

## Moralidades, desigualdades y movilidad. Circulaciones de trabajadores en Buenos Aires y Salta (Argentina)

### Moralities, Inequalities and Mobility. Circulation of workers in Buenos Aires and Salta (Argentina)

#### Resumen

Este artículo constituye una reflexión en torno a la articulación de las nociones de desigualdad, movilidad cotidiana y moralidades. Nos interesa indagar sobre la idea de que las prácticas de movilidad de ciertos sujetos no responden únicamente a una posición de desigualdad económica y social ya establecida. Más bien consideramos que las posiciones históricas en relaciones de poder desiguales se conjugan con estrategias, astucias y modos de acción de los actores subalternos. Y aunque a priori la movilidad de estos grupos sociales está asociada a sus prácticas económicas, consideramos aquí que la movilidad es constitutiva de sus experiencias cotidianas de vida, y que afecta en consecuencia a la forma de experimentación del espacio urbano. Nos preguntamos de qué forma se construyen y mantienen grupos sociales que comparten experiencias comunes en las que las movilidades son centrales. Ciertos grupos sociales experimentan algunas partes de la ciudad no desde la residencia, pero sí desde el tránsito por ellas. A través de los casos de los recolectores informales en la ciudad de Buenos Aires y de los trabajadores ligados a la construcción y mantenimiento de nuevos proyectos inmobiliarios en la periferia de la ciudad de Salta, nos interesa indagar sobre las particularidades de su movilidad cotidiana, los imaginarios que esta genera respecto de otros sujetos sociales y su rol en la experiencia que estos actores tienen de la ciudad.

**Palavras-chaves:** Movilidad. Desigualdades urbanas. Moralidades. Grupos subalternos. Argentina

#### **Gala Huilén Agüero**

Instituto de Investigaciones en Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Nacional de Salta (ICSOH-CONICET-UNSA); École des hautes études en sciences sociales (EHESS) - Centre Maurice Halbwachs (CMH).  
Magister en Antropología.  
*E-mail:* gala.h.aguero@gmail.com

#### **Mariano Daniel Perelman**

Universidad de Buenos Aires-CONICET; Doctor de Antropología  
*E-mail:* mdperelman@gmail.com

### **Resumo**

Este artigo constitui uma reflexão sobre a articulação das noções de desigualdade, mobilidade cotidiana e moralidades. Interessa-nos investigar a ideia de que as práticas de mobilidade de determinados sujeitos não respondem apenas a uma posição já estabelecida de desigualdade econômica e social, mas consideramos que as posições históricas em relações de poder desiguais combinam-se com estratégias, astúcia e modos de ação de atores subordinados. E embora a priori a mobilidade desses grupos sociais esteja associada às suas práticas econômicas, consideramos aqui que a mobilidade é constitutiva de suas vivências cotidianas e, conseqüentemente, afeta o modo de experimentação do espaço urbano. Nesse sentido, nos perguntamos como grupos sociais que compartilham experiências comuns são construídos e mantidos nos quais as mobilidades são centrais. Certos grupos sociais vivenciam algumas partes da cidade não de sua residência, mas do trânsito por elas. Através dos casos de coletores informais da cidade de Buenos Aires e de trabalhadores vinculados à construção e manutenção de novos empreendimentos imobiliários na periferia da cidade de Salta, nos interessa investigar as particularidades de sua mobilidade cotidiana, a Imaginários que isso gera sobre outros sujeitos sociais e seu papel na experiência que esses atores têm da cidade.

**Palavras-chaves:** Mobilidade. Desigualdades urbanas. Moralidades. Grupos subalternos. Argentina

### **Abstract**

This article constitutes a reflection on the articulation of the notions of inequality, daily mobility and moralities. We are interested in investigating the idea that the mobility practices of certain subjects do not only respond to an already established position of economic and social inequality. Rather, we consider that historical positions in unequal power relations are combined with strategies, cunning and modes of action of subordinate actors. And although a priori the mobility of these social groups is associated with their economic practices, we consider here that mobility is constitutive of their daily life experiences, and consequently affects the way of experimentation of urban space. Along these lines, we ask ourselves how social groups that share common experiences are built

and maintained in which mobilities are central. Certain social groups experience some parts of the city not from their residence, but from the transit through them. Through the cases of informal collectors in the city of Buenos Aires and workers linked to the construction and maintenance of new real estate projects in the periphery of the city of Salta, we are interested in investigating the particularities of their daily mobility, the Imaginaries that this generates regarding other social subjects and their role in the experience that these actors have of the city.

**Keywords:** Mobility. Urban Inequalities. Moralities. Subaltern Groups. Argentina

## Introducción

Existe una marcada relación entre el establecimiento de las desigualdades urbanas y las prácticas de movilidad de los actores sociales subalternos. Las prácticas de movilidad no son sólo el resultado de las desigualdades ya establecidas. Existe más bien, una relación compleja y recíproca. Es decir, en una ciudad donde ciertos grupos están excluidos de ciertos lugares, se constituyen otros circuitos para poder, en primera instancia, resolver la vida en términos económicos. Pero al mismo tiempo, esas experiencias no se reduce a la obtención de recursos sino que constituyen una forma específica de vivir (en) la ciudad.

En este artículo<sup>1</sup> nos interesa pensar en esta línea. A partir de los casos de los recolectores informales en la ciudad de Buenos Aires y el de los trabajadores ligados a la construcción y mantenimiento de nuevos proyectos inmobiliarios en la periferia de la ciudad de Salta, nos interesa indagar en la relación entre movilidad, desigualdad y los modos en que ello tiene efectos en el uso del espacio urbano así como en la concreción de modos de vivir. A partir de aquí buscamos comprender el modo en qué se producen grupos sociales y formas de vida desiguales.

Vamos a argumentar que en ambos casos, la movilidad como práctica constitutiva de la vida cotidiana, no sólo es producto de inmovilidades y formas de negación de los modos de vida, sino que refuerza desigualdades ya establecidas, al

---

<sup>1</sup> Una primera versión de este trabajo fue presentado en la XII Reunión de Antropología del Mercosur (2017).

mismo tiempo que crea nuevas. Espacialmente, los casos que tomamos son los centros urbanos de Buenos Aires y de Salta, ambos situados en Argentina. El Área Metropolitana de Buenos Aires es la más grande del país, con alrededor de diecisiete millones de habitantes. Mientras que la provincia de Salta cuenta casi con un millón de habitantes, de los cuales y con más de la mitad están concentrados mitad concentrados en su área metropolitana, en un particular proceso de crecimiento y densificación urbana desde que muestra un intenso proceso de crecimiento entre 2001 y 2010. Ambas áreas cuentan con dinámicas y procesos históricos disímiles, que es necesario abordar para poder dar cuenta de la forma en que la ciudad es concebida como un sistema de representaciones.

Nos interesa pensar desde una antropología de la experiencia urbana (SEGURA, 2015) en la que la diferencia entre una antropología de y una antropología en la ciudad se esfuma (PERELMAN, 2019), atendiendo tanto a los procesos objetivos de producción del espacio como a los subjetivos. Las prácticas están especializadas e históricamente configuradas. Es por ello que resulta necesaria una mirada que entrada en el presente atienda a los procesos de larga duración, que cuente con una mirada histórica que permita entender y que construya la experiencia histórica (GORDILLO, 2010) que configura los procesos de desigualdad (PERELMAN 2017).

