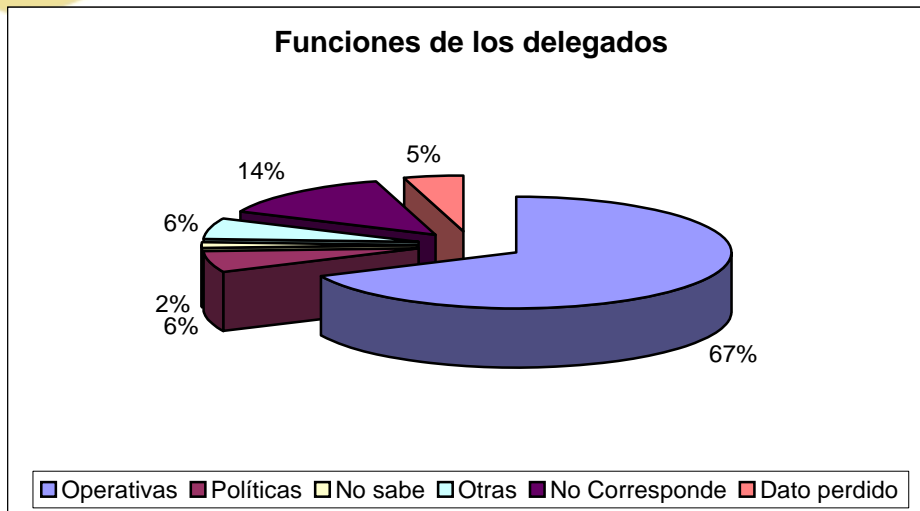
papeles y el cartón. Como veremos estos cumplen un rol fundamental en el entramado organizativo del Tren Blanco.

Los primeros delegados fueron elegidos por los vecinos de La Carcoba y Villa Independencia que salen a cartonear a la Capital. Un representante por cada barrio. Así junto al Tren Blanco comienzan sus tareas una mujer de La Carcoba y un hombre por Villa Independencia. Al año de comenzar el funcionamiento del tren, el delegado por Independencia renuncia, dejando a cargo a una de las delegadas de su comisión, Gabina. De esta forma, la organización del Tren Blanco estará encabezada por dos mujeres¹⁰.

Cada una de las delegadas titulares están acompañadas de sus respectivas comisiones, diez delegados por La Carcoba y diez por Villa Independencia; a su vez hay uno o dos suplentes por comisión, de esta forma garantizan que ninguna estación quede sin su delegado. De todas maneras para algunos delegados a veces la tarea resulta agotadora, y es por eso que renuncian y en estos casos hay otros que, sin haber sido elegidos como suplentes, se ofrecen para cubrir el cargo vacante.

Con respecto a los métodos de elección de cada delegado éstos parecen variar de una comisión a la otra. Por un lado, en la comisión de La Carcoba es la titular la que elige quien puede ser delegado; en otros casos alguien se propone y el resto decide sobre su elección. En varias oportunidades este es el método utilizado porque no todos quieren comprometerse con las tareas y responsabilidades que implica esta función, la mayoría no considera que reporte beneficio alguno, sólo representa más trabajo. Por su parte, en el caso de Villa Independencia, las elecciones de delegados se realizan entre la gente que desciende en cada estación. Se elige un delegado por estación, pero no votan todos los que viajan en el tren sino los que ahí descienden, es que en las estaciones todos se conocen y de esta forma se garantiza que el que resulte elegido alguien que sea por todos conocido, y a su vez, que esté presente en el lugar donde tiene que cumplir sus funciones.

¹⁰ En el caso de los cartoneros y las organizaciones y cooperativas que se encuentran en funcionamiento, existen un par de ejemplos interesantes en los cuales son las mujeres las que están a cargo de la conducción del grupo o su creación. En Lomas de Zamora, se formó la única cooperativa de cartoneras, integrada exclusivamente por mujeres. La Cooperativa El Ceibo también surge a instancias de un grupo de mujeres que compartían los mismos problemas habitacionales y de empleo. Su presidenta es una mujer.



Fuente: elaboración propia en base a encuesta propia.

En la encuesta que realizamos como parte de nuestro trabajo de campo el 96,97 % de las personas que respondieron el formulario conocían la existencia de los delegados, y también las funciones que éstos deben cumplir. De acuerdo a los resultados de la encuesta, las mismas se encuentran circunscriptas a lo que denominamos tareas operativas, es decir aquello que hace al buen funcionamiento del tren. Principalmente consisten en ordenar las carretas al interior de cada vagón, sobre todo cuando a la vuelta hacia José León Suarez vienen llenas y el espacio disponible dentro del tren se reduce. También se ocupan de vigilar que no haya problemas ni peleas en la estación, y verifican que no quede nadie abajo del tren antes de salir. Para esto cada delegado tiene que descender durante el trayecto de ida y el de vuelta en cada una de las estaciones donde el Tren Blanco se detiene y observar que todos bajen sin problemas. A su vez, es el último en subir al tren cuando este parte y en cada parada ayudar a los demás cartoneros para que puedan acomodar sus carretas sin problemas. “Todos tienen que tener su lugar”, como nos decía Aldo. Cuidar el tren también significa que no haya problemas entre ellos, que nadie agrede a otros pasajeros en la estación, que no suban menores de 15 años, ni mujeres embarazadas. Son los delegados también los responsables de intervenir en caso de que exista algún conflicto con la policía mientras están en la estación esperando el tren. Para el resto de los cartoneros esta serie de funciones adquiere importancia en la medida en que a través de ellas los delegados consiguen que los viajes en el tren sean “más tranquilos”.

