

Vender, tocar, pedir: subjetividades contemporáneas en torno al trabajo a partir del caso del ferrocarril Urquiza

Sell, touch, ask :contemporany subjectivities around work based on the case of the Tren Urquiza

Ailín De Innocenti
Facultad de Ciencias Sociales
Universidad de Buenos Aires
Buenos Aires, Argentina
aldeinnocenti@gmail.com

Fecha de envío: 15 de julio

Fecha de aceptación: 28 de julio

Resumen

Este artículo pretende estudiar algunas representaciones en torno al trabajo, entendiéndolo como institución en los términos de Cornelius Castoriadis y situándolo en un contexto particular, en el que pareciera constituirse como un terreno de lucha donde distintos actores sociales entran en tensión por el reconocimiento de sus sentidos como oficiales.

Dicha disputa se abordará a partir de un caso puntual: el trabajo formal e informal en el ferrocarril Urquiza. Para eso, se estudiarán los intercambios materiales efectuados (o no) entre unos y otros actores, comprendiendo desde Pierre Bourdieu que todos ellos implican siempre una vertiente simbólica, la cual da cuenta de las relaciones de dominación existentes. En ellas, la violencia simbólica aparece como reproductora de dicha relación y comprende un tipo de poder que se ejerce más allá de la coerción física, del que no es posible liberarse simplemente mediante una suerte de toma de conciencia; y cuyo resultado es, a partir de la interiorización de los sentidos dominantes, que los dominados contribuyan a reproducir su propia dominación.

Por su parte, el habitus de Bourdieu permitirá profundizar en aquellas significaciones y ponerlas en relación tanto con la historia de los sujetos como con sus aspiraciones a futuro. Así, se trata de reconstruir estas representaciones atendiendo más a las prácticas que a las declaraciones, poniendo el foco en un tipo de sentido que circula no a nivel discursivo sino corporal.

Palabras clave: trabajo – institución – habitus – dominación

Abstract

This article aims to study some representations about work, understanding it as an institution in the terms of Cornelius Castoriadis and placing it in a particular context, in which it seems to constitute a fighting ground where different social actors come into tension due to the recognition of their senses as officials.

This dispute will be dealt with based on a specific case: formal and informal work on the Urquiza railway. For this, the material exchanges made (or not) between one and the other actors will be studied, understanding from Pierre Bourdieu that all of them always imply a symbolic aspect, which accounts for the existing relations of domination. In them, symbolic violence appears as a reproducer of this relationship and includes a type of power that is exercised beyond physical coercion, from which it is not possible to free oneself simply by means of a kind of awareness; and whose result is, from the internalization of the dominant senses, that the dominated contribute to reproduce their own domination.

On the other hand, the habitus of Bourdieu will allow us to delve into those meanings and put them in relation to both the history of the subjects and their aspirations for the future.

Thus, it is a matter of reconstructing these representations paying more attention to the practices than to the declarations, putting the focus on a type of meaning that circulates not at a discursive but on a corporal level.

Keywords: work - institution- habitus- domination

Introducción

El ferrocarril Urquiza une la estación de General Lemos en la ciudad de San Miguel, al noroeste del Gran Buenos Aires; con la de Federico Lacroze, en el barrio de Chacarita, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El recorrido del tren concesionado por Metrovías, de 48 minutos y 23 estaciones es uno de los predilectos de la clase trabajadora de Capital Federal y Gran Buenos Aires. De lunes a viernes, recibe centenares de pasajeros y pasajeras que, camino al trabajo, suben en las primeras horas de la mañana en sentido a Lacroze.

Pero además, existe otra población mucho menor de usuarios de este ferrocarril para la cual el Urquiza significa “trabajo” en un sentido distinto: para ellas y ellos, el tren no es medio, sino fin. No se trata aquí de los usuarios. O bien, no sólo de ellos. Tampoco de los maquinistas, inspectores, ni operarios.

El foco principal de este artículo apunta a las decenas de hombres y mujeres que, de lunes a lunes, desfilan vagón por vagón en busca de aquello que muchos otros encuentran en una oficina: trabajo. Se trata de vendedoras y vendedores ambulantes, de “los que piden”, y de artistas callejeros. En torno a sus prácticas, todo tipo de transacciones informales (y algunas formales, también) se convierten en moneda corriente en este ferrocarril.

Cotidianamente y a plena luz del día, en el Urquiza se venden mercaderías de procedencia desconocida, se atestigua el empleo infantil en horarios escolares, y se ignora con aparente naturalidad las declaraciones verbalizadas de necesidad que llevan a cabo más de una de estas personas en el ejercicio de su actividad. Teniendo en cuenta que tales circunstancias contradicen en más de un punto lo que es reconocido oficialmente en la población analizada como “empleo formal y digno”, cabe preguntarse por las subjetividades que operan en torno al trabajo en los sujetos abordados.

En este proyecto se presentarán diferentes grupos analíticos en base a las distintas transacciones formales e informales que llevan a cabo en el ferrocarril Urquiza. En base a observaciones superficiales sobre los modos en que los sujetos indagados ponen en práctica su rutina laboral; se dirá que hacia dentro del ferrocarril Urquiza la población presenta una división principal: por un lado, un grupo mayoritario que “acepta las reglas del juego” y otro mucho menor, que va en contra de ellas. El primero estaría conformado por un número pequeño de vendedores formales, los trabajadores de la Asociación Mutual Torres Pablo,

así como también las y los pasajeros entrevistados. La constante que atraviesa a estas personas es que a grandes rasgos todas parecerían cumplir con las normas jurídica y socialmente aceptadas respecto al trabajo. El otro, estará conformado por las y los trabajadores informales, quienes con sus prácticas “en negro” (se trate ya de vender, pedir, o presentar un número), parecen atentar contra aquellas normativas oficiales.

El objetivo de este artículo es profundizar en los sentidos puestos en juego en torno al trabajo en las poblaciones mencionadas, en lo que parecería una lucha por el sostenimiento de las significaciones propias en torno a dicha institución como oficiales. En otras palabras: lo que se busca con este proyecto lograr un acercamiento hacia las estrategias que los sujetos estudiados llevan a cabo al reconocer y reclamar reconocimiento respecto de lo que cada una de ellas considera trabajo; al tiempo que observar aquellos procedimientos a través de los cuales desconocen y/o menosprecian lo que queda por fuera de ello, principalmente, las representaciones ajenas. En esta ocasión, se pondrá el foco principalmente en el grupo “formal”, y se profundizará en las representaciones que los vendedores de la mutual y representantes de la población pasajera tienen tanto sobre sus propias prácticas como de aquellas pertenecientes al ámbito de la informalidad.