En esta línea nos preguntamos de qué forma se construyen y mantienen grupos sociales que comparten experiencias comunes en las que las movilidades son centrales. En este proceso dinámico, las prácticas que los diferentes grupos sociales producen a partir de sus experiencias en la ciudad, son constitutivas de establecimiento de desigualdades urbanas. El espacio se construye en oposición y el modo en que se construye la periferia no puede comprenderse entonces sino a partir de la construcción de un centro. Los grupos sociales sobre los cuales desarrollaremos este artículo, se caracterizan porque sus prácticas de movilidad son centrales en el desarrollo de sus vidas. Aunque estas prácticas están a priori relacionadas con posibilidades, restricciones e imposiciones de orden económico, creemos que definen más bien formas generales de experimentar la ciudad y que inciden también en el tipo de vínculos que estas personas desarrollan.

Así, ciertos grupos sociales experimentan ciertas partes de la ciudad no desde la residencia, pero si desde el tránsito por ellas, tanto en el caso de los bordes de la ciudad de Salta en proceso de urbanización, como en los casos de las prácticas económicas ligadas a la movilidad de los cartoneros en la ciudad de Buenos Aires. La propuesta es entonces colocar en el centro del análisis la movilidad espacial, en particular la cotidiana, entendiendo que lejos de una perspectiva fisicalista y acotada a la noción de desplazamiento, la movilidad se entiende como un *fenómeno socio-espacial* (COSACOV, 2017) que se produce en una articulación compleja, siempre en estructuración, entre individuos, lugares, imaginarios, infraestructuras y redes de relaciones. *Movilidades, redes de relaciones (y soportes) y desigualdades* son tres ejes problemáticos que están en la base de nuestras indagaciones

Pensar la desigualdad desde una perspectiva temporal-espacial (PERELMAN, 2017; REYGADAS, 2019) nos permite mostrar cómo estructuras económicas, políticas, sociales y morales se entrelazan para configurar acceso a recursos pero también a formas de entender a las personas y a los grupos sociales. Las movilidades, sin embargo, no pertenecen sólo al ámbito de las decisiones y posibilidades económicas de las personas. Esta ‘dimensión’ de la vida está constituida también por vínculos personales y morales, por conocimientos y habilidades particulares. Es decir, diferentes tipos de capital son puestos en juego, en el ámbito de lo que las ciencias sociales han separado a priori como ‘lo económico’.

Al contrario del mosaico de moralidades que constituía una ciudad para la Escuela de Chicago, sostenemos -siguiendo a NOEL (2016)- que las prácticas de las personas de carne y hueso son situadas y existen pugnas y usos de las moralidades. Las moralidades que atraviesan los vínculos e intercambios personalizados de las personas, se (re)construyen en los momentos de conflicto. Aunque estos momentos se constituyen entonces como privilegiados –como lo han mostrado largamente los estudios antropológicos- para comprender el universo social, y las moralidades en pugna<sup>2</sup>, el análisis de los vínculos, intercambios y redes que las personas

---

<sup>2</sup> ZENOBI (2014, pp. 46-47) siguiendo a FIRTH (1971) plantea la necesidad de alejarnos de las visiones que plantean a lo moral como una obligación de la que no se puede escapar. Así, los “valores morales orientan el comportamiento ya que pueden ser movilizados” Es por ello que plantea que “los cursos de acción a seguir por los actores sociales no están fatalmente determinados por los mismos”. Así es posible hablar de “elecciones morales” (ARCHETTI, 2003). En este sentido, resulta importante

desarrollan en sus espacios de circulación, son también esclarecedores a la hora de comprender el movimiento como intrínseco de la constitución de la ciudad.

El texto está dividido en dos partes, correspondientes a cada uno de los casos de estudio. Estos forman parte de investigaciones etnográficas más amplias llevadas a cabo por los autores. El trabajo etnográfico es la base constitutiva de las presentes reflexiones comparativas, ya que consideramos que para comprender la configuración socio-histórica de un espacio hay que dar cuenta de las percepciones de los actores implicados y de nuestras propias explicaciones en tanto investigadores (TOREN, 1996). Así, los análisis de cada caso están basados en la observación, los intercambios y entrevistas realizados por los autores, en el marco de investigaciones más largas. Entendemos por investigación etnográfica no sólo una metodología de recolección de datos, sino como una práctica de conocimiento que busca aprehender una parte del mundo social tomando en cuenta las perspectivas “nativas” y poniéndolas en diálogo con las del investigador (GUBER, 2011; BALBI, 2011).

En la primera parte, abordamos el caso de Buenos Aires. Esta sección se basa en el trabajo de campo realizado entre 2002 y 2017. Durante todos estos años la estrategia básica del estar allí permitió comprender el mundo social que se construía la vida de los recolectores. El trabajo de campo se hizo en las zonas de recolección pero también también los diferentes barrios donde los cartoneros vivían, en los lugares de venta y en los medios de transporte (como trenes y camiones). Es por ello que la estrategia central fue la observación participante, que se acompañó de entrevistas abiertas a recolectores, *vecinos*, agentes estatales, acopiadores, entre otros.

Para la segunda parte abordamos el caso de Salta, para el que utilizamos las observaciones y conversaciones informales con trabajadores de la construcción, así como dos entrevistas formales, con Augusto Ortiz, dirigente del sindicato de los obreros de la construcción de Salta y con Carlos, trabajador de la construcción que participaba en 2013 en 3 obras, situadas en la nueva urbanización de la localidad de La Merced Chica. Esta localidad ha sido parte de las indagaciones más generales

---

pensar el modo que los *nativos* movilizan también imaginarios en la construcción de la desigualdad social. Ver también NOEL (2017)

sobre las transformaciones socio-territoriales de la zona sud-oeste de la ciudad de Salta, en la que este artículo se enmarca.

## 1 Los cartoneros em Buenos Aires. Centrando la mirada

Cuando las políticas neoliberales ya habían erosionado las condiciones de vida de miles de personas se hizo evidente la presencia de personas recolectando en las calles de la ciudad. Si bien era una actividad que venía creciendo, fue luego de la “crisis de 2001” que los vecinos de los barrios céntricos de Buenos Aires “descubrieron” a los cartoneros.

Esta aparición no sólo se debió al rápido y significativo crecimiento, sino también al espacio donde la recolección se realizaba: las calles de los barrios céntricos de la ciudad como Palermo, Balvanera, Caballito, Recoleta, Chacarita, Recoleta o Flores han sido de los barrios más transitados.

Hasta 1977, la recolección y venta de materiales se realizaba en lugares alejados de la ciudad en los basurales. Muchos de los recolectores vivían dentro de los espacios de disposición de resultados y muchos otros en sus adyacencias. La dictadura cívico-militar (1976-1983), cerró los basurales, erradicó las villas aledañas. Así se expulsó a la mayor parte de los recolectores. El nuevo sistema de disposición de residuos fue el de el enterramiento en rellenos sanitarios. Así, la basura comenzó a ser recolectada diariamente (con excepción de los sábados) en horario nocturno por la ciudad y luego llevada a los rellenos, donde era enterrada. En 2001, los cartoneros tuvieron que *ir* a buscar los residuos a las calles de los barrios céntricos de la ciudad.

La *aparición* masiva de recolectores fue quizás parte de lo que varios autores vieron como una erosión en el imaginario de una ciudad de elite, donde la pobreza estaba ausente. La crisis de 2001, puso en cuestión la idea de la ciudad blanca (OSZLAK, 1991; Cosacov, et. al. 2012 y sin pobreza. En la ciudad de la crisis (LACARRIEU, 2005) los porteños en poco tiempo se encontraron con un “otro” en el barrio. Una mirada desde la movilidad nos permite decir que antes de ese descubrimiento, es posible que haya habido un reacomodamiento de ese imaginario que contribuyó a reforzar ese nosotros / ellos. Si bien se han planteado la existencia

de fronteras simbólicas e imaginarias dentro de la ciudad (COSACOV y PERELMAN, 2015; GRIMSON, 2009; GRIMSON y SEGURA, 2016) y una gran delimitación entre la ciudad y el conurbano que se construye imaginariamente para los ojos de parte de la sociedad como “la cristalización de todos los males del país, de la descomposición, de las grandes desigualdades y de los miedos sociales” (KESSLER, SVAMPA Y GONZÁLEZ BOMBAL, 2010: 16) durante el trabajo de campo fue posible apreciar esos usos y múltiples relaciones que se producen que construyen y de-construyen estas visiones. Las grandes diferencias que pueden apreciarse en una escala metropolitana cambian cuando nos centramos en el modo en que las personas de carne y hueso imaginan los espacios, la ciudad y los recorridos. Así, existen condicionantes a los comportamientos de los actores en los territorios, pero también es cierto que esos espacios no son fijos.