Por su parte en el caso de las delegadas titulares, si bien las funciones y tareas que realizan son básicamente las mismas que las de el resto de los delegados, son responsables por sus respectivas comisiones y, en definitiva, como nos comentaba una de ellas son “las cabezas visibles” de esta particular organización:

Pero vos viste muy bien que siempre habiendo una cabeza, la gente entiende más. Entonces yo ya bajo, miro todos los furgones y voy viendo en qué lugar me van faltando carretas, en qué lugar hay que acomodarlas para que entre la otra. Tiene que estar todo coordinado hasta que llegue a Urquiza. (Lidia, La Carcoba)

Son las que tienen que controlar que todo marche bien diariamente en los trayectos de ida y vuelta del Tren Blanco, y verificar que no haya problemas con los delegados, ni por peleas entre ellos o con alguno de los pasajeros, ni debido a la ausencia de algún miembro de la comisión, en este caso son ellas quienes deciden los reemplazos cuando alguien falta. También son las encargadas de anotar prolijamente en un cuaderno cada principio de mes o cada comienzo de quincena el nombre de todos los que compraron su abono junto al número de serie del mismo. Esta es otra de las tareas que TBA les delega.

Algunas veces también actúan como “representantes” de sus compañeros en espacios que parecen estar distantes del tren. En el caso de estas delegadas, se destaca la existencia de una suerte de “división de tareas” en el sentido señalado. En efecto, es generalmente la delegada de La Carcoba la que concurre a distintas instituciones, públicas o privadas, que se refiera a alguna problemática que afecte directa o indirectamente a sus compañeros trabajadores. De esta forma es generalmente ella quien en compañía de algunos delegados de su comisión o la de Gabina, concurre a las mesas de dialogo llevadas a cabo por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en el marco del Programa de Recuperadores Urbanos; o a las oficinas de la Dirección de Comedores Comunitarios de la Municipalidad de San Martín; o en diferentes reuniones de assembleístas de la Ciudad de Buenos Aires. Junto con Gabina y Norma, otra delegada de fuerte presencia entre los cartoneros, también participaron de un encuentro organizado por la Universidad de Buenos Aires, contaron su historia y la de otros como ellas ante los medios de comunicación y aún fuera del país participaron del II Congreso de Catadores de Papel que se llevó a cabo en Brasil.

La actividad de estas mujeres parece no terminar con la llegada del tren a José León Suárez después de un largo día de trabajo. Son quienes están en permanente diálogo con el personal de TBA. Diariamente los gerentes de las estaciones se comunican con ellas para informarles si hay algún inconveniente con el tren y en ese caso organizan como realizar los viajes de ese día. Son las que llevan las demandas a las oficinas de retiro o las que se encuentran al frente de las negociaciones correspondientes en caso de conflictos con la empresa.

Es por eso que sorprende encontrarse con estas dos mujeres de pequeña contextura, como referentes de una actividad que se pone en marcha al caer el sol, y que supone el traslado de pesadas carretas. La rudeza de la actividad sin embargo parece no desalentar a las cartoneras que día a día

enfrentan la calle. En efecto, el cuerpo de delegados de ambos barrios esta constituido en su mitad por mujeres. Ellas asumen su lugar de responsables ya que como nos cuenta Norma es una manera de cuidar su “herramienta de trabajo”. En el caso de las delegadas cartoneras la lucha por la subsistencia de sus familias trasciende las paredes de sus hogares, a partir de la tarea de cuidar su trabajo y el de sus compañeras y compañeros del Tren. Para ellas el trabajo implica garantizar diariamente los mecanismos que les permitan evitar conflictos que pongan en peligro el servicio. Parecería que en última instancia son estas mujeres delegadas las que conducen el tren y lo que arriba de él sucede.

Y ahí (en el andén) sigue la lucha, porque siempre surge un problema. En la estación, en el tren, tenés que pelear con la policía. Para eso tiene que estar el delegado. (Lidia, 40 años, La Carcoba).

En alguna situación, de ida o de vuelta. Bueno, de ida, bueno, primero se va a hablar, cuando vemos un retraso de horario de los portones o del tren en llegada, bueno, se va a hablar a la ventanilla y se calma a la gente, porque empieza la desesperación porque el tren no vino. Y bueno, es donde se empieza a llamar a los gerentes que te den una respuesta. Y bueno, estamos continuamente atrás de esos problemas. (Gabina, 38 años, Villa Independencia)

La organización vista por sus miembros.

Como veíamos en un principio los cartoneros del Tren Blanco reconocen sobre todo las funciones operativas que realizan los delegados, sin embargo no parece haber el mismo eco en relación a las que denominamos “políticas”, aquellas relativas a la defensa de los cartoneros frente a la policía, el Gobierno de la Ciudad, la participación en movilizaciones para defender la posibilidad de practicar la actividad, etc. Por el contrario lo que sí observamos es un fuerte rechazo y cierta desconfianza a todo lo que pueda asemejar una actividad política de los delegados. Y en este sentido son las acciones ligadas a su representación del grupo fuera del tren las más criticadas.

Porque los delegados ahora andan metidos en los políticos, no se ellos siempre andan... ellos anduvieron con la televisión, con el cable, canal 9, después había algunos abogados, eso lo manejan ellos. (Miguel, 24 años, La Carcoba)

Y algunos pelean los delegados, porque algunos suben y filman y algunos no les gusta, a mí sí... se pelean porque dicen que ellos les dan plata a los delegados... (Juana, 44 años, Villa Independencia)

En ocasiones se registran conflictos como el recién mencionado, entre los que son delegados y los que no. Particularmente cuando los otros cartoneros sienten que los delegados hacen uso de su rol como de un estatuto que los diferencia del resto, crece la sospecha de los primeros respecto de los segundos. En este sentido, tal como sucede muchas veces en otros espacios de poder, se tejen historias alrededor de las acciones de estos delegados. Así, encontramos algunos que dicen

que éstos cobran las entrevistas que le dan a los diferentes medios que se acercan; ó que en realidad son pagados por TBA; que nunca trabajan; ó que están relacionados con los políticos, entre otras.