Considerando un contexto nacional de crisis económica y política, de creciente desregularización del trabajo y su consecuente informalización; la hipótesis implicada es que las condiciones en las que se llevan a cabo las transacciones informales en el ferrocarril Urquiza abre paso a nuevas subjetividades en torno a la representación del trabajo como institución. En “La razón neoliberal” la politóloga Verónica Gago señaló cómo en Argentina el actual contexto latinoamericano reclama “una ampliación de la categoría de trabajadores y a una reconceptualización de las economías clásicamente llamadas informales y periféricas” (Gago, 2014, p. 20).

En vistas de un nuevo panorama de posibilidades y límites, los sujetos reformulan sus maneras de entender el trabajo. En este sentido, la informalidad se abre paso como una circunstancia teóricamente indeseable pero prácticamente evidente, que conduce a que tanto quienes la practican como quienes la atestiguan, pongan en juego sentidos que no sin pocas reservas, hagan posible tolerar las cosas como son .

Los aportes teóricos sobre los que se apoya y con los que debate este proyecto son numerosos y proceden de distintos campos. Desde la filosofía, pasando por la sociología

hasta la ciencia política, entre otros. Entre ellos, predominan el filósofo Cornelius Castoriadis y el sociólogo Pierre Bourdieu. A partir de Castoriadis, se entenderá al trabajo como institución, concibiéndolo como un espacio de disputa por la hegemonía de los sentidos. Bourdieu, por su parte, justificará la relevancia de realizar un acercamiento hacia las rutinas laborales que los sujetos estudiados llevan a cabo, postulando que aquellas guardan relación con el habitus.

Para este artículo, durante los meses de marzo a julio de 2019 se llevó a cabo la observación de las prácticas y transacciones llevadas a cabo en el ferrocarril Urquiza.

Además, se realizaron entrevistas en profundidad a los trabajadores de la Asociación Mutual Torres Pablo, así como también a usuarios y usuarias frecuentes de esta línea.

La institución- trabajo como lucha: entre Cornelius Castoriadis y Pierre Bourdieu

Cornelius Castoriadis en “Lo imaginario: la creación en el dominio histórico social” (Castoriadis, 1998) se pregunta ¿qué es lo que mantiene unida a una sociedad? Su institución, responde. Más bien, “la institución de la sociedad como un todo”. Castoriadis habla de la institución en su sentido amplio, como “normas, valores, lenguaje, herramientas, procedimientos y métodos de hacer frente a las cosas y de hacer las cosas” e incluye dentro de ellas al individuo mismo, “tanto en general como en el tipo y la forma particulares que le da la sociedad considerada” (Castoriadis, 1998, p. 67).

En este marco, el trabajo puede ser pensado como una de las tantas instituciones menores que forman parte de aquella complejidad mayor que es la totalidad de las instituciones sociales. Como tal, no se trata de un elemento concreto y real, sino de una creación social. Cada uno de estos pequeños fragmentos instituidos tiene su reflejo por un lado, en leyes que oficializan un modo particular de deber ser, y por el otro, en una internalización moral de lo aceptable e inaceptable. Es decir, podría distinguirse un primer nivel, cuyo garante en las sociedades contemporáneas occidentales es principalmente el Estado, que a través de su regularización impone la visión oficial y establece entre otras cuestiones, qué actividades son susceptibles de considerarse “trabajo” y cuáles no, qué es el trabajo formal y qué el informal, qué será entendido como condiciones propicias de empleo, cuánto es el máximo de carga horaria tolerable, cuál es el ideal compartido de trabajador o trabajadora, y qué es

lo que habilita o inhabilita a un individuo de ser empleado. En el caso de Argentina, una de las principales expresiones materiales de estos sentidos oficiales se plasma en la Ley N° 20.744 de Contrato de Trabajo.

Al mismo tiempo, cada una de estas instituciones sociales son internalizadas por los sujetos mediante un proceso que conduce a que estos postulados sean vividos no ya como construcciones; sino como si fueran del orden de lo natural, como parte de lo dado. Más aún, para Castoriadis es la incorporación de las instituciones sociales lo que da lugar a la formación del individuo social y lo que asegura en primer término la validez efectiva de aquellas; antes que la coerción e incluso antes que la legitimidad o la creencia.

Para comenzar a delinear el conjunto de representaciones ligadas al trabajo que operan en el imaginario colectivo de la población evaluada, se entenderá a las mismas como este “total de significaciones imaginarias sociales” que, como también expresó Castoriadis, conforman el magma que organiza e informa a la sociedad. Para el autor, el origen de estas implica un proceso de creación por parte de un colectivo que siempre es impersonal y anónimo, producto de lo que el filósofo denomina lo “histórico-social”. Esto quiere decir que las distintas representaciones respecto a las maneras de entender y relacionarse con el trabajo se producen en el marco de cierto imaginario colectivo que habilita que las y los portadores de cada significación puedan disputar la hegemonía de los sentidos: “aun en situaciones de crisis, una sociedad continúa siendo todavía esa misma sociedad. Si no lo fuera, no podría haber lucha alrededor de los mismos objetos” (Castoriadis, 1998, p.68).

En un primer momento, a partir de observaciones superficiales sobre los modos en que los sujetos indagados ponen en práctica su rutina laboral; podría sostenerse en el Urquiza la institución-trabajo pareciera constituirse en un espacio de lucha entre las representaciones, en el cual las y los trabajadores informales ponen en cuestión los sentidos oficiales a partir de sus prácticas disidentes. Se partirá entonces de las prácticas, para avanzar luego sobre las representaciones.

In itinere: representaciones en torno al trabajo a partir del caso del ferrocarril Urquiza

Las prácticas

A simple vista, en el Urquiza la entrada y salida de ofertantes parece caótica: un hombre que persuade a los pasajeros a comprar dos alfajores de una reconocida marca al precio de uno es seguido por una joven de unos veintitantos que toca el acordeón “a la gorra”, quien dejará lugar para una mujer que intenta vender sahumerios, a quien le seguirá otra con un bebé en brazos y otro niño pequeño que reparte tarjetitas a los pasajeros, para que luego, un niño de unos ocho (¿o quizás siete?) años ofrezca bolsitas de diez caramelos a veinte pesos cada una.

Sin embargo, no todo es desorden. En realidad, entre las y los trabajadores del ferrocarril Urquiza existen múltiples códigos que organizan y regulan su labor con el objetivo principal de cuidar lo que consideran su “puesto de trabajo”. En esta sección se profundizará en las distintas maneras en que los sujetos estudiados llevan a cabo su vida laboral.

Como se mencionó en la Introducción, con fines puramente analíticos, podría dividirse a los sujetos abordados en dos grandes grupos, según el tipo de transacción que parecen legitimar según sus prácticas en el tren: formales por un lado, informales por el otro. El primer grupo estará encarnado por vendedores formales, en este caso los trabajadores de la Asociación Mutual Torres Pablo, y las y los pasajeros entrevistados. El grupo disidente, estará conformado por las y los trabajadores informales, quienes con sus oficios (vender, pedir, o presentar un número), parecen atentar contra aquellas normativas oficiales. Empecemos por este último.