A la vez, hay usos de esos comportamientos, lo cual implica conocer y reapropiarse de la visión que los actores tienen de su propia existencia (MATTA y PERELMAN, 2016).

### **1.1 De la periferia al centro. La vergüenza y los comportamientos correctos**

El cambio en el sistema de recolección implicó que los cartoneros tengan que *salir* para trabajar (GORBÁN, 2014). Deben salir del barrio para recolectar los residuos<sup>3</sup>. Ello implica un proceso de movilidad cotidiana que requiere cruzar mundos y espacios morales: de los barrios populares a los barrios de clases medias. Durante el trabajo de campo, decenas de veces escuchamos a los interlocutores mencionar que a los que iban quedando desempleados, cartonear les daba vergüenza. Ir a la ciudad, decían, permitía salir de ese espacio y realizar el trabajo en espacios en los que no eran conocidos. Un anonimato imaginado. En las observaciones cotidianas, sin embargo, veíamos que los cartoneros no eran anónimos –si por ello se entiende pasar desapercibidos o no ser conocidos-. Antes que pensar que las personas mienten o “no saben” resulta necesario comprender los significados de esas prácticas.

---

<sup>3</sup> El trabajo de campo en Buenos Aires fue realizado por Mariano Perelman.

Visto desde una escala macro, existen anonimatos en la ciudad y conocimiento personal en los barrios. El barrio y la ciudad son espacios relacionales dentro de los imaginarios de los cartoneros. En una escala macro, el imaginario de la lejanía y del desconocimiento funciona como un motor de posibilidad en pos de realizar una tarea vergonzante. El barrio, en cambio, es el lugar de lo familiar donde la vergüenza es expuesta ante los conocidos. Así, visto desde esta escala, es posible apreciar en los comportamientos de las personas de carne y hueso esta diferenciación teórica entre las grandes urbes y los espacios barriales. Si bien los cartoneros saben que en la ciudad existe un imaginario que los construye como personas peligrosas y como parte de esas personas extranjeras, ese imaginario se conjuga con uno personal en torno a los modos legítimos de vivir que los lleva a la ciudad anónima. Ahora bien, cambiando de escala, el anonimato en la ciudad desaparece. Un imaginario es posible solamente en relaciones históricas específicas que significan y valorizan las diferentes representaciones de la ciudad a través del tiempo (GRAVANO, 2005). Estos imaginarios son vividos y repensados por los actores con (o como parte de) las transformaciones sociales.

Entonces, veamos qué ocurre si cambiamos la escala, hacemos el viaje con los cartoneros desde los barrios al centro (“a la ciudad”). Ese anonimato se transforma cuando la ciudad se habita. Cuando se hace el trayecto a la ciudad, ese anonimato desaparece. Desde cerca y desde adentro -para usar la idea de MAGNANI (2002) -, nos encontramos con una complejidad de superposición de imaginarios y de moralidades. Como dijimos, ello no implica una visión que recupere o reproduzca una mirada clásica de la antropología de lo barrial o lo que ocurre en la ciudad como si hablásemos de comunidad cerrada<sup>4</sup>. Antes bien, una antropología de la experiencia urbana permite comprender el modo en que imaginarios supuestamente contradictorios conviven. Pensar los espacios –urbanos- como relacionales

---

<sup>4</sup> Para una crítica de esta visión ver por ejemplo (NOEL, 2016). En este sentido es interesante pensar al barrio como un espacio simbólico- ideológico y referente de identidades sociales urbanas (GRAVANO, 2003, p.12). Con esto queremos marcar que más allá del carácter “cerrado” o “abierto” de “el barrio” este funciona como un vector generador de imaginarios que tienen fuertes efectos en las prácticas sociales.

justamente nos permite re pensar las ciudades en tanto compuesto por múltiples espacios morales<sup>5</sup>.

Como dijimos, por un lado existe el imaginario del anonimato. Por el otro, los cartoneros saben que son vistos como personas fuera de lugar. Así aparece el estigma y la persecución que asocia al cartonero con una persona peligrosa. Son justamente las relaciones personales, o sea, la transformación de ese anonimato en la ciudad anónima, la que les permite a los cartoneros “ser anónimos y conocidos”. El proceso de conocimiento mutuo se produce a partir de acciones cotidianas de afinidad en que los desconocidos se tornan conocidos. Esto es posible sólo gracias a los comportamientos correctos de los cartoneros (y de los vecinos).

Los cartoneros en sus acciones reconocen la historia de exclusión y estigmatización pero a la vez la impugnan. Durante el trabajo de campo pudimos notar comportamientos diferentes de los cirujas entre los momentos de recolección (cosa que ocurre en las calles) y, cuando se encontraban en los barrios donde vivían, en los momentos de venta de lo recolectado o cuando estaban yendo o regresando de la ciudad en trenes (COSACOV y PERELMAN, 2015; PERELMAN, 2011).

Estas formas diferenciales de comportamiento dan cuenta de fronteras simbólicas reconocidas por los cartoneros y por los vecinos de los barrios donde los cirujas recolectan. Los comportamientos dan cuenta de las moralidades hegemónicas que rigen en el territorio. Más específicamente, los modos en que las personas se “comportan” posibilitan ver las visiones que unos grupos tienen sobre otros, las negociaciones –tanto explícitas como implícitas- de las maneras en que las personas adecúan sus comportamientos en pos de establecer y mantener relaciones<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Esta posición se aleja de las visiones homogeneizantes de los espacios, así como los que realizan una analogía entre espacio, cultura e identidad (ver las críticas en GUPTA y FERGUSON, 1992; HANNERZ, 1980; NOEL, 2016; SEGURA, 2015). Sin embargo, si presenta una posición en la que existen moralidades hegemónicas espacializadas que están en pugna. Es justamente el conflicto lo que permite comprender esta heterogeneidad, las presencias múltiples aceptadas, impugnadas.

<sup>6</sup> No queremos decir ni que los *vecinos* ni los *cirujas* son per se una clase o un grupo homogéneo. Pero sin duda su cotidianeidad, y sus experiencias son diferentes. Pensamos que las experiencias unifican y diferencian a cartoneros y vecinos, sin dejar de marcar, por supuesto, que no hay homogeneidad hacia el interior de los grupos. Pero sí condiciones unificadoras que van construyendo moralidades y modos de comprender la realidad. Desde esta perspectiva, en otro lugar hemos planteado que “el mundo del cirujeo” no puede comprenderse sin contextualizarlo en torno a la vida cotidiana de las personas que lo realizan (PERELMAN, 2008). De esta forma, seguimos a FONSECA (2005) para quien si bien es cierto que los habitantes de los barrios pobres reciben muchas de las mismas influencias que los de los barrios de clase media, ambos no cuentan con los mismos recursos ni se

Son los encuentros los que nos permiten abordar estas cotidianidades diferentes. Estos procesos dan cuenta de los reconocimientos mutuos de la presencia de un “otro” con diferentes capacidades de imposición de sentidos y de apropiación del espacio contribuyendo a la producción de la desigualdad existencia, vital y de recursos. Es la experiencia histórica construida a partir de sedimentación de relaciones sociales, prácticas cotidianas e imaginarios) las que construyen delimitaciones socio-espaciales por donde los cartoneros se mueven. Es a partir de todo ello que se construyen fronteras grupales y espaciales dentro de un sistema urbano.