Otro tipo de reclamos que les hacen a los delegados tiene que ver con el no cumplimiento de sus funciones “operativas”. Es frecuente que los cartoneros les exijan que respondan y solucionen los problemas que puedan existir con el tren cuando éste no llega a horario o se suspende el servicio. La relación acá parece ser interpretada como un “acuerdo”, si ellos pagan el abono y “cumplen” así con los delegados, éstos también tienen que cumplir con ellos actuando cuando hay un inconveniente con el tren. Este reclamo también implica el reconocimiento de la figura de los delegados como interlocutores.

Hablan mucho y no hacen nada. Después cuando hay que hacer algo no hacen nada. Digamos... cada tanto, ya hoy el tren llegó tarde, y nos molestan así, digamos, para que saquemos el bono, y cumplimos nosotros pero después no nos... tienen que cumplir también, no les dicen nada. (Carlos, 21 años, La Carcoba)

Otra de las tensiones, especialmente señalada por los delegados respecto al resto de los pasajeros del Tren Blanco, se relaciona con el rechazo a que otro les diga lo que tienen que hacer; sobre todo cuando para muchos una de las ventajas de este trabajo difícil de valorar por sí mismo, reside en que “no hay nadie que los mande”.

No. No tengo ni idea ni quiero saber las funciones de ellos, yo, cómo es eso, eh, acá porque yo vengo acá a trabajar, yo no vengo a que me mande alguien. Entonces un delegado está para cuidar un tren... (Daniel, 20 años, Villa Independencia)

Es por eso que como los delegados nos cuentan, ellos tienen que ganarse el respeto de los demás, ser reconocidos. En un principio esto no fue fácil justamente porque nadie quería tener que hacer lo que otro compañero le decía. La figura del delegado era nueva, era necesario construir no solo su legitimidad sino también su autoridad. Es por eso que en este proceso no solo era importante tratar con respeto a los otros cartoneros, sino también no desautorizando a los compañeros delegados ante los demás.

Y nosotros acá cuando empezamos también nosotros tuvimos muchos, muchas trabas, ¿entendés? Desde aquél que decía “bah, ¿qué?, yo voy hacer, ¿a mí qué me importa si son delegados?, no me importa...”(Norma, 40 años, Villa Independencia)

Claro, no hay, no hay diferencia. Muchos se creen que porque uno es delegado, eh, no, este, claro, le faltamos el respeto. No, al contrario. Es tratar de, de, ¿cómo te puedo explicar? Tratar de que, de llevarnos bien. Eh, tenemos que convivir, no convivimos todos juntos en sí, pero ese pedazo de esa media hora o esa hora, eh, tratar de llevarnos bien y todo tranquilo. (Irma, 50 años, Villa Independencia)

Como vemos los delegados responden a las historias que circulan en relación a su figura, e insisten en que no hay diferencias entre unos y otros, que su función no tiene privilegios. Es una tarea necesaria, que no muchos están dispuestos a cumplir.

Pero después es... es ciruja como nosotros y cartonero igual que nosotros, anda con una carreta igual que nosotros. Somos todos iguales. (Mabel, Villa Independencia)

Claro, sí, sí. Ese tipo de cosas [críticas a los delegados] sí, siempre lo escuchamos, ¿entendés? Pero el trabajo que nosotros hacemos, eh, nadie lo quiere hacer, ¿viste? Porque no se quieren levantar, no quieren hacer esto, que esto otro y bueno... La verdad que yo tengo que andar discutiendo con, no discuto acá en mi casa y yo allá tengo que discutir con éste, con aquél. Y tampoco no es justo que vos hagas ese trabajo, porque ese trabajo lo tendrías que hacer los "mulos"¹¹, ¿me entendés? El tren tendrían que llevarlo los de seguridad y hacer los trabajos ellos, ¿viste? Y como no ponen, bueno lo tenemos que... Sino, uno te pone la carreta en la puerta y no podés pasar, no podés pasar con otro carro para adentro, ¿entendés? Y el chabón aquel te dice "no, bajá, yo no lo voy a bajar", entonces si no la baja él queda ahí todo vacío y queda toda la otra gente de abajo y no pueden subir. Entonces ya viniendo yo, viniendo otro "che, ¿me bajás esta carreta que quieren subir?". Y vienen, la bajan y, y suben la otra carreta, ¿me entendés? (Norma, 40 años, Villa Independencia)

De todas formas creemos que la imagen negativa que los cartoneros y cartoneras puedan tener de sus representantes convive con la importancia que al mismo tiempo le reconocen a su figura. Aparecen como caras de una misma moneda, toda función de poder representa en si misma un objeto de deseo, sospechas, envidias y resistencias. Parecería que los delegados del Tren Blanco no escapan a esta caracterización.

P: ¿A vos te gustaría ser delegado? R: No, porque esa es una cosa que no me gusta, porque te critican mucho, bah, no te critican, sino que a la vez todo bien y a la vez todo bronca. Porque piensan que uno es más que el otro por ser delegado. Yo con los pibes cuando me pongo a hablar que un delegado está mal yo le digo "un delegado no es más que los otros, viene con una carreta a cirujear también va...", vamos a laburar, si el no es más que los otros. Yo como te digo yo no tengo delegados, yo le dije a un pibe, a un delegado se lo dije "yo no tengo delegados, yo soy yo, yo soy responsable de lo que hago yo, si yo hago esto mal, bueno, vos me lo decís y está todo bien". No, no me gustaría ser delegado. (Daniel, 20 años, Villa Independencia)

Conflictos entre delegados.