Trabajadorxs informales: las y los vendedores ambulantes

La mayoría trabajan en el Urquiza de lunes a sábados. Arrancan bien temprano, alrededor de las cinco o seis de la mañana, aunque también es posible encontrar algunos en horarios nocturnos. Los domingos suele ser su día de descanso, ya la frecuencia del transporte es mucho menor, así como también lo es el caudal de pasajeros. Generalmente,

terminan a las primeras horas de la tarde, entre las tres y las cuatro. Después, la mayoría se dirige a alguna otra “changa” que realice. La jornada empieza desde la estación en la persona toma el tren, la más cercana a su casa. Dependiendo el caso, decide si tomarlo en dirección a Estación Lacroze, en Chacarita; o a General Lemos, en San Miguel. Desde que da un paso en el vagón, está trabajando. A partir de entonces, hará su labor hasta llegar a destino, donde bajará para esperar el tren siguiente y hacer lo mismo en sentido contrario.

Por lo general, se trata de personas adultas, entre veinte y cuarenta y cinco años, que van al tren solas, o acompañadas de sus hijas e hijos. También es posible encontrar a menores haciendo este trabajo por su cuenta. De hecho, se trata de un oficio que muchas veces es heredado: frecuentemente, las y los vendedores, así como también “los que piden”, han aprendido a realizar su trabajo mediante las enseñanzas de sus padres.

La venta se organiza por vagón. El o la vendedora empieza en el primero o el último de los vagones y va avanzando de a uno. Así, lo recorre partiendo de un extremo y reparte su producto a cada pasajero, para que éste pueda observarlo detenidamente. Cuando el vendedor termina de repartir, vuelve a recorrer el vagón comenzando desde donde arrancó para retirar el dinero, si ha tenido suerte; o para llevarse nuevamente el producto, si no logró la venta.

¿Y qué venden? Bueno, de todo: golosinas (caramelos, turrone, chocolates, alfajores), herramientas (linternas, encendedores, sets de costura), accesorios (espejos, gomitas para el pelo) y la lista sigue. A veces, los productos ofertados varían por temporada. Por ejemplo, durante primavera y verano pueden conseguirse espejos, mientras que los pañuelos descartables son usuales en otoño e invierno, las épocas más frías. Pero eso no significa que “cualquiera vende lo que se le ocurre”.

Cada vendedor o vendedora tiene definido qué va a vender y en qué horario, así como también qué hacen sus compañeros. Todas las personas que trabajan frecuentemente en el Urquiza saben quién está ahí para vender, quién para pedir, y quién para brindar un espectáculo. Y es eso y no otra cosa lo que puede hacer cada cual. Al menos, no sin antes charlar con el resto. En caso contrario, existe cierto temor a una consecuencia que, si bien permanece implícita, evidencia el respeto a la norma en vistas de “lo que podría pasar”. Vender lo mismo que un compañero es un problema. La razón es que esto significaría quedarse con su ganancia. En sus palabras: “c*garle la venta”. Se supone que una persona

no comprará el mismo producto a dos vendedores distintos en un mismo viaje. Por otro lado, la situación implicaría de igual modo una desventaja para una de las dos partes, en tanto que para que no haya dos oferentes del mismo producto en un coche, uno de ellos deberá dejar tomar al otro el primer tren. Esto, desafortunadamente, “trabaría” a su compañero, quien deberá esperar el siguiente en la terminal. En el mismo sentido, dos trabajadores del tren no pueden ocupar el mismo vagón. De hacerlo así, suponen, uno acaparará la atención del otro. Indefectiblemente, alguno de los dos acabaría en afectado en su labor.

En resumen, si bien entre las y los trabajadores informales del ferrocarril Urquiza hay poco y nada sobre contratos escritos en el horizonte, esto no implica que su trabajo esté libre de normas de organización. Sobre todo, en este ámbito reina la regla de “el que llega primero”. Y el que llega primero es quien gana el derecho a hacer primero su pasada. Esto aplica ya se trate de vendedorxs, artistas, o de “los que piden”.

Trabajadorxs informales: “Los que piden”

Este es otro conjunto de personas que trabajan de manera informal en el Urquiza, y que organiza tanto su día laboral como el trabajo en sí de manera muy similar al anterior. “Los que piden” (así se los llama comúnmente, bien se trate de hombres o mujeres) tienen prácticamente los mismos horarios y días laborales que los vendedores, y realizan su recorrido del mismo modo: vagón por vagón. La diferencia más evidente con aquellos es que éstos buscan obtener una ganancia no por medio de la venta de productos de uso o consumo, sino a través de la apelación a la compasión o caridad de las y los pasajeros mediante la declaración explícita de su estado de necesidad y urgencia económica. Esta declaración se realiza mediante un discurso verbal que el o la “que pide” repite en cada vagón en un tono audible por todos sus ocupantes, o bien por escrito en un pequeño papel que entrega a cada pasajero. En sus relatos, “los que piden” cuentan que perdieron su trabajo, o que no consiguen, o que no les alcanza el dinero para mantener a su familia: “Estoy desocupado/a, y necesito comprarle leche a mis hijos”, “Así puedo compartir un plato de comida con mi familia” son algunos ejemplos de las frases características que recitan o escriben. Es frecuente también que sus narraciones presenten numerosos términos

relativos a los “buenos modales” o el “respeto” conjugados con aquellos otros que tiendan a expresar un sentimiento de enorme gratitud: “Le pido un segundo de su amable atención”; “No es mi intención ocasionar ninguna molestia”; “Así sea poco, para mí su ayuda tiene un gran valor”; “Lo que pueda y lo que salga de su corazón”; “que Dios los bendiga”.

Por lo general, la persona memoriza un único discurso y lo conserva para repetirlo por un tiempo considerable, a veces durante años. Al finalizar, al igual que las y los vendedores, la persona “que pide”, recorre el vagón para retirar las colaboraciones, en caso las haya.

Trabajadorxs informales: Artistas

Músicos/as solistas o pequeñas bandas, con instrumentos o únicamente su voz, raperos/as, folclóricos/as, incluso cantantes líricos/as. También es posible encontrar personas que bailan, que actúan, hasta las hay que patinan. En su mayoría son jóvenes, entre veinte y treinta y cinco años, organizan su trabajo en el vagón como las y los vendedores y “los que piden”. Sin embargo, a estos es más frecuente encontrarlos en el tren por la tarde o la noche, cuando la cantidad de trabajadores y trabajadoras informales es menor. Tal como el resto, cada artista respeta el turno que le toca. La regulación de los espacios y tiempos de cada grupo de trabajo en el tren es un principio que alcanza a todos sus participantes.