## **1.2 La movilidad de los cartoneros y la producción de la desigualdad**

La presencia de los cartoneros en los barrios de la ciudad permite comprender la centralidad que tiene la movilidad históricamente construida y experienciada.

THERBORN (2015), plantea que los seres humanos son a) *organismos*, cuerpos y mentes, susceptibles al dolor, al sufrimiento y la muerte; b) *personas*, cada una con su yo, que viven su vida en contextos sociales de sentido y emoción; c) *actores*, capaces de actuar en función de objetivos y metas. A partir de aquí diferencia tres tipos de desigualdades: a) *vital*: que refiere a la desigualdad socialmente construida entre las oportunidades de vida a disposición de los organismos humanos; b) *existencial*: designación desigual de los atributos que constituyen la persona (autonomía, grados de libertad, derechos al respeto, etc.); c) *de recursos*: refiere a los recursos para actuar. Estos tipos de desigualdad no son esferas autónomas, sino que interactúan y se entrelazan. Este planteo de THERBORN está atravesado por la variable temporal, ya que las desigualdades son producto de procesos históricos (GOOTENBERG y REYGADAS, 2010; TILLY, 2000) que van produciendo estas redes de desventajas (REYGADAS, 2008) y que permiten comprender que las movilidades de las personas a lo largo de sus trayectorias de vida no son mero producto de la desigualdad, sino más bien constitutivas de estas.

---

relacionan de la misma forma entre ellos ni con otros actores. Estas “experiencias cotidianas” son las que permiten construir un análisis interpretativo que privilegia la óptica de clase (FONSECA, 2005, p. 133).

Pensando en esta línea es que es posible comprender el lugar que tiene la movilidad como constitutiva de la desigualdad. Nuevamente necesitamos correr el lente para ver los diferentes *lugares* de vida de los cartoneros. Los comportamientos correctos a los que nos referimos en el apartado anterior permiten apreciar las formas de vida y la construcción de la desigualdad en términos *existenciales* y *de recursos*. Si bien es posible decir que en los barrios, para los cartoneros no existe un *anonimato* sino un conocimiento, ese conocimiento remite a relaciones interpersonales de vecindad. Además, no son *cartoneros* sino vecinos. Al mismo tiempo, las formas de vestirse, de hablar, de caminar no son disruptivas como lo son en la ciudad. Es el paso a la “ciudad” lo que transforma ciertas formas de vida en “incorrectas”. Eso atenta a las formas dignas de vivir.

Así, es la movilidad la que constituye una forma desigual en términos existenciales de vida así como de recursos. Han existido formas de negar el acceso a la ciudad y de la movilidad: por ejemplo a partir de no permitir el traslado de los carros o de la detención de las personas mientras recolectaban. Pero cuando sí existe un acceso, son las relaciones mismas que se producen en el transitar las que configuran diferencias sociales. Estas jerarquías se ponen en juego en las interacciones cotidianas que generan conflictos más o menos explícitos. La misma presencia puede ser fuente de conflicto cuando ciertos vecinos intentan expulsar a los recolectores, los miran mal o los culpan de dejar sucias las aceras o de la inseguridad. El conflicto aparece como un momento de diferenciación moral entre diferentes personas morales. Pero a la vez, no es sólo la expresión de procesos pretéritos. Es en esos conflictos donde se configuran formas de diferenciación social y de establecimiento de grupos.

La movilidad de los cartoneros permite comprender que la desigualdad no se expresa sólo a partir de la segregación socio-espacial. Es en el transitar cotidiano en el que las prácticas sociales y de diferenciación generan desigualdad. Es por ello que la mirada multiescalar es central para comprender las formas de vida en los grandes centros urbanos.

## **2 La ‘nueva’ zona metropolitana de Salta: quienes la habitan y quienes la construyen**

La provincia de Salta ocupa el séptimo lugar a nivel nacional en términos de población. Más de la mitad de su población se concentra en la denominada ‘zona metropolitana’, que supone sólo un 5.4% del territorio provincial<sup>7</sup>. Sin embargo, desde hace algunas décadas a esta parte, y más aceleradamente desde los años 2000, se ha ‘anexado’ a la zona metropolitana del departamento de capital, un nuevo territorio, que el discurso político ha denominado como ‘eje de crecimiento’ de la ciudad (PIDUA, 2003)<sup>8</sup>. Este ‘nuevo’ territorio se presenta como la tendencia ‘natural’ de crecimiento de la ciudad sobre localidades medias y pequeñas que han constituido históricamente el cordón ‘rural’ más próximo de la ciudad. Así, pareciera que la ciudad crece como un ser vivo, bajo sus propios términos e independientemente de las tensiones y las experiencias desiguales que las personas tienen de espacio, todos los días. Esta forma ‘modernización’ de la ciudad invisibiliza los conflictos y tensiones sociales y económicas producto de la urbanización acelerada de una ciudad históricamente asociada a su legado ‘colonial’, así como de las regiones ‘de frontera’ de esta, dedicadas a la agricultura y la ganadería.

En una provincia donde prima una economía ligada al mundo agrícola, los cambios en las formas de producción y de tenencia de la tierra ‘rural’ han afectado históricamente las formas de propiedad ‘urbana’, marcando la evolución del negocio inmobiliario y, por ende de las formas de experimentación habitacional de la ciudad (AGUILAR, 1987; SBROCCO, 2000). En este sentido, el proceso actual no es ‘novedoso’, sino más bien una aceleración de procesos que pueden rastrearse más lejos en la historia local. Y a diferencia de los estudios aquí citados sobre el acceso desigual a la vivienda urbana, nos interesa aquí reflexionar sobre la experiencia de la ciudad en términos de espacio de tránsito y de movilidad.

Si analizamos los discursos publicitarios de las nuevas urbanizaciones en los bordes de la ciudad, principalmente aquellas de carácter cerrado y exclusivo, pareciera que la urbanización se realizara sobre tierras ‘vacías’, donde prima la

---

<sup>7</sup> El trabajo de campo en Salta fue realizado por la autora. Las entrevistas y conversaciones informales utilizadas para la redacción de este artículo fueron realizadas entre 2012 y 2016. Utilizo aquí las referencias a las charlas y entrevistas realizadas a trabajadores agrícolas y de la construcción en la localidad de El Encón, La Merced Chica y San Luis, al sudoeste de la capital.

<sup>8</sup> PIDUA: Plan Integral de Desarrollo Urbano y Ambiental, es un documento pedido por el municipio de Salta en 2003, donde participan un gran número de arquitectos, ingenieros, funcionarios, locales y extranjeros, y que plantea un nuevo paradigma de planificación. Ver AGÜERO (2013)

naturaleza salvaje y pura, sobre un suelo que puede ser ‘colonizado’<sup>9</sup>[8]. Sin embargo, la ciudad –ni el campo- no puede ser entendida como una entidad en sí misma (NOEL, 2016) sino más bien como una configuración socio-espacial, definida a partir del posicionamiento de los actores, sus recorridos y sus valorizaciones sobre el mundo que los rodea y los ‘otros’. En este sentido, cuando observamos los casos particulares, no encontramos espacios vacíos, sino lugares con historias, particularmente atravesadas por una historia de producción agrícola y ganadera. Y la organización y rentabilidad de esta producción han sido construidas a partir del vínculo entre los trabajadores/habitantes y los patrones y familias propietarias de la tierra. Una relación de dominación que ha definido no sólo la producción económica de estas tierras, sino que ha influenciado también y particularmente las formas de producción y reproducción de la vida familiar y social de los trabajadores.