Por otra parte, a lo largo de nuestra investigación advertimos otro punto de tensión al interior de la organización conformada en el Tren Blanco. Especialmente en el comienzo del trabajo de campo observamos una constante diferenciación entre los delegados de cada barrio, especialmente entre las

¹¹ Se refiere al personal de seguridad de la empresa.

titulares. En distintas oportunidades percibimos esta suerte de enfrentamiento entre ambas, que a veces era reproducido por los delegados miembros de sus respectivas comisiones. El estilo de “liderazgo” de cada una era lo que suscitaba quejas de uno y otro lado. De un lado se criticaba la mayor presencia y exposición pública de una de ellas, del otro la ausencia de la otra frente a la búsqueda de solución de algunos de los problemas de los cartoneros. La implementación del Programa de Recuperadores Urbanos¹² del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires también fue objeto de discusión entre ambas delegadas. A su vez, estos conflictos en relación al manejo del tren, se suman al enfrentamiento entre ambos barrios que como bien dijimos, se origina mucho más allá de la existencia del Tren Blanco. La identificación con una u otra titular de cada barrio aparecería ligada entonces a este factor más antiguo. Otro problema que generó un conflicto entre los miembros de las comisiones surgió en torno a la compra de los bonos. A partir de una propuesta de TBA, mes por medio una de las comisiones tenía derecho a viajar gratis. Sin embargo, los de una comisión empezaron a acusar a los de la otra de no cumplir con esta forma de acuerdo. En este contexto, la pertenencia barrial consintió un elemento que tensionó más el conflicto.

Por otra parte, también identificamos tensiones al interior del cuerpo de delegados. Los mismos se originaban específicamente por desacuerdos referidos a las decisiones tomadas por unos y otros, generalmente en relación a las sanciones que los delegados están facultados a implementar ante el incumplimiento de alguna de las “reglas” que existen en el Tren. La mayor parte de las veces el reclamo de los miembros de las comisiones hacia las titulares consistía en no ser desautorizados frente a los demás ya que esto a veces generaba la pérdida de respeto entre el resto de los trabajadores del tren, dificultándoles su tarea.

Sí, sí, hay [peleas entre los delegados]. Hay conflictos y por ahí, aquella hace mal las cosas y bueno, van y se lo dicen a la Gaby. Y bueno la Gaby, aquella viene y habla con nosotros, y bueno. Algunos se enojan “ah, ¿qué?, yo voy a renunciar y punto. A mí nadie me va a basurear” pero, después uno lo habla. Y seguimos, y seguimos siempre los mismos. (Norma, 40 años, Villa Independencia)

Y mirá yo no tuve ningún conflicto de esos todavía, no los veo como que vienen queriendo llegar a mí tampoco, la relación mía como cartonera es buena, como delegada es buena porque me trato como una cartonera más, no es que estoy sacando continuamente la credencial de delegada y digo yo soy la delegada y acá mando yo. Yo viajo con mi gente, como en la estación con mi gente, no estoy atrás de ellos gritándoles, no estoy acomodando nada, vienen directamente y saben el lugar que

¹² Este programa se crea a partir de la ley 992 del G.C.B.A. que habilita la recuperación de materiales reciclables en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, incorporando a los “recuperadores urbanos” (cartoneros) al Sistema de Higiene Urbana. Está destinado a implementar “una política socio-económica y ambiental dirigida especialmente a la actividad de los Recuperadores Urbanos”, de acuerdo a los objetivos del PRU que se encuentran publicados en la página web del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

tienen que cumplir, como lo tienen que cumplir y el trabajo de ellos es normal, yo soy una cartonera más. Pero no estoy continuamente arriba de ellos como delegada titular, más que nada como una cartonera más. (Gaby 38 años, Villa Independencia)

De todas formas, a medida que pasaba el tiempo y nuestro trabajo de campo avanzaba, las relaciones entre delegados se modificaban; si bien no dejaron de existir conflictos ocasionales, sí percibimos una actitud diferente entre ellos en relación a la tensión registrada en un primer momento. Como se repite en muchos de los testimonios recabados las cosas parecen estar más tranquilas. Los puntos de conflicto parecen haberse disuelto o al menos han bajado de intensidad. Por otro lado, una serie de acciones conjuntas lideradas por ambas comisiones, parecen haber sido parte de esta detente. Entre ellas se destaca la construcción de una nueva guardería en el barrio Independencia, que es sostenida y llevada adelante por las dos delegadas, como nos contaba Lidia *“ahora nos estamos apoyando, yo en sus cosas y ella en las mías.”*

Ahora somos las dos comisiones así, andamos juntos. Antes sí había problemas, ahora ya no hay más, porque parece que se dieron cuenta de que si no... si no estamos todos juntos no vamos a llegar a hacer nada. Entonces... Ahora no, ahora muy bien la gente del otro lado, la de este lado. O si hay que tomar decisiones las tomamos entre todos y... les decimos a las dos delegadas titular, y listo. Todos los días ahora nos juntamos en la estación ahora ahí, antes de llegar el tren. En buenos términos, sí, se diría, porque cada vez van mejorando, cada vez hay menos problemas. Ahora peleamos para que pongan el tren a las 10 de la mañana, pusieron el tren a las 10 de la mañana; le cortamos las vías también por eso, porque queríamos el tren a las 10 de la mañana, lo pusieron. Y bueno... Ahora hay dos trenes en el día, así que estamos mucho más tranquilos. (Rubén, 24 años, La Carcoba)

La relación con TBA: cooperación y tensión.