En cada vagón, es usual que la o el artista abra su número con una presentación, ubicándose en el espacio comprendido entre las puertas (más amplio al encontrarse libre de butacas, y desde donde puede ser observado por gran parte de los pasajeros desde distintos puntos). Al final, pasará por los asientos una gorra para solicitar colaboraciones. A diferencia de los vendedores y “los que piden”, en algunos casos estas personas no llegaron al tren heredando el oficio de sus madres y padres. Pero, con el mismo fin de cubrir sus gastos cotidianos, estas personas se valieron de cierto conocimiento o destreza artística y la trasladaron al vagón para obtener una retribución económica.

Trabajadorxs formales: Vendedores de la Asociación Mutual de Torres Pablo

En el Urquiza, no toda transacción se produce “en negro”. Un pequeño grupo de vendedores realiza su trabajo mediante una relación laboral formal. Se trata de los miembros de La Asociación Mutual de Torres Pablo, la cual paga una concesión a Metrovías para poder funcionar. Bajo la modalidad monotributista, sus contratados emiten facturas, realizan aportes a obra social y jubilación, y tienen vacaciones; al tiempo que se convierten en beneficiarios de una comisión de 16% diarios sobre sus ganancias.

Los miembros de la Asociación llevan puesta su membresía de manera explícita mediante su uniforme: chomba verde con el escudo de la empresa bordado y pantalones color caqui. Podría pensarse que esta dimensión estética opera como una primera distinción que los une entre sí como parte de un mismo cuerpo, al tiempo que, los diferencia del resto.

Los vendedores de Torres Pablo, aunque no por reglamento, son todos hombres. En total son doce: nueve vendedores y otros tres, jefes y directores.

Otra distinción con los trabajadores informales del Urquiza, es que este grupo no trabaja en el tren en movimiento. Su labor queda limitada a la estación Federico Lacroze y a los trenes mientras están detenidos en ella. Un par de ellos se encarga de los puestos de panchos instalados en la estación, mientras que el resto vende pebetes, sanguches de miga, bebidas, o alfajores de manera ambulante. Pero una vez que el motor se pone en marcha, el tren se convierte en territorio de los trabajadores informales.

Por otro lado, estos vendedores no manejan sus horarios mediante acuerdos entre sí. Su entrada es a las diez y media de la mañana, y su salida a las ocho de la noche. Por eso, el tren no es un para ellos un trabajo de medio tiempo, les ocupa todo el día.

Las y los pasajeros

El caudal usual de pasajeros de la línea Urquiza aumentó considerablemente hacia fines de mayo de 2018, cuando se redujo el servicio del ferrocarril San Martín (que realiza un recorrido paralelo) por la construcción de un viaducto en la Ciudad de Buenos Aires. En consecuencia, en junio de 2019 el Urquiza alcanzó un récord histórico de pasajeros: 2.593.475 usuarios pagos sólo en un mes, un 43.5% más con respecto al mismo período del

año anterior. El pico máximo fue alcanzado el 6 de junio de ese año, cuando se registraron 119.566 usuarios. Podría decirse que las horas pico son, en primer lugar, entre las y las nueve de la mañana en sentido a Federico Lacroze, cuando gran parte de residentes del Área Metropolitana de Buenos Aires toman la línea para dirigirse a las zonas céntricas de Capital Federal. Desde ahí, hacen conexión con la línea B del subte o toman alguno de los tantos colectivos que paran en la terminal. Por la tarde, entre las 18 y las 22 de la noche inclusive, el tren vuelve a colmarse en sentido contrario, cuando muchas personas regresan a casa.

Para este trabajo se entrevistó a hombres y mujeres de 25 a 40 años, que toman cotidianamente la línea para dirigirse justamente, a su trabajo. Todas ellas trabajan entre siete y ocho horas diarias de lunes a viernes y se encuentran empleadas bajo relaciones formales de dependencia. Su vida laboral comenzó en los últimos años de adolescencia o bien en los primeros de su juventud. Además, todas lograron completar sus estudios secundarios. Es decir, son hombres y mujeres cuyo perfil laboral parece cumplir a grandes rasgos con los sentidos oficializados respecto al trabajo.

El trabajo en el tren: desde el habitus hacia el reconocimiento

Si se pretende lograr un acercamiento a los sentidos que operan en los sujetos abordados respecto al trabajo, se considera que el estudio de los prácticas que llevan a cabo en su vida laboral puede significar una primera aproximación hacia ellos. Más aún, se propone de antemano que las diferencias y similitudes que acontecen entre las prácticas de cada grupo, podrían de algún modo operar como distancias y acercamientos en sus representaciones relativas a lo que es o lo que debería ser considerado trabajo. En otras palabras, la importancia de poner en ojo en las distintas actividades a través de las cuales los sujetos implicados llevan a cabo su vida laboral, radica en el hecho de considerar que detrás de aquellas diferencias evidentes u objetivas; podrían estar operando en simultáneo, sentidos que los sujetos construyen en torno a cada una de estas ocupaciones y que producen una segunda diferenciación, de carácter subjetivo. Indagando en las representaciones primero, de los vendedores ambulantes de la Asociación de Torres Pablo y luego de la población pasajera, veremos cómo para muchos de ellos, tomar el Urquiza para ir al trabajo no es lo

mismo que subir al tren a trabajar. Al mismo que para ellos y ellas, todos estos oficios que se llevan a cabo en el Urquiza tampoco son iguales.

Dicho esto, resulta de igual importancia atender no sólo a lo que las y los trabajadores estudiados piensan y ponen en palabras acerca de su propio trabajo, sino también a aquello que deciden callar o bien, no saben sobre sí mismos. Estos sentidos no pueden ser abordados únicamente mediante la interrogación de los individuos ya que en ocasiones responden a una lógica que excede a la propia conciencia. Es que, siguiendo a Bourdieu, en las relaciones de dominación entran en juego disposiciones corporales que son las que impiden superar la batalla de violencia simbólica mediante “las armas de la conciencia y de la voluntad”, ya que “sus efectos y las condiciones de su eficacia están duraderamente inscritos en lo más íntimo de los cuerpos” (Bourdieu, 2007, p.55). Por otro lado, las posibilidades de significación guardan relación con la historia que los sujetos llevan interiorizada, ya sea de manera consciente o inconsciente. El habitus es “pasado que sobrevive en lo actual y que tiende a perpetuarse en el porvenir, actualizándose en prácticas estructuradas según sus principios” (Bourdieu, 2007, p.89).

Los vendedores de la Asociación, a diferencia de muchos trabajadores informales, no heredaron el oficio de sus padres, aunque sí llegaron a él por una situación de necesidad económica. Algunos, incluso fueron vendedores informales antes. Sin embargo, sus condiciones laborales actuales son distintas, así como también lo son las ventajas y desventajas que en él reconocen. Consideran positiva su condición de formalidad, así como la remuneración que obtienen a fin de mes, la cual parece satisfacer sus necesidades y ambiciones económicas, si bien están en el tren el doble de tiempo que los trabajadores informales. Estas distinciones, que en principio parecería una mera cuestión de términos concretos de empleabilidad; en realidad abren paso a un nuevo conjunto de distancias y cercanías, pero de orden imaginario. Resulta entonces demasiado simplista concluir que “al fin y al cabo, unos y otros, son todos vendedores”. Por el contrario, los trabajadores formales del Urquiza tienen muy en cuenta estas distinciones, y les prestan no poca importancia.