Si pensamos la urbanización tomando en cuenta las formas de experimentación social de los espacios, considero aquí que el ‘eje de crecimiento’ de la ciudad, puede ser pensado más que como una tendencia ‘natural’ de expansión del tejido urbano, como un imaginario de horizonte de ascenso social para los que llegan a estas ‘nuevas’ urbanizaciones -familias de clase media y media alta que pueden reproducir el estilo de vida de las familias históricas tradicionales, en un contexto moderno-. En estos términos, comprender el proceso de urbanización de la zona sud-oeste de la ciudad de Salta necesita que nos preguntemos sobre quiénes están socialmente ‘habilitados’ a vivir en estas nuevas urbanizaciones y qué tipo de vínculos se configuran con los grupos locales históricamente relegados. En zonas donde las relaciones asimétricas de dominación alrededor de la producción agrícola han marcado las experiencias sociales, aparecen nuevas relaciones de desigualdad entre los contratistas, propietarios y los constructores, entre los nuevos dueños y las personas que ocupan el lugar de empleado doméstico, de jardinero, u otros servicios.

Así, desde una perspectiva histórica atravesada por una lectura sobre la construcción y reproducción de las desigualdades sociales, se hacen visibles aspectos de un proceso que no es únicamente territorial. A través del trabajo de campo realizado en la zona sud-oeste de la ciudad de Salta, en las localidades fronterizas

---

<sup>9</sup> Estas frases fueron extraídas de diferentes páginas web de emprendimientos inmobiliarios cerrados de Salta, referenciados y trabajados en mi tesis de grado (AGÜERO, sin publicar 2015)

entre los departamentos de Rosario de Lerma y Capital, hemos podido observar desde 2012, la desaparición progresiva de las fincas productivas –principalmente de tabaco- y el avance de la urbanización sobre estos lugares. Al respecto, me interesa poner el foco en las experiencias particulares que los trabajadores de la construcción –esenciales para el desarrollo de la urbanización- tienen en estos lugares. En mi tesis de grado mostré como a pesar de la división y oposición que suele hacerse entre el campo y la ciudad, tanto en los discursos políticos como académicos, no eran solo los propietarios de las fincas del sud-oeste los que habían mantenido un vínculo estrecho con la ciudad. Mientras los trabajadores temporales han sido asociados a la idea de movilidad únicamente como estrategia económica, los trabajadores de la zona sud-oeste, en su gran mayoría empleados de forma permanente en las fincas locales, también describen prácticas signadas por la movilidad. Prácticas de carácter económico como la venta de la producción de legumbres en los mercados de la ciudad aparecen relacionadas con otras prácticas como la participación en eventos religiosos, el valor de participar en ciertas misas en la catedral de la ciudad, participar de peregrinaciones, pasear por el centro o visitar familiares que han conseguido casas en los márgenes de la capital. Actualmente, aunque los grupos subalternos quedan una vez más relegados de la posibilidad del acceso al suelo y a la vivienda en estas zonas revalorizadas, los trabajadores de la construcción participan activamente de la construcción de los barrios, con un alto índice de movilidad cotidiana. Transitar, caminar, andar en bici, salir a ver a quién cruzamos en nuestro camino, terminar visitando a algún conocido o amigo, son prácticas que han atravesado la vida de las personas en la zona estudiada e interesa comenzar a pensar aquí cómo se reconfiguran en este contexto de transformación.

### **3 El Encón, la transformación de las fincas en el espacio social local**

El proceso de transformación territorial en la zona sudoeste de Salta puede rastrearse hasta la década del '80, con las primeras divisiones y ventas de fincas productoras. Esas divisiones de propiedades, particularmente en la localidad de El Encón, estuvieron destinadas a otro tipo de proyectos productivos como las gallinas ponedoras – menos riesgoso y con menores necesidades que el tabaco- así como a la

instalación de las primeras casas de particulares. Sin embargo, este proceso se acelera claramente a partir de la década del 2000, en relación con una serie de procesos a diferentes escalas, como el desarrollo exponencial de los proyectos inmobiliarios cerrados a nivel nacional, que vienen teniendo un particular desarrollo en las ciudades medias; así como debido al impacto local del proyecto de obra pública para crear una autopista de circunvalación de la ciudad de Salta. Esta obra, realizada en su gran mayoría durante la gobernación de Juan Carlos Romero (1995-2007)<sup>10</sup>, ocupó tierras militares para trazar una autopista rápida que, rodeando la ciudad, conecta las localidades aledañas al departamento capital, hasta entonces utilizadas en su gran mayoría con fines agrícolas. Particularmente el tramo oeste, habilitado en 2007, conecta la ruta provincial 28, que sale desde el centro de la ciudad hacia la villa veraniega San Lorenzo, históricamente ocupada por la élite tradicional, con la ruta nacional 51 que sigue camino hacia el sud-oeste. Sobre esta ruta se encuentra el aeropuerto internacional de Salta, y es el camino hacia los Valles Calchaquíes, región particularmente importante en el desarrollo turístico regional. La nueva circunvalación atraviesa zonas militares, el predio de la Asociación Gaucha y terrenos de grandes fincas productivas, revalorizando a su paso estas tierras, hasta empalmar en el barrio de San Luis –último del departamento capital- con la ruta 51. Justamente es en el mismo año de 2007 cuando comienzan a aparecer los primeros signos materiales de lo que serían los nuevos tres barrios abiertos en la localidad de La Merced Chica, situada al lado del barrio de San Luis e históricamente propiedad de dos familias tradicionales; y que en 2010 la última finca de tabaco de El Encón –aledaña a la localidad citada- decide frenar la producción de tabaco y la cría de vacas para convertir el negocio histórico familiar en una sociedad anónima que administra en el mismo terreno un barrio cerrado.

A lo largo de la nueva ruta de circunvalación, así como de los terrenos productivos que circundaban la ruta nacional 51, las urbanizaciones se desarrollan muy rápidamente, y a través de diferentes ‘modelos’: la compra y construcción de

---

<sup>10</sup> Estos cambios son posibles a partir de la puesta en marcha de un programa político que replica el modelo neoliberal nacional, a partir de la asunción de Juan Carlos Romero como gobernador, quien tendría tres mandatos consecutivos entre 1995 y 2003.

particulares, algunos a través del programa ProCreAr<sup>11</sup>; los barrios cerrados o *countries*, montados por empresas privadas que ofrecen lotes con servicios a los particulares; y barrios loteados y organizados por empresas inmobiliarias también privadas, pero de carácter abierto, respetando a priori los lineamientos del código de edificación local y sin las particularidades de los barrios privados. Aunque las diferencias y particularidades de estos modelos no serán tratados aquí, cabe aclarar que en el caso de las localidades estudiadas, son los dos últimos tipos de urbanización que aparecen primero y más fuertemente, atrayendo una población que busca alejarse del centro histórico, así como también de otros puntos del país, en muchos casos de ciudades más grandes, en busca de ‘calidad de vida’ (AGÜERO, 2013). Este tipo de urbanizaciones de origen privado, así como los proyectos turísticos de lujo que se instalan también en antiguas fincas- se re-apropian y revisitan los imaginarios de la ‘ruralidad’ propios de las élites tradicionales. La familia, la tradición y la relación con la naturaleza constituyen ejes de este imaginario que pareciera formar parte del producto ofrecido, junto con el lote, los servicios disponibles y la exclusividad de la experiencia de vida que se ofrece.