La tarea de los delegados no siempre es tranquila, si bien sus funciones se circunscriben a preservar el normal funcionamiento del tren, esto incluye también, como veíamos antes, garantizar la salida del servicio. En este sentido es que la relación que sostienen con el personal de TBA resulta esencial. Con los gerentes de estación y los choferes se establece un trato cordial e inclusive amistoso. Tal como observamos durante nuestro trabajo de campo, se saludan afectuosamente al llegar a la estación, se hacen chistes, charlan sobre sus familias, es decir se conocen¹³. Son los primeros

¹³ Durante nuestro trabajo, otro ejemplo de esta relación de confianza que mantienen los delegados con el personal de TBA que cumple funciones en la estación, fue encontrarnos durante la proyección del documental “Tren Blanco”, con el maquinista del tren. La muestra había sido organizada por los cartoneros del Tren, junto a los realizadores del documental y con la colaboración de la Dirección de Comedores Comunitarios de la Municipalidad de San Martín quienes ofrecieron el anfiteatro municipal para la proyección. Este evento no tenía difusión pública, las personas que ahí estábamos habíamos sido invitadas por los cartoneros. Al final de la

interlocutores que los delegados tienen frente a los problemas cotidianos que puedan surgir con el tren. Es decir que si hay un retraso en la llegada del Tren Blanco a la estación o algún desperfecto en la máquina son los gerentes de las estaciones de José León Suárez y San Martín los que se comunican con los delegados para informarles. Otro signo de la buena relación que sostienen con esta parte del personal de TBA es su respuesta frente a la imposibilidad de pago del bono de algunos cartoneros. En efecto, muchas veces los pasajeros del Tren Blanco no llegan a juntar el dinero necesario para pagar el abono (éste es de \$ 10.50 por quincena o \$18 por mes), en este caso transmiten su pedido a los delegados y son éstos como responsables del grupo los que plantean la situación al los gerentes. Generalmente la respuesta es positiva y los delegados obtienen un par de días para sacar el abono.

O sea nosotros tenemos una comunicación con los gerentes, cuando el tren no está en condiciones de salir me llama el gerente a mí o a Gaby, casi siempre me llama a mí porque siempre yo estoy encima de ellos, ¿viste? Ahí... que “gordo de acá, gordo de allá”, le digo yo... (Risas) Me dicen “el tren no está en condiciones de salir, hoy no va a salir el tren” (Norma, 40 años, Villa Independencia)

Con que te digo que el guarda desde que empieza a subir al andén, hasta lo último, él para en todos los vagones, charla con todos, porque el guarda es mucho más amigo que nosotros que los dos policías. (Gabina, 38 años, Villa Independencia)

Sin embargo, en muchas ocasiones los gerentes de estación o el resto del personal, no pueden brindar una solución a algunos de los problemas que surgen alrededor del funcionamiento del Tren, en este caso los delegados deciden tomar diferentes cursos de acción a fin de poder ser escuchados por la oficina central de TBA. En los últimos años, los cartoneros del Tren Blanco han llevado adelante diversos cortes de vías y movilizaciones a Retiro donde se encuentran las oficinas de TBA. En la mayor parte de los casos, se trata de reclamos por mejoras en el servicio o bien de demandas para que se cumplan los horarios establecidos, tanto de salida hacia la Capital como de regreso a José León Suárez. De esta forma, en diversas oportunidades se han realizado cortes de vías en algunas de las estaciones que se encuentran en el recorrido del tren¹⁴, debido a su mal estado¹⁵, por el retraso en los horarios establecidos o también demandando la implementación de nuevos horarios y frecuencias. En todos los casos los cortes y/o las movilizaciones se relacionan con el funcionamiento del servicio, con

proyeccion las delegadas agradecieron especialmente la presencia del chofer del Tren Blanco, agradecimiento que fue seguido por un fuerte aplauso de los cartoneros.

¹⁴ La mayor parte de estos cortes se concentraron en las estaciones de José León Suarez y la de Mtro. Carranza. En esta última debido a que la misma había sido cerrada por la empresa a raíz de las quejas presentadas por los vecinos de la zona sobre la presencia de los cartoneros.

¹⁵ Especialmente solicitando el cambio de los furgones del primer Tren Blanco.

su mejora o cumplimiento, reclamando el “derecho a poder hacer uso del servicio”. Como nos dirán los delegados, se trata de “defender la fuente de trabajo”.

Y bueno, ese día eran 5 y 20 y le digo: “¿qué pasa que no está el tren?” “Y no, porque el tren está fuera de la plataforma, que esto, que otro”. “Y bueno, si no viene a tal hora, cortamos la vía”. Bueno, cortamos la vía, atrasamos todos los trenes hasta como las 7 y algo. Después vino el tren, nos llevaron, y al otro día fuimos y le volvimos a cortar la vía, un quilombo fue. Porque no queríamos que salga más el tren de la plataforma para llevar otra gente, porque... Cuando está roto dicen: “no, el tren blanco no sale hoy, no pueden viajar porque está roto”. Y cuando está sano lo usan para todo, para llevar piqueteros, para llevar las hinchadas, y no es así, porque nosotros también tenemos el mismo derecho que toda la gente, porque pagamos bono. Nosotros pagamos un bono quincenal, así que tenemos el mismo, el mismo derecho que toda la gente que viaja. Y bueno, la otra gente del tren, las que van a trabajar se quejan a veces. “Eh, qué hacen, por qué cortan la vía, que esto, que lo otro”. Pero ellos no entienden que nosotros también tenemos derecho a reclamar como reclaman ellos muchas veces. Muchas veces ellos reclamaron que nosotros les molestábamos en el tren amarillo, que yendo y viniendo con los carritos, que los chocábamos, que esto, que lo otro... y bueno, nosotros también nos molesta que nos atrasen los trenes. (Rubén, 24 años, La Carcoba)

Observamos también un “aprendizaje” en relación a este tipo de prácticas y los beneficios que se consiguen a través de ellas. En primera instancia estas herramientas de lucha les permiten captar la atención de los gerentes o del personal con poder de decisión en la empresa. Es una forma de ser escuchados y de obtener lo reclamado, lo que les transmite una sensación de satisfacción ligada a la capacidad de poder actuar en función de sus propios objetivos y necesidades. Así, este momento de “salir a pelear”, de confrontar al “Otro”(en este caso TBA), parecería ser un momento de reconocimiento de ellos mismos.