Por otro lado, para los vendedores de la mutual la principal desventaja de su ocupación parecería estar ligada a cierta percepción sobre una aparente reputación negativa y socialmente compartida asociada al trabajo en el tren, más allá de las condiciones de

empleabilidad. Los vendedores de Torres Pablo sienten que existe un prejuicio colectivo condenador de su oficio. Más aún, en ocasiones podría pensarse que ellos mismos comparten parte de estas representaciones. “Y mirá dónde terminé”, es una expresión recurrente en sus relatos al referirse a su actual empleo, cuando recuerdan un pasado laboral distinto y “preferible” como empleados de empresas con personal a cargo que por distintas circunstancias debieron abandonar. Sin alternativa aparente, se vieron obligados a optar por la venta ambulante. Uno de ellos dice haber sido encargado en Recursos Humanos “con cinco mil personas a cargo”. Otro, encargado en una multinacional durante seis años. Un tercero, habría trabajado quince años en una compañía de seguros. En la misma línea, manifiestan que sus conocidos les han preguntado cómo es que no buscaron “algo mejor”. Entonces, despliegan lo una serie de argumentos que contradicen su propio discurso y que que parecerían apuntar a convencer a quien escuche (o incluso, a sí mismos) que en realidad, la venta formal en el tren constituye un privilegio para ellos e incluso un empleo elegido de manera voluntaria. Aseguran incluso que les han ofrecido otros trabajos, pero los rechazaron. “No estás encerrado”, explican, y por un momento se apartan de aquella representación general del empleado en relación de dependencia, el trabajador de oficina (que hasta entonces habían identificado como un escenario ideal) y defienden su condición. “A la larga te termina gustando”, argumentan. Parecería que los vendedores de la Asociación compartieran una mirada irónica sobre “las vueltas de la vida” que manifiesta algo así como “un día estás arriba, y de pronto, ¡bum! al otro estás abajo... pero qué se le va a hacer”.

Estos rastros de ambigüedad existentes en los discursos de los vendedores de la mutual respecto a su propio oficio, que a momentos lo condenan y al rato lo glorifican, podrían dar cuenta de una suerte de defensa de la subjetividad ante una situación que no es deseada, pero resulta inevitable. Mientras que en ocasiones se refieren a la venta ambulante con resignación como “la alternativa que quedó”, en otras, esta actividad adquiere una faceta positiva cada vez que se refieren a ella como una profesión. Para los miembros de la Asociación de Torres Pablo, la venta ambulante es una realidad de doble cara. En su segunda versión, la venta ambulante les significa una experiencia transformadora, que no deja lugar para la timidez: “es un hielo que rompés por necesidad. La cara de piedra

aparece sola”. Como las cosas son como son, y no como desearían que sean, necesitan volverlas deseables.

Con vergüenza no se vende. Es necesario convencer a la gente para que compre algo que no quiere, o al menos, no en un principio. Oficio o profesión, para poder ser vendedor o vendedora ambulante, hay que estar al tanto de determinados saberes. En términos de Bourdieu, dueños de cierto capital simbólico. Por ejemplo, que los alimentos como galletitas o sanguches guardan cierta ventaja frente a otros productos como golosinas, sahumeros o medias, que son más complicados de vender porque no apelan tanto al “antojo” del momento. Esto es, poseer ciertas aptitudes o cualidades simbólicamente apprehendidas, en una relación de reconocimiento y desconocimiento, que sólo pueden existir en tanto sea reconocido por los demás (Bourdieu, 1983).

En el caso de los trabajadores de la Asociación, podría pensarse que el trabajo en el tren, las más de las veces significa una opción elegida de manera voluntaria dentro de un abanico de alternativas posibles en su búsqueda laboral. Dirá Bourdieu: “la necesidad impone un gusto de necesidad que implica una forma de adaptación a la necesidad y, con ello, de aceptación de lo necesario, de resignación a lo inevitable”. (Bourdieu, 1979, p.379)

Las y los actuales vendedores formales e informales del Urquiza, así como “los que piden”, llegaron al tren sin quererlo. Sin embargo, bien sea porque la experiencia haya ido sacando a la luz los “beneficios ocultos” de este oficio, o bien sea fruto de la resignación, que ante la falta de alternativas los condujo a construirse razones para sobrevivir en este oficio; con el tiempo fueron “tomándole el gusto”. En su actividad, son dueños de cierto capital simbólico, lo cual se evidencia cuando este hace presión ante los “recién llegados”. Este poder se percibe cada vez que quien quiera participar de su práctica, experimenta cierta resistencia inicial. “Los de afuera” sienten que para poder establecer transacciones en el Urquiza tendrían que pedirles permiso a las y los trabajadores originales.

En este punto es donde comienzan a evidenciarse la disputa por los sentidos que la institución trabajo atraviesa en el caso del tren Urquiza. “Todo intercambio, ya sea económico o simbólico, implica una lucha por el reconocimiento”. Esto trata de demostrar Ricoeur, P. en “La lucha por el reconocimiento y la economía del don” (2019), en donde retoma los aportes de Marcel Mauss sobre el don” y de Hegel con relación al reconocimiento. Para Ricoeur, el intercambio implica en realidad una relación de

reconocimiento simbólico. Una cosa dada, en tanto que simbólica, representa a donante y donatario.

Volviendo al Urquiza, según el discurso oficial, el cual es garantizado por el Estado, el total de las transacciones que se reproducen en este ferrocarril son de carácter informal, excepto por el caso de los empleados de la Asociación Pablo Torres. Sin embargo, las representaciones operantes en los participantes o testigos de estas prácticas, hablan de un mundo de significación más diverso que dicha distinción binaria. Estos intercambios “en negro” contradicen los sentidos oficializados sobre el trabajo, pero aun así, existen con y a pesar de ellos. En la actualidad, dentro del Urquiza el trabajo que llevan a cabo las y los trabajadores informales está en cierto sentido legitimado, más allá de las regulaciones oficiales que sancionan este tipo de actividad en más de un punto. Ni siquiera los vendedores de la Asociación se atreven a aseverar directamente que esos otros están haciendo algo ilegal o incorrecto. Más bien, concluyen que, estrictamente hablando, en principio “no es legal”. Sin embargo, lo “hicieron legal” entre ellos. Años atrás, de ser encontrados desarrollando estas actividades, hubieran sido sacados por la fuerza. No obstante, con el tiempo “ganaron por insistentes”, explican.

En tanto que los trabajadores informales lograron con la reproducción de sus prácticas en el tiempo, no sin cierta resistencia inicial, que su actuar sea finalmente incorporado como parte “natural” de la cotidianeidad de este tren, es que puede pensarse aquí a la institución-trabajo como un terreno de lucha. Esto, a su vez, implica que sea posible la coexistencia de un sentido internalizado que se contrapone al oficializado.