Particularmente en la localidad de El Encón, la última finca de producción de tabaco frenó su producción entre 2010 y 2014, para apostar a una reconversión económica, que culminó con la apertura de un barrio privado<sup>[10]</sup>. Este evento se constituye como paradigmático del proceso de transformación de la región, ya que permite observar el proceso de reconversión de las economías regionales productivas, así como el impacto de los procesos de transformación urbanos en esta zona. En este sentido, este caso invita a la reflexión en clave histórica del proceso de urbanización, tomando en cuenta para la comprensión del presente, la centralidad de las desigualdades históricas ligadas a las fincas y sedimentadas en los espacios sociales locales. Si entendemos la desigualdad, siguiendo a REYGADAS (2008), como una « distribución asimétrica del poder », debemos atender a las formas en que estas relaciones desiguales se han producido y reproducido históricamente. En este caso, no podemos pensar las desigualdades actuales entre los habitantes históricos

---

<sup>11</sup> El procrear ( Programa de Crédito Argentino del Bicentenario para la Vivienda Única Familiar) es un programa de otorgamiento de crédito para la construcción de viviendas, puesto en marcha por el gobierno nacional de Argentina en 2012, y que tiene por objetivo dar acceso a la vivienda a los sectores medios, así como re-activar las economías locales con la producción de empleo en la construcción.

de las zonas rurales y los nuevos propietarios, sin atender a la estructura jerárquica patrón-trabajadores, que ha configurado históricamente posiciones desiguales dentro del espacio social.

En estas propiedades, patrones y peones tuvieron accesos diferenciales a recursos, capacidades y derechos. Y es sobre estas asimetrías que se ha consolidado una relación de poder que define desigualdades no sólo de índole económica, sino también habitacional, de derechos y cultural. Estas desigualdades históricas que permean las experiencias posibles de vida de los trabajadores de la finca de tabaco, se refuerzan y actualizan en relaciones asimétricas de poder con los nuevos patrones y, los nuevos dueños de la tierra. Como me decía Luis en 2016, antiguo trabajador del tabaco de la zona, *“ahora a ese lugar [la finca convertida en barrio privado] sólo entramos como jardinero!”*.

En la actualidad, algunos de los antiguos peones continúan trabajando estacionalmente en algunas fincas de otras localidades más alejadas y también participan de actividades ligadas a la ganadería de altura, moviéndose hasta las zonas montañosas donde sus familiares mantienen la práctica de la cría de animales, principalmente vacas. Por otro lado, entre las nuevas generaciones -los hijos de los antiguos trabajadores o los peones más jóvenes- los principales trabajos son los puestos de servicio público de la municipalidad –barrida, limpieza, choferes, técnicos-, la cría de animales de granja, en algunos casos los trabajos ligados al comercio en el centro de la ciudad, y el rubro de la construcción.

Sobre este último, y según los datos otorgados por la UOCRA (Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina) sede Salta en 2012, en la región sudoeste de la ciudad de Salta, incluyendo capital y Campo Quijano, entre 1998 y 2012 los trabajadores afiliados al sindicato aumentaron de 100 a 400<sup>12</sup>. Esto muestra no sólo el crecimiento de este rubro en la región, sino también la sindicalización de los trabajadores. De entre ellos, además de los que viven en las localidades de la región alrededor de El Encón, también llegan otros principalmente desde la zona este de la ciudad y de las afueras de la localidad de Cerrillos, a 13

---

<sup>12</sup> Entrevista Augusto Ortiz, dirigente de la UOCRA Seccional Salta por alrededor de 2 décadas y fallecido en 2014. La entrevista fue realizada el 13 de diciembre del 2012 en la Sede del Gremio.

kilómetros hacia el sur-este, y conocida por ser históricamente de gran importancia en la producción tabacalera.

### 3 “*Ir detrás del trabajo*”, estrategia económica y elección

Al igual que lo fue para los trabajadores del tabaco, los trabajadores de la construcción poseen una gran movilidad que define un modo de vida y también una forma particular de experimentar el espacio urbano desde el tránsito. A pesar de las diferencias propias de cada contexto, ambos grupos atravesaron provincias, pueblos y fincas diferentes. Como nos cuentan los antiguos peones rurales de El Encón, y así como fue en otras localidades, los trabajadores del tabaco, aún viviendo dentro de las fincas y estando ‘comprometidos’ hacia un patrón, destacan la movilidad que caracterizaba su trabajo. Los diferentes patrones mantenían relaciones próximas y acuerdos de ayuda mutua. Los patrones ‘se prestaban’ trabajadores según las necesidades de cada finca, así como también tenían acuerdos para realizar en común los trabajos de mantenimiento de las tomas de agua para riego situadas aguas arriba en el río. En estos circuitos de movilidad, el conocimiento personal, los lazos de confianza y los vínculos basados incluso en conocimiento de otras generaciones de las familias, tanto entre trabajadores, como entre estos y los patrones, era esencial. Las posibilidades de trabajo así como las decisiones de aceptación o rechazo de un trabajo más allá de las mejores o peores condiciones del acuerdo, se definen principalmente por el conocimiento mutuo, los compromisos simbólicos ya asumidos y las obligaciones morales que servían a perpetuar el vínculo en el tiempo.

En el caso del trabajo de la construcción, donde muchos poseen un pasado en el trabajo agrícola, también hay que « *ir detrás del trabajo* ». Las oportunidades se encuentran en general ligadas a los vínculos familiares y personales, al conocimiento de otros que ya están trabajando en una obra, al comentario o a la recomendación de alguien más. Los trabajadores se desplazan hacia las antiguas fincas donde trabajaron y donde hoy funcionan nuevos barrios que requieren de personal para la construcción, para jardinería y para guardia de seguridad; y también hacia otras zonas periféricas en proceso de urbanización. Es el caso de La

Caldera al norte de la ciudad, que atravesó la división y desaparición de fincas productivas desde finales de 1970, su posterior conversión en municipio y la instalación de nuevos barrios cerrados y proyectos inmobiliarios abiertos. Es allí donde actualmente uno de los antiguos trabajadores del tabaco de El Encón trabaja como guardia nocturno y realizando múltiples tareas de mantenimiento dentro de uno de los barrios privados más grandes de dicho municipio. Cuando le pregunté a Juan por qué había decidido ir a trabajar tan lejos después de salir de la última finca, el no hizo referencia al pago o a las 'buenas' condiciones del trabajo, sino que me contó que conocía a los dueños y eso le daba confianza, que le gustaba ir en moto hasta allá y a veces aprovechaba para ir a pescar al río que está cerca.

Al contrario de lo que afirman el discurso político urbano y las publicidades de los nuevos barrios, en la 'nueva' ciudad el espacio está lejos de estar 'vacío' y los diferentes grupos sociales identifican claramente a los 'otros', incluso a partir de la exclusión y definiéndolos desde el 'anonimato'. El 'paisaje' –vacío de personas, de vidas y de sentidos- que venden los proyectos inmobiliarios, se contradice con el intercambio diario y el reconocimiento del 'otro' que los nuevos vecinos realizan: la contratación de servicios, la identificación de los que construyen sus casas, de 'personajes públicos' –como la curandera de El Encón o el grupo de gauchos- muestran la escala cotidiana a través de la cual se reconfigura el espacio social de la zona. Y al mismo tiempo muestra el proceso dinámico de establecimiento de nuevas relaciones asimétricas, donde los imaginarios sobre el pasado rural como 'tradicional', 'puro', 'original' y como un lugar más 'justo' y seguro que la ciudad, juegan un rol fundamental para los perfiles comerciales de los nuevos emprendimientos turísticos e inmobiliarios de mayor exclusividad social. La nueva configuración social de la localidad de El Encón está construida sobre la base de relaciones interpersonales de gran profundidad histórica, principalmente el lazo moral entre patrón y peones. Cuyas posiciones sociales, posibilidades y capitales siguen jugando un rol central a la hora de pedir un trabajo, de establecer un lazo de confianza, de proponer a alguien para un servicio o de valorizar y juzgar el proceso de cambio que atraviesa su localidad.