Uno de los logros más importantes para la gente del Tren Blanco, además del Tren Blanco mismo, fue conseguir que TBA cambie los viejos furgones del tren de madera, con los pisos rotos, sin puertas y sin ventanas por uno nuevo, que aun cuando no posee muchas comodidades representa cierta mejoría respecto al anterior, de acuerdo a lo que ellos mismos expresaban. Esta “nueva” formación ya no es blanca¹⁶ como su nombre lo indica sino de un color bordo oscuro. Las ventanas sin vidrios ahora tienen rejas para evitar accidentes¹⁷ pero sigue colandose el frío; en los vagones hay luces que alcanzan a iluminar timidamente durante la noche, y siguen desprovistos de asientos para que puedan viajar mas carros. El cambio de formación trajo aparejadas otro tipo de modificaciones en el Tren Blanco, fundamentalmente en aquello que refiere a la dinámica cotidiana de organización. En parte este cambio coincide con el compromiso de cuidar el tren asumido frente a TBA por parte de los delegados

¹⁶ Si bien en su origen los furgones eran blancos rápidamente fueron cubiertos por graffitis, tapando así el blanco.

¹⁷ Durante uno de los numerosos viajes del Tren Blanco uno de los cartoneros jóvenes asomó la cabeza por una de las ventanas sin notar que el tren se aproximaba a la estación y sufrió una fuerte contusión.

En este sentido, una serie de reglas fueron imponiéndose rápidamente entre delegados y no delegados a fin de evitar las tensiones que se producían en los viajes diarios del tren que muchas veces desencadenaban peleas en los vagones. Es por eso que si bien la implementación de suspensiones también estaba vigente en el primer Tren Blanco, con el nuevo parece reforzarse su aplicación. La suspensión es una medida que toman los delegados del tren frente a los problemas que puedan presentarse durante el viaje o en el andén, sin quedar exentos de ser suspendidos por otro compañero. La decisión corresponde a cada delegado y después es comunicada al resto de la comisión y a su respectiva delegada. En la mayoría de los casos la medida es sostenida por los compañeros, pero como señalábamos anteriormente a veces la titular puede oponerse a aplicar la sanción dejándola sin efecto. Este es uno de los puntos que muchas veces genera discusión entre los delegados, ya que es a través de esta medida como muchas veces se hacen respetar frente a los otros. De todas formas aún cuando se presenten conflictos o tensiones alrededor de este modalidad de cuestionamiento de la sanción aplicada por otro delegado, también existen ocasiones en las que existen formas de cooperación entre delegados de ambas comisiones frente a este tipo de situaciones.

Era difícil controlar la situación acá, porque acostumbrados a estar solos que vengan y les digan “corré la carreta” es como que le molesta un poquito pero tenés que hacerlo. A mi me suspendieron también pero por discutir entre cartoneros, entendés. Si no damos el ejemplo nosotros, los otros no lo van a hacer. La gente vos viste cómo es... (Miguel, 45 años, La Carcoba)

No, mirá, si tengo que aceptarle la suspensión porque Lidia no está y generalmente yo, en ese momento no defino, respeto la decisión de Lidia porque por ahí puede ser que ella tenga algún consentimiento mejor o charle de otra manera con su gente. Pero generalmente le trato de calmar el delegado en el momento para que se de cuenta que falta Lidia todavía, que la decisión la tiene Lidia y bueno, ese es un respeto mutuo que se mantiene. (Gabina, 38 años, Villa Independencia)

Por otro lado esta regla es acompañada por una comunicación mas fluida entre los delegados de ambas comisiones y una mayor presencia en las estaciones. Para los delegados lo importante es mostrar respeto por los demás delegados y el resto de sus compañeros al cumplir con sus tareas en el tren. Es que en cierta forma reconocen que es a ellos a quien les toca “la peor parte” imponiendo “disciplina” entre sus pares. Es por eso que veíamos que muchos cartoneros prefieren mantenerse alejados de ese tipo de funciones que en muchos casos implican cargar con las “broncas” del resto.

De todas formas, observamos que ser parte de esta forma de organización, y sobre todo ser artífices de la misma, genera un sentimiento de orgullo entre ellos, específicamente entre los delegados. Haber superado las dificultades iniciales surgidas alrededor de estas nuevas reglas que se imponían de

cierta forma a este heterogéneo grupo de trabajadores, el éxito conseguido a través de las distintas acciones emprendidas en función de preservar la fuente de trabajo, e inclusive las demandas satisfechas en relación a la mejora del servicio, son elementos que derivan en el reconocimiento de un colectivo de pertenencia. A su vez, este reconocimiento no se produce sólo desde adentro sino que también desde afuera cuando otros grupos de cartoneros o aún el personal de TBA, acuden a ellos en busca de ayuda para poder organizar los “trenes cartoneros” de los otros ramales. Para los delegados esta es una prueba más de que su forma de organización funciona. Esta experiencia organizativa también se hace valer a la hora de compartir el Tren Blanco con los cartoneros que llegan desde Zárate, Campana o Escobar; es su modelo organizativo el que deben adoptar pero respondiendo siempre a los delegados de La Carcoba y Villa Independencia desde que suben al Tren Blanco en Villa Ballester.

...y vienen cartoneros de otro lado que querían ver cómo hacíamos porque dicen que estamos bien organizados, así que nosotros estamos contentos porque vienen de otros lados...del oeste, venían a ver cómo manejábamos a la gente, ellos tenían pero eran de TBA, nosotros no, nosotros somos cartoneros. (Miguel, 45 años, La Carcoba)

Lo que pasa es que ellos [los cartoneros de Zárate] no tienen todavía una organización como nosotros. Que no es por alabarme, porque a mí me parece muy linda la de nosotros, porque no se, todavía no encontré un tren blanco que digan, es como la de Suárez.