Nosotrxs trabajamos, ¿y ellxs?: El trabajo como identificación/diferenciación

Las representaciones que entran en juego torno al trabajo en los grupos estudiados también pueden profundizarse intentando un acercamiento a las percepciones que cada uno de estos tiene sobre los otros. Es decir, en el marco de este artículo, se considera que la conformidad o el rechazo de los sujetos respecto a modos ajenos de actuar, de hablar, y de pensar; puede contribuir al delineamiento de esquemas de sentido operantes. En esta oportunidad, y realizando un recorte que permite e invita a ampliar el estudio de estas cuestiones a futuro; nos limitaremos a profundizar puntualmente en los sentidos de los

vendedores de la Asociación respecto a los trabajadores informales y la población pasajera; y más adelante, los de esta última respecto al trabajo en el tren en general.

De la mano del filósofo francés Maurice Merleau-Ponty podemos pensar que el Otro es un comportamiento. Mediante de la observación de las prácticas ajenas, el sujeto realiza la construcción de aquel, le atribuye un sentido a su conducta. En simultáneo, se construye a sí mismo. Merleau-Ponty avanza en la línea de Edmund Husserl, a partir de lo que éste denominó el fenómeno de acoplamiento y explica: “mi cuerpo y el del prójimo cumplen como una acción a dúo: es esta transferencia de mis intenciones en el cuerpo del otro y de las intenciones del otro en mi propio cuerpo, la que hace posible la percepción del prójimo” (Merleau-Ponty, [2001] 2019, p.6).

Cuando el Otro se comporta de un modo con el cual el sujeto no logra identificarse, se imprime una distancia. En la misma línea, en “Las raíces psíquicas y sociales del odio” Castoriadis sostiene que para la psiquis la alteridad se hace presente a través del rechazo, “odia todo lo que no es ella misma”, ya que representa una amenaza a la certeza subjetiva de la mónada psíquica. El encuentro con el sentido del prójimo saca a la luz el carácter subjetivo del sentido propio. Del mismo modo, este rechazo a partir de la diferenciación puede pensarse a nivel social. La sociedad también ofrece polos identificatorios que a su vez operan como distanciamiento de aquello que se presenta como distinto. (Castoriadis, 2001, p.162)

Como para que no queden dudas, los vendedores de la mutual se autodenominan como “otro tipo de vendedores” respecto a los trabajadores informales del tren. Así, explicitan por medio de sus palabras una marcada diferenciación entre un nosotros y un ellos que corre también, y principalmente, a nivel subjetivo.

El primer parámetro en torno al cual los trabajadores de la mutual construyen esta brecha son las distintas condiciones de empleo. Para ellos, es muy importante resaltar que trabajan “en blanco”, mientras el resto de las y los trabajadores del tren están “en negro”. Según dicen, sus colegas informales se creen afortunados de su condición “creen que ganan más plata”, sostienen y afirman que quienes trabajan por su cuenta resaltan particularmente que, a pesar de todo, “son sus propios jefes y toda la ganancia se la quedan ellos”. Si así fuera, vale la pena recordar a lo que Verónica Gago señaló en “La razón neoliberal”. La politóloga situó su estudio en el ámbito de La Salada, el taller clandestino y la villa; y

señaló cierto rasgo “polimórfico” del neoliberalismo, sosteniendo que en la actualidad éste se articula con formas comunitarias y populares. Gago aborda el neoliberalismo como racionalidad en el sentido foucaultiano “como constitución misma de la gubernamentalidad, pero también para contrapuntearla con las maneras en que esa racionalidad es apropiada, arruinada, relanzada y alterada por quienes, se supone, sólo son sus víctimas”. Para ella, la subjetividad neoliberal es reapropiada por los sectores populares a través de múltiples formas, contaminando otras lógicas que se valen de él al tiempo que lo ponen en crisis. Gago llama a estas tensiones “economía desde abajo” (Gago, 2014, p.303). Sin embargo, para los vendedores formales del Urquiza, es más fructífera su condición “en blanco”, ya que les asegura realizar aportes sociales y tener vacaciones. “Nosotros tenemos otros beneficios”, afirman.

Otro punto que destacan como diferencia respecto de los trabajadores informales son las condiciones que los condujeron al tren. Explican que en su caso, llegaron al Urquiza “por necesidad”, mientras que los otros (los que están “en negro”) “se criaron en eso desde chicos”, que sus madres o padres los “mandaron a vender” y por ese mismo motivo, “ya no conocen otra cosa”. El trabajo en el tren es todo lo que han hecho y todo lo que harán. Más aún, los vendedores de la Asociación comparten la “orden” (así la llaman ellos) de impedir que se quede algún trabajador de los otros vendiendo o pidiendo en la estación Lacroze. Lo ideal, es que aquellos suban al tren cuanto antes porque ahí “está permitido” que trabajen. “No nos gusta que se llene la terminal de muchos vendedores porque queda muy desprolijo”, argumentan. Esta “desprolijidad” estaría relacionada al carácter informal de estos oficios otros.

A este punto, basándonos en estas declaraciones es posible preguntar: esta postura ¿responde al mero deseo de cumplir con las regulaciones legales del trabajo? “Nosotros tenemos un contrato firmado. A nosotros nos cobran. Por eso tenés que defender tu espacio, tu lugar”, argumentan. Bien, entonces ¿involucra también cierto recelo frente a un grupo que en algún punto le significa una competencia? ¿Es un poco de ambas al mismo tiempo? Puede que algo de eso haya. Sin embargo, resulta interesante (y necesario) indagar si, más allá de los argumentos que los vendedores de la asociación explicitan en su discurso; es posible que al mismo tiempo estén operando otros sentidos de distinto carácter. Sentidos

implícitos o pre-reflexivos que en calidad de tales sus propios sujetos desconocen pero de igual modo contribuirían a la construcción de esta distancia.

Más aún, los miembros de la Asociación sienten que entre sí, todos comparten un lazo que los mantiene unidos “como una familia”, donde todos los parientes se conocen y se protegen entre sí. Si alguno enferma, por ejemplo, el resto se solidariza con esa persona, prestándole dinero, por ejemplo. En este sentido, estos “lazos de parentesco” imaginarios podrían guardar relación con el reconocimiento de sus pares como semejantes. Es que, dentro de una familia, sus integrantes reconocen rasgos en común que forman parte de su identidad. Al mismo tiempo, estas constantes los distinguen de todos aquellos que no son familia. Los otros. En el caso de los trabajadores formales del Urquiza, de primera mano el parentesco parece establecerse a partir de las condiciones en las cuales cada cual ha llegado a él, y en las que desarrolla su labor. Sin embargo, probablemente también guarden relación con modos de ver y comprender el mundo de cada grupo y, entre ello, las representaciones en torno a la institución- trabajo. Entonces, “la familia” no se construye solo en base a un pasado cercano y prácticas compartidas sino también mediante significados en común en el presente y expectativas semejantes para sí en un futuro.