Ante la construcción de la Autopista que 'posibilitó' el acceso a la zona oeste y su posterior urbanización dedicada a los grupos sociales que se trasladan en

vehículos personales, los sectores subalternos han sabido también ‘hacerse’ con la ciudad, marcando con sus caminatas y sus circuitos laborales en bicicleta, otras ‘rutas’, y aprovechando las nuevas posibilidades que el contexto de urbanización habilita. En estas vidas signadas por la movilidad, la ciudad no es un espacio desconocido. La ciudad –que no para todos los casos es el centro histórico y comercial de Salta, sino en muchos casos las localidades más grandes y cercanas-, ha representado históricamente la posibilidad de acceso a la justicia -en los casos de demandas de indemnización a empleadores y patrones que no han cumplido las obligaciones laborales tributarias-, a otros tipos de trabajo –para salir del mundo agrícola- a la vivienda –para gestionar los pedidos administrativos de acceso a la vivienda social- y el acceso a la salud.

Al mismo tiempo, en el caso de El Encón, el proceso de crecimiento poblacional habilitó la demanda de una mejora en los servicios públicos, entre ellos el transporte. Los antiguos buses que tenían lugar para transportar animales domésticos y que tenían una frecuencia de uno o dos por día, han sido reemplazados en los últimos años por nuevas unidades de tipo ‘urbano’, con una mayor frecuencia, lo que permite cambiar el caballo o la bicicleta para moverse dentro de la región, y un acceso más fluido a la capital –para el consumo de bienes y servicios, así como para la búsqueda de otras fuentes de trabajo-.

La movilidad aparece, con sus diferencias, como una característica del modo de vida de los habitantes de la ‘periferia’, trabajadores del tabaco o de la construcción; y nos permite comprender cómo la desigualdad -en sus históricas y nuevas formas- está íntimamente relacionada con estas movilidades cotidianas. Es el caso de Carlos, trabajador de la construcción que entrevisté en 2013 y que vive en el barrio Democracia, al este de la ciudad. En ese momento, él me contó que ya hacía más de cinco años que recorría esta zona: empezó en la casa de un antiguo patrón suyo en la localidad de Cerrillos y continuó atravesando las construcciones a través del sur de la ‘nueva’ ciudad, hasta El Encón. De esta forma, atraviesa la ciudad que no puede habitar y transita el suelo por el que no puede pagar, al mismo tiempo que define otras formas de experimentar el espacio ‘urbano’. Aunque no utilicen la autopista, los trabajadores de la construcción, así como los antiguos trabajadores del tabaco, continúan reproduciendo y renovando prácticas de

movilidad cotidiana. La reproducción de prácticas económicas pero también culturales ligadas a la movilidad, muestran en la actualidad que esta no era simplemente el resultado de la relación desigual con un patrón que obligaba a los trabajadores a desplazarse entre fincas. La movilidad atraviesa el modo de vida de los sectores subalternos. Es una elección, una estrategia y una astucia para acceder a nuevos trabajos, y es entonces constitutiva del proceso de establecimiento de desigualdades, no un resultado de estas.

### **Consideraciones finales: movilidades desigualdades y moralidades en la(s) experiencia(s) urbanas**

En este artículo nos interesó pensar, desde las movilidades, la construcción de grupos sociales que, en definitiva, construyen la(s) ciudad(es) mismas. Mostramos el modo en que las transformaciones urbanas generan y refuerzan procesos de movilidad múltiple que se comprenden a partir de las pugnas por el uso del espacio urbano. Dimos cuenta de que las experiencias posibles que las personas tienen sobre el espacio urbano están atravesadas por las desigualdades sociales, históricas y nuevas. Una mirada desde la movilidad, entonces, permite comprender que la desigualdad y la exclusión del espacio urbano no se produce sólo a partir de la segregación socio-espacial. Antes bien, es la experiencia de movilidad un componente central de la producción y reproducción de las desigualdades.

En este sentido, pensar comparativamente los problemas sociales (Balbi, Gaztañaga, & Ferrero, 2017), en las ciudades que a priori tienen diferentes tamaños, desde las prácticas de las personas de carne y hueso, poniendo en diálogo las posibles escalas de análisis, permite generar nuevas preguntas en torno a la vida en las ciudades y a la construcción de grupos sociales. En el caso de los cartoneros en Buenos Aires vemos cómo las desigualdades sociales se producen y reproducen en el transitar de estas personas. Los cartoneros circulan por la ciudad pero son zonas en las que sólo les es posible estar de paso. En el caso de Salta, vemos de qué manera los trabajadores del tabaco reproducen o retoman las prácticas de movilidad asociadas al modo de vida rural de los trabajadores agrícolas, para “ir detrás del trabajo”.

En ambos casos podemos decir que estos grupos subalternos no están fuera de la ciudad, sino que la experimentan, desarrollan vínculos, conocen lugares y posibilidades, desarrollan estrategias y toman decisiones en función de lo que habilita el transitar estos espacios. Y aunque los conflictos están siempre latentes, como vimos principalmente para el caso de Buenos Aires, el diálogo multiescalar nos permite indagar sobre estas otras formas de experiencia del espacio urbano, más allá de la cuestión del acceso a la tierra y la vivienda. La presencia de actores y de personas que construyen sus diferentes pertenencias en función de su lugar de origen, de su trabajo, de su lugar de residencia, también es constitutivo de la producción de la experiencia urbana.

Así, una mirada multiescalar y comparativa permite comprender las complejas dinámicas de producción de una experiencia urbana desigual en la que antes que exclusión o grupos fijos en el espacio encontramos movilidades múltiples en el espacio urbano. Así pensamos que debemos prestar atención a las preguntas que recortan la investigación y que suelen establecer un territorio a priori. Hemos optado por seguir a los actores mostrando la necesidad de una mirada compleja que dé cuenta de la configuración urbana como un proceso histórico y relacional.

## **Bibliografía**

AGÜERO, G. *Transformaciones urbanas: formas de construcción, de acceso y de habitabilidad de la ciudad -La Merced Chica y El Encon Chico- Salta 1995-2012*. X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 2013.

AGÜERO, G. Entre la finca y el club de campo. Vínculos entre pasado y presente en las prácticas de habitar un espacio 'rural'. El Encón, Salta. *Memoria Americana*, v.22, n.2, 2014.

AGÜERO, G. *De la finca al country*. Un acercamiento a los procesos de reconfiguración socio-espacial en Salta a través de los casos de La Merced Chica y El Encon Chico. Departamento de Rosario de Lerma (1990-2014). Tesis de grado, Universidad Nacional de Salta (sin publicar), 2015.

AGÜERO, G. Ser trabajador del tabaco después del cierre de las fincas. Reconfigurar la pertenencia social en un contexto de transformación. *Revista del Cisen Tramas/Maepova*, v.6, n.1, 2018.

AGUILAR, M. El estado, la financiación del hábitat y la renta del suelo. El caso Salta. *Medio Ambiente y Urbanización* n. 21, 1987.

ÁLVAREZ LEGUIZAMÓN, S. *Las ciudades modernas, de viejas y nuevas posmodernidades*. Ensayos sobre la ciudad. Tucuman: Ed. Del Rectorado, U.N.T, 1995.

ARCHETTI, E.. *Masculinidades*. Buenos Aires: Antropofagia, 2003.

BALBI, F.; GAZTAÑAGA, J.; FERRERO, L. Introducción. Pensar la comparación para pensar comparativamente. En: BALBI, F. (Ed.), *La comparación en Antropología Social: problemas y perspectivas*. Buenos Aires: Antropofagia, 2017.

COSACOV, N.. El papel de la familia en la inscripción territorial. Exploraciones a partir de un estudio de hogares de clase media en el barrio de Caballito, Buenos Aires. *Población y Sociedad*, n. 24, 2017.