P: ¿Hay otros trenes, no? ¿El Avellaneda, el de Tigre? R: Hay, pero no están organizados como nosotros. P: ¿O sea, no tienen la estructura de delegados? R: Nada. Eso es como que todavía está en el aire y no saben todavía como organizarse. Eso sería bueno que, como yo dije, ojalá todos se organizaran así como nosotros, tengan unos delegados que digan, bueno, luchen por el... Como yo siempre dije, yo no digo que soy la mejor delegada, porque a lo mejor puede haber otra mujer que tal vez me supere a mí. (Lidia, 40 años, La Carcoba)

El tren se transforma en un espacio con sus reglas y códigos propios, que a su vez van modificándose en el tiempo a medida que el grupo adquiere una dinámica particular en relación a sus actividades cotidianas. En este sentido, observamos también como distintas relaciones se construyen alrededor de la práctica de este espacio.

Un espacio atravesado por relaciones.

Los viajes de ida y vuelta a la Capital no transcurren en silencio en el Tren Blanco, ya en la estación comienzan las charlas, los chistes y las cartas. El truco es muy popular entre los cartoneros tanto mientras esperan el tren como cuando están viajando. En las visitas que realizamos encontramos diversos grupos de jóvenes y no tan jóvenes jugando, mientras comparten una pausa de trabajo, compartiendo con sus *compañeros*. Durante el viaje tomar unos mates y comer algunas galletas o bizcochos mientras conversan sobre distintas cosas es una práctica habitual. En efecto, entre los

cartoneros del Tren Blanco parecería existir cierta camaradería, no sólo por los momentos de distensión que se comparten sino también por la ayuda que se brindan mutuamente arriba y abajo del tren. Las mujeres y los mas jóvenes son generalmente quienes solicitan la colaboración de sus compañeros para subir y bajar las carretas del tren, en ocasiones cuando las mujeres viajan con niños pequeños son los compañeros quienes se encargan de transportar su carreta en el Tren Blanco. La cooperación también tiene lugar cuando alguno de los cartoneros tiene un problema de salud mientras esta trabajando, o cuando alguien es detenido por la policía, en esos casos el resto interviene, delegados y no delegados, para avisar a la familia y ayudar en lo que sea necesario.

El tren es el lugar de encuentro, es allí donde estos trabajadores comparten sus ratos libres, conversando sobre su trabajo, sus familias. Sus historias se cruzan en un espacio por ellos construido donde se reconocen como compañeros de trabajo.

Claro, acá en el tren nos conocemos todos, los que paran acá en la estación nos conocemos todos, conversamos, jodemos con todos, nos contamos las cosas de nosotros, “bueno, pasó esto”, “pasó aquello”, todo eso. P: ¿Esa relación es desde que empiezan a salir en el tren o ya porque eran vecinos del barrio...? R: No, desde que empezamos a salir en el tren. Antes no teníamos esa relación, no. Y desde que empecé a salir en el tren, bueno, tenemos relación con todos los muchachos que vienen en el tren. Después ya una vez que nos bajamos allá, bueno, cada uno para su casa, “chau, hasta mañana”, y al otro día recién nos encontramos. Es muy raro que nos encontremos por ahí en Suárez, que salgamos, alguno, yo salgo a la mañana, a veces, a dar una vuelta, me lo encuentro alguno, conversamos un rato, o no saludamos nomás de pasada y ya seguimos. Compartimos la actividad y compartimos la movilidad que tenemos, el tren blanco, y nada más. (Aldo, 49 años, La Carcoba)

P: si tienen un problema en el recorrido, o en la calle, Uds. ahí no?

R: no, podemos reunirnos todos y ver qué se puede hacer por esa persona, porque es un compañero, viste, si tiene un problema de ponele una pelea, o eso... aparte nosotros tenemos número del Gobierno de la Ciudad, de los carnets, que nos llegaron para que no nos moleste la policía (Miguel 45 años, Villa Independencia)

Al llegar a las estaciones donde el Tren Blanco detiene su marcha, los cartoneros descienden con sus carretas ante la mirada entre desinteresada y despectiva de otros pasajeros. El ruido de las carretas sobre el andén es algo particular, todo parece temblar a su paso. En unos minutos distintos grupos se dispersan en los alrededores de las distintas estaciones, la mayoría espera la hora en la que los porteros sacan los residuos a la calle. Mientras, la espera es amenizada con mate y mas cartas. La estación es el primer lugar donde los cartoneros comienzan a relacionarse con los vecinos de los barrios donde trabajan. Es la puerta de entrada a las calles que se convertirán en su espacio de trabajo.

A modo de cierre.

Como hemos visto a lo largo de estas páginas, el Tren Blanco ocupa un lugar fundamental en el proceso de trabajo de los cartoneros de José León Suárez. No sólo es una “herramienta de trabajo” sino que constituye un *espacio de encuentros*. Nos referimos al espacio no solamente como un recipiente sin contenidos, soporte de acciones, actores, situaciones, como un hecho de la naturaleza, sino como *producto* (Lefebvre, 2000). Es decir, siguiendo a Lefebvre decimos que el espacio designa un conjunto de relaciones, es producto y productor, es soporte de relaciones sociales y a su vez interviene en ellas, modificándolas y modificándose. De esta manera, pensar el Tren como un espacio social nos permite observar las relaciones y prácticas que en el tienen lugar, pero a su vez cómo esas mismas prácticas y relaciones modifican y (re)construyen ese espacio.

En este sentido, para estos trabajadores el tren es algo que ellos mismos fueron construyendo. Tal como veíamos en la primer parte de esta ponencia, en un primer momento es un espacio al que acceden en parte a través de otros (TBA) y a partir del conflicto y la demanda que entablan con la empresa y los pasajeros. Esta relación conflictiva da origen al Tren en tanto espacio material, y es a través del uso (Ledrut, 1976) y la práctica (De Certau, 2004) de este espacio que es construída una *espacialidad* diferente: el Tren Blanco.