Más allá de todo, los vendedores de la asociación mutual sostienen que no es frecuente que haya enfrentamientos entre unos y otros.

Intercambiar en el Urquiza: la manera de dar y el reconocimiento

Tomadas a la ligera, podría decirse que las transacciones que se llevan a cabo en el tren Urquiza apuntan pura y exclusivamente a generar un ingreso económico. Pero, pensando desde Ricoeur al mismo tiempo estas prácticas se constituyen en lucha, y esta lucha es por el reconocimiento (Ricoeur, s.f). Se trate de vendedores, artistas, o “los que piden”, en cada caso juega un rol central la vinculación que estos entablan con la población pasajera. Si la transacción se efectúa, su práctica será reconocida como trabajo y, por ende, ellos se convertirán en trabajadores.

Combes reaparece para recordar: “la manera de dar es de suma importancia” (Combes, 2011, p. 30). Los trabajadores de la Asociación tienen una percepción mayormente positiva sobre las y los pasajeros: “la gente es buena”, “la gente te ayuda”, sostienen. Al mismo

tiempo, para ellos esta bondad depende en cierto punto de cómo se los trate. Existirían gestos, palabras, maneras de mover el cuerpo y de usar la voz que ayudarían a obtener mejores resultados que otros. Estos “secretos” son enseñados durante los primeros años por los padres, o bien revelados en confidencia por compañeros, y un tanto más aprendidos por experiencia propia. Cada cual va confeccionando su manual e incorporando para sí los métodos más efectivos. En base a él, actúan y se comportan con las y los pasajeros según lo que consideren que generará mayor empatía o aceptación.

Para estos vendedores, lo principal es tratar a la gente “con respeto”. La venta se ve condicionada en gran medida por el trato que se brinde a los pasajeros, no puede conseguirse de cualquier manera. De acuerdo a esto, el saludo se convierte en una especie de palabra mágica que asegura un paso más cerca de la concreción de la venta. Un “buen día” o “buenas tardes”, según corresponda, parecería acercarlos un poco más al éxito. En segundo lugar, el “respeto” implica guardar ciertas formas respecto al contacto físico con la gente. El intercambio debe limitarse a una expresión verbal de agradecimiento y no mucho más que eso. Mirar a los ojos, incluso, podría resultar demasiado “invasivo”. Lo más conveniente es limitarse a mostrar el producto procurando no “tocar demasiado” a la persona y, suceda lo que suceda, mostrarse agradecido.

Los vendedores de la Asociación consideran que este respeto además involucra cumplir con ciertos comportamientos relacionados a “la buena educación”, saber “cuándo hablar y cuándo callarse”, pero también “ser cuidadoso y limpio.” Para estos trabajadores (que, vale recordar, están obligados a usar uniforme) la construcción de un trato respetuoso implica, además de ciertas maneras de expresarse, de moverse, y de comunicarse con las y los pasajeros; atender ciertos puntos relativos a la apariencia, tales como la prolijidad y la pulcritud.

Estas son prácticas muy distintas a las propias de “los que piden”, quienes frecuentemente construyen el trato respetuoso como una relación igualmente basada “los buenos modales” pero que en comparación con el caso anterior podría decirse que en una suerte de exageración, exacerbación de los buenos tratos. En sus discursos, orales o escritos en las pequeñas tarjetitas que reparten, no escatiman con el empleo de términos tales como “por favor”, “permiso”, y “gracias”. Contrariamente al caso anterior, “los que piden” frecuentemente intentan establecer contacto visual o físico con los usuarios del tren,

mirándolos a los ojos o estrechándoles la mano; en lo que pareciera un intento por lograr cierta identificación en las y los pasajeros, a fin de que las personas sientan afinidad con su causa.

El tren sólo se toma para ir a otro lugar

“Si no queda otra” sería la única manera en que, según sostienen, las y los pasajeros abordados podrían llegar a trabajar en el tren. Sólo en caso de “extrema necesidad”. Consideran que es un espacio de difícil acceso, que se abre únicamente mediante el contacto cercano con participantes que ya se encuentren realizando estas tareas. Argumentan, además, que no reúnen ciertos saberes necesarios para llevar a cabo este tipo de venta. A su vez, es en parte gracias a este reconocimiento que dicho capital simbólico puede existir. Por otro lado, la población pasajera evidencia cierta resistencia a ser vista públicamente como un trabajador de este tipo. La mayor parte del tiempo, para las y los pasajeros el trabajo en el tren no es algo deseable. Por el contrario, es un lugar donde “se termina” cuando no se tienen otros recursos, y estos recursos están vinculados principalmente a competencias académicas. Además, sienten que es un espacio estancado, una especie de círculo vicioso: “La gente que yo veo está hace años”, sostienen. En esta perspectiva, las y los trabajadores del tren están allí porque no saben hacer otra cosa, o porque no saben cómo salir de “esa espiral”.

Si tuvieran que hacerlo, la última opción sería ser una o uno de “los que piden”. Buscarían la manera de hacer algo sin “tener que pedir limosna” porque eso significa pedir sin dar nada a cambio, y ésta es una actitud que rechazan. Presentar un número o vender parecen ser opciones más aceptables para este grupo. Al parecer, las y los pasajeros entrevistados en este trabajo organizan sus representaciones respecto a los trabajadores del tren principalmente a partir del tipo de actividad que desarrollen. Es decir, los significados varían según se trate de vendedores, trabajadores de “los que piden” o artistas. En base a esta clasificación, la población pasajera adopta distintas posturas frente a cada uno de esos otros. Nuevamente, parte de estas consideraciones son expresadas y verbalizadas por los sujetos de manera consciente. Sin embargo, podría pensarse que, al mismo tiempo, otras tantas representaciones entran en juego más allá de lo que ellos mismos puedan notar.

Según sostienen las y los pasajeros, tenderán a efectuar transacciones en el Urquiza cuando sientan que lo que reciben a cambio “les sirve”. En su discurso la compra responde al carácter funcional del producto. Se trataría de una decisión organizada según criterios de productividad, tomada en base a una construcción racional de lo útil/inútil. Entonces, dependiendo de lo que el o la trabajadora les ofrezca, será más o menos probable que compren.

Para los pasajeros, poco importa si se trata de un trabajador “en blanco” o “en negro”. Contrario a los vendedores de la Asociación, para la población pasajera analizada parece poco importante si el trabajo en el tren se realiza bajo condiciones formales e informales. Sin embargo, antes que a una indiferente aceptación del orden de las cosas, probablemente esto responda antes que nada a la histórica vinculación que en el imaginario colectivo une el trabajo con la informalidad. De hecho, frecuentemente muchos de ellos desconocen que existen casos en donde la venta ambulante en el transporte está respaldada, como las transacciones de los trabajadores de la asociación de Torres Pablo.

En el caso de los vendedores, la transacción dependerá de lo que el o la pasajera estime que necesita en el momento. “Medias, si hace frío, o una linterna, si se me rompió” explican y aclaran que evitarán la compra mientras no sea “realmente necesario”.

En este sentido, lo útil o “aquello en lo que vale la pena gastar” no siempre responde a productos de consumo. Para muchos pasajeros, los preferidos son los artistas. En este caso, asumen aportar con algo de dinero en “la gorra” frecuentemente porque consideran que lo que este tipo de trabajadores hacen es una actividad que requiere ciertos saberes, y esto sería algo digno de admiración.

Por otro lado, las y los pasajeros dicen acceder a la transacción cada vez que el o la oferente logra apelar a sus emociones. Entonces, es posible que allí donde no exista un bien productivo o útil por adquirir, el intercambio se realice porque la o el pasajero se conmueve. En este caso, parecerían ponerse en juego sentidos que, aun siendo los sujetos conscientes de ello, operan a un nivel más bien afectivo o corporal.

Nuevamente, los artistas salen beneficiados en tanto que las y los usuarios expresan que su presencia en el tren les “pone de buen humor”, les genera “lindas sensaciones”. Quizás, en la percepción de los pasajeros del Urquiza, el pacto del intercambio no sólo se consagra o se descarta en base a las cualidades inherentes al producto, sino también en torno a la

manera de pedir de su oferente. En este punto podría recordarse a Marcel Mauss, quien sostuvo que el sentido de los intercambios descansaría en el carácter ceremonial de los mismos. En palabras Helène Combes “Aun cuando el intercambio es material, la manera de dar es de suma importancia” (Combes, 2011, p. 30).

Tal es así que, si bien la emoción puede resultar ser clave para sellar la transacción cuando es apelada con éxito, en otros casos puede constituir la principal causa del rechazo. En este sentido, “los que piden” parecen conformar el grupo menos popular entre la población pasajera. Constantemente, su manera de apelar a la solidaridad de la gente es percibida por quienes viajan en el tren como un intento por “usar la lástima para sacar provecho”. Desde su perspectiva, donde predomina la productividad, el hecho de que en principio “los que piden” no ofrecen “nada” a cambio, conduce a que su actividad sea apreciada por las y los usuarios del tren con ciertas reservas. Más aún, la “inutilidad” del pedir dificulta éstos consideren que esto pueda ser considerado efectivamente como trabajo. Sólo en contadas ocasiones, aportar con el “pedir” pareciera constituir una especie de estrategia que la población pasajera habilita en cuanto la desigualdad se manifiesta frente a ella. En caso se dé, la limosna aquí parece brindarle a él o la pasajera cierta tranquilidad de “al menos hacer algo al respecto”. Recordando a Mauss, el don puede ser pensado como un acto interesado y desinteresado al mismo tiempo. Siguiendo al antropólogo, la limosna puede ser pensada en ese carácter ambiguo (Mauss, 2009).

En ocasiones, algunos pasajeros más antiguos sostienen que reconocen a “los que piden” y que han presenciado su crecimiento. “Son los que están hace años” afirman, en lo que pareciera una percepción de la vida de “los que piden” como una especie de callejón sin salida. “Siento que no avanzan”, opinan. A veces, sostienen que los que en su momento eran “pequeños trabajadores”, con los años se han convertido en adultos y siguen estando en el tren. Esta circunstancia, por otro lado, parecería desacreditar ante los ojos de las y los pasajeros aquella situación de urgencia que “los que piden” denuncian, y volverla de algún modo menos conmovedora. En este punto, podría pensarse si, parte de lo que produce rechazo no es el desengaño que la experiencia material arroja sobre el mencionado mito neoliberal. La subjetividad contemporánea se rehúsa a asumir la farsa de esa promesa que supone que mediante el esfuerzo y trabajo, tarde o temprano cada cual puede llegar a ser su propio jefe y progresar en la vida.

Lo cierto es que en general, el trabajo en el tren están asociado a significaciones mayormente negativas para las y los pasajeros, principalmente porque conciben que estas actividades involucran distintas formas trabajo informal (aunque no lo sean) o aspectos no regularizados. El desconocimiento del origen de las mercaderías, la posible falta de control sobre las mismas, o el destino del dinero que entregan, son algunas cuestiones que suscitan recelo. Cuando acceden a la transacción, siempre existe cierta pregunta en torno a “qué harán (las y los trabajadores del tren) con la plata”. Y, aunque esta deducción siempre queda implícita, podría estimarse que consideran que no es algo que ellos harían con el dinero. En este punto, se distingue cierta presunción de sospecha que probablemente relacionada a la mencionada vinculación venta ambulante – informalidad, a la cual añade un tercer vértice, referido este último a prejuicios sociales e históricos que asocian los estratos económicamente más carenciados y sus oficios con la delincuencia y la inseguridad. En simultáneo y de manera ambigua, esta condena es atenuada por las y los pasajeros cuando argumentan que tanto vender como pedir resulta “una salida digna”. Es decir, aquel cierto juicio moral compartido parece “compensarse” cuando la población pasajera considera que, si bien lo que hacen estos trabajadores del Urquiza no es un empleo deseable, resulta una alternativa preferible antes que otras que asumen podrían llevar a cabo personas de estratos y condiciones semejantes. Estas otras actividades involucrarían comportamientos delictivos tales como el robo, el narcotráfico, la estafa, por ejemplo.

El trabajo ideal (y lo que es)

“Si el día de mañana me sacan de acá, voy, compro mercadería y ya tengo herramienta de trabajo”, declaran los vendedores de la Asociación Mutual de Torres Pablo. Para ellos, imaginarse un panorama laboral distinto resulta una tarea complicada. La profundización en las condiciones objetivas de los sujetos se vuelve relevante al considerar que su interiorización subjetiva se constituye en lo que Bourdieu denominó habitus: “sistemas de disposiciones duraderas y transferibles” que pueden funcionar como “principios generadores y organizadores de prácticas y de representaciones”. (Bourdieu, 2007, p.86) En otras palabras, el habitus opera como una estructura que, a partir de ciertos límites,

posibilita una infinidad de representaciones, dentro de otros límites que ella misma impone. Como “pasado que sobrevive en lo actual y que tiende a perpetuarse en el porvenir, actualizándose en prácticas estructuradas según sus principios” (Bourdieu, 2007, p.89); el habitus juega un rol central en el momento en que los sujetos se plantean su horizonte de posibilidades (e imposibilidades) futuras.

Los vendedores de la mutual declaran estar conformes con su ocupación y no aspirar a otra cosa. Parecería ser que solo conciben su vida laboral en torno a la venta ambulante. Como se dijo, consideran que el suyo es un oficio que tiene algo de arte y algo de profesión