COSACOV, N.; PERELMAN, M.. Struggles over the Use of Public Space: Exploring Moralities and Narratives of Inequality. Cartoneros and Vecinos in Buenos Aires. *Journal of Latin American Studies*, v. 47, n.03, 2015.

COSACOV, N. *et al.* De la Quema al parque: Notas sobre las políticas urbanas en la dictadura y la producción de pequeños consensos cotidianos en la Ciudad de Buenos Aires (1976-1983). *Sociohistórica*, n. 29, 2012.

DE L'ESTOILE, B.; PINHEIRO COSTA, C. Projets, paris, hésitations: notes sur trois plantations en situation d'incertitude. *Cahiers du Brésil Contemporain*, v.43/4, 2001.

FASSIN, D. Beyond good and evil: Questioning the anthropological discomfort with morals. *Anthropological Theory*, v.8, n.4, 2008.

FONSECA, C. La clase social y su recusación etnográfica. *Etnografías contemporáneas*, n.1, 2005.

GOOTENBERG, P.; REYGADAS, L. *Indelible inequalities in Latin America: insights from history, politics, and culture*. Durham [N.C.], Duke University Press, 2010.

GORBAN, D.. *Las tramas del carton*. Trabajo y familia en los sectores populares del Gran Buenos Aires. Buenos Aires: Gorla, 2014.

GORDILLO, G.. *Lugares de diablo*. Buenos Aires: Prometeo, 2010.

GRAVANO, A. *Antropología de lo barrial*. Estudios sobre producción simbólica de la vida urbana. Buenos Aires: Espacio, 2003.

GRAVANO, A. (comp.) *Imaginarios sociales de la ciudad media*. Emblemas, fragmentaciones y otredades urbanas. Estudios de Antropología Urbana. Buenos Aires: REUN, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2005.

GRIMSON, A.. Introducción: clasificaciones espaciales y territorialización en la política de Buenos Aires. En: GRIMSON, A.I; FERRAUDI CURTO, M. C.; SEGURA, R. (Eds.), *La vida política en los barrios populares de Buenos Aires*. Buenos Aires: Prometeo, 2009, p. 221-248.

GRIMSON, A.; SEGURA, R. Space, urban borders, and political imagination in Buenos Aires. *Latin American and Caribbean Ethnic Studies*, v.11, n.1, 2016.

GUPTA, A.; FERGUSON, J. Beyond “Culture”: Space, Identity, and the Politics of Difference. *Cultural Anthropology*, v.7, n.1, 1992.

HANNERZ, U. *Exploring the City. Inquiries and an Urban Anthropology*. New York: Columbia University Press, 1980.

KESSLER, G.; SVAMPA, M.; GONZÁLEZ BOMBAL, M. Introducción. Las reconfiguraciones del mundo popular. En: KESSLER, G., GONZÁLEZ BOMBAL, M.; SVAMPA, M. (eds.) *Reconfiguraciones del mundo popular*. El Conurbano Bonaerense en la posconvertibilidad. Buenos Aires: Prometeo-UNGS, 2010.

LACARRIEU, M. Nuevas políticas de lugares: recorridos y fronteras entre la utopía y la crisis. En: WELCH GUERRA, Max (Ed) *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes*. Buenos Aires, Biblos, 2005.

MAGNANI, J. G. C. De Pertto e de Dentro: Notas Para Uma Etnografia Urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais* v.17, n.49, p. 11–29, 2002.

MATTA, J.P.; PERELMAN, M. La relación lástima-limosna como una variación del intercambio. Un análisis a partir de los mendigos urbanos y los vendedores ambulantes en Argentina. En: *El arte de pedir*. Villa María: Editorial universitaria Villa María, 2016.

NOEL, G. Las ciudades invisibles. Algunas lecciones teóricas y metodológicas surgidas del abordaje de aglomeraciones medianas y pequeñas en el límite de un hinterland metropolitano” *Revista Brasileira de Sociologia da Emoção*, v.15, n.45, p. 66–77, 2016.

NOEL, G. Morfología Urbana, Trayectorias Sociales y Repertorios Morales. Sociogénesis de la Desigualdad en una Ciudad Intermedia de la Costa Atlántica Bonaerense. En: DI VIRGILIO, M. M.; PERELMAN, M. (eds) *Desigualdades persistentes y territorialidades emergentes: Disputas por el espacio urbano*. Buenos Aires: Biblos, 2017.

OSZLAK, O. *Mercer la ciudad*. Buenos Aires: CEDES, 1991.

PERELMAN, M. De la vida en la Quema al Trabajo en las calles: El cirujeo Ciudad de Buenos Aires. *Avá*, n.12, 2008.

PERELMAN, M. Vergüenza y dignidad. Resignificaciones sobre el sentido del trabajo en los nuevos cirujas. En: SCHAMBER, P.; SUÁREZ, F. (Eds.), *Recicloscopio 2. Miradas sobre recuperadores, políticas públicas y subjetividades en América Latina*. Buenos Aires: UNLA/UNGS/CICCUS, 2011.

PERELMAN, M. Pensando la desigualdad urbana desde el trabajo callejero. En: BOY, M.; PERELMAN, M. (Eds.), *Fronteras en la ciudad:(Re)producción de desigualdades y conflictos*. Buenos Aires: Teseo, 2017, p. 19-44.

PERELMAN, M. Precarious works, inequality and public space. Waste collectors and ambulant vendors in Buenos Aires, Argentina. En: LOW, S. (ed.) *Routledge Handbook of Anthropology and the City*. Engaging the Urban and the Future. London: Routledge, 2019.

REYGADAS, L.. *La apropiación: destejendo las redes de la desigualdad*. Rubí, Barcelona; México, Anthropos -UAM, 2008.

REYGADAS, L.. Entre Marx y Latour. Cristalización espacial de las asimetrías, agencia del territorio y desigualdad. En: DI VIRGILIO, M. M.; PERELMAN, M. (eds) *Desigualdades persistentes y territorialidades emergentes: Disputas por el espacio urbano*. Buenos Aires: Biblos, 2019.

SBROCCO, M. Asentamientos: entre la estrategia y la gestión. Salta, 1997. En: RABEY, M. A.; JEREZ, O. (ed.) *Procesos de urbanización en la Argentina: la mirada antropológica*. U.N.Ju, 2000.

SEGURA, R. *Vivir afuera: antropología de la experiencia urbana*. Buenos Aires: UNSAM, 2015.

SIGAUD, L. Derecho y coerción moral en el mundo de los ingenios. *Estudios Históricos*, v.9, n.18, 1996.

THERBORN, G. *Los campos de exterminio de la desigualdad*. Buenos Aires: FCE, 2015.

TILLY, C. *La desigualdad persistente*. Buenos Aires: Manantial, 2000.

VILLAGRAN, A. Una moderna tradición. El uso del pasado y la apropiación de símbolos en el Gobierno de Salta 1995-2007. *Cuadernos de Humanidades*, 2007.

VILLAGRAN, A. Entre historia y tradición. Reflexiones a partir del proceso de folclorización del pasado en Salta. *CORPUS*, v.4, n.1, 2014.

ZENOBI, D. *Familia, política y emociones*. Las víctimas de Cromañón entre el movimiento y el Estado. Buenos Aires: Antropofagia, 2014.

**Recibido em:** 22 set. 2018

**Aceito em:** 29 out. 2020

## COMO REFERENCIAR

AGUERO, Gala H.; PERELMAN, Mariano D. Moralidades, desigualdades y movilidad. Circulaciones de trabajadores en Buenos Aires y Salta (Argentina). *Latitude*, Maceió, v.14, n. 2, p.05-30, 2020.