El tren marca un antes y un después en las relaciones que entablan los vecinos de La Carcoba e Independencia. Ahora comparten este espacio que es común a todos mas allá de las diferencias que entre ellos puedan tener, construyen un tipo de relación distinta, hablan, comentan el día de trabajo, se ayudan, también discuten y se pelean. Y tal como ellos lo señalan tienen esa relación desde que empezaron a salir en el tren blanco. A su vez, para la organización que se pone en marcha en el tren, resulta fundamental la *práctica de hablar*¹⁸, la comunicación y el encuentro, es desde allí que los cartoneros construyen su propio relato colectivo.

De esta manera, observamos que en ese espacio material –el tren- las relaciones y prácticas crean un espacio distinto, pleno de significaciones para estos trabajadores, el tren se transforma en un espacio propio. Es ahí donde se encuentran quienes salían solos a recolectar como cartoneros, quienes podían llegar a compartir algún vagón del servicio regular. En cierta forma, ahora están obligados a actuar en conjunto para sostener un espacio que les pertenece y a partir del cual se identifican y son identificados. Es en ese espacio y por ese espacio conseguido a través de su propia acción, que se reconocen en tanto compañeros, como un “nosotros” (Dubar, 2000).

¹⁸ Nos referimos a la propuesta de Michel De Certau cuando se refiere a las formas de practicar un espacio. Para mas detalle ver Michel De Certau, La invención de lo cotidiano. xxxxxxxxxxxxxxxx

Bibliografía.

- Beccaria, Luis, Jorge Carpio y Alvaro Orsatti; “Argentina: informalidad laboral en el nuevo modelo económico”, en Carpio, J., E. Klein e I. Novacovsky (comps.) Informalidad y exclusión social, FCE/Siempro/OIT, 1999.
- Busso, M. Y Gorbán, D. “Viejas pero novedosas formas de supervivencia: trabajar en la calle. Cartoneros y feriantes después de la “oleada neoliberal”. Ponencia presentada en el VI Congreso de la Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo -ASET- "Los Trabajadores y el Trabajo en la crisis", Agosto de 2003, Ciudad de Buenos Aires, Argentina. Publicación electrónica disponible en CD, 2003 a.
- Busso, M. Y Gorbán, D. “Resignificaciones identitarias en un difundido, difuso y conflictivo espacio de trabajo. Cartoneros y feriantes en calles argentinas.” Ponencia presentada en el XXIV Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología “América Latina: por un Desarrollo Alternativo”, Arequipa-Perú, 4 al 7 de Noviembre, 2003. Publicación electrónica disponible en CD, 2003 b.
- Busso, Mariana “La Informalidad: tensiones y diálogos disciplinares en torno a su estudio”, Ponencia presentada en el Pre-Congreso ASET, La Plata, realizado durante los días 2, 3 y 4 de julio de 2003.
- Castel, Robert: *La metamorfosis de la cuestión social*, Paidós, Bs As, 1995.
- Castel, Robert: *Propriété privée, propriété sociale, propriété de soi*. Fayard. París, 2001.
- De Certau, Michel : *L'invention du quotidien*. Arts de faire. (1980) nueva edición, Paris, Editions Gallimard, Folio essais n° 164, 2004.
- Dubar, Claude: *La Socialisation. Construction des identités sociales et professionnelles*. Armand Colin, París, 2000.
- Feldman, S. y Murmis, M.; “Diversidad y organización de trabajadores en actividades informales: análisis de algunas experiencias pertinentes”, en Carpio, J., E. Klein e I. Novacovsky (comps.) Informalidad y exclusión social, FCE/Siempro/OIT, 1999.
- Gorbán, Débora: “Reflexiones alrededor de los procesos de cambio social en Argentina. El caso de los cartoneros.” Publicado en e-l@tina, Revista electrónica de Estudios Latinoamericanos, vol. n° 8, Buenos Aires, setiembre – 2004, en <http://www.catedras.fsoc.uba.ar/udishal/e-latina.htm>.
- Kessler, Gabriel; 2000, Redefinición del mundo social en tiempos de crisis. En Svampa, M. (comp.). Desde Abajo. Buenos Aires. Biblos-UNGS.
- Ledrut, Raymond: *L'espace en question*. Ed. Anthropos, Paris, 1976
- Lefebvre, Henri: *La production de l'espace*. Ed. Anthropos, Paris, 4° edition, 2000.
- Mead, G.H. ; *L'esprit, le soi et la société*, Paris, PUF, 1963.
- Prignano, Ángel; *Crónica de la basura porteña*, Junta de Estudios Históricos de San José de Flores, Buenos Aires, 1998.
- Sanyal, Bishwapriya; “Organizar a los trabajadores por cuenta propia: la política del sector no estructurado urbano”; en Revista Internacional del Trabajo, vol. 110, núm. 2, Ginebra, 1991.
- Saraví, Gonzalo; *Detrás de la basura: cirujas*. Notas sobre el sector informal urbano. En La Informalidad económica, CEAL, Bs. As, 1994.
- Chamber, P. y Suarez, F.; “Cirujeo y gestión de residuos. Una mirada sobre el circuito informal del reciclaje en el conurbano bonaerense, en Realidad Económica, número 190, Buenos Aires, 2002.

- Suárez, F., Estudio de la Recuperación y Reciclaje de residuos y reducción de la vulnerabilidad social de los trabajadores informales; Programa de Desarrollo Local. Instituto del Conurbano Universidad de General Sarmiento, 1999.
- Touraine, Alain.; ¿Qué es la Democracia?, Fondo de Cultura Económica, Bs. As., 1995.
- Wyczykier, Gabriela: “Ocupaciones informales y lazos sociales. Un estudio de casos.” Ponencia presentada en el V Congreso de la Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo –ASET – 1, 2 y 3 de Agosto de 2001, Ciudad de Buenos Aires, Argentina. Publicación electrónica disponible en CD, 2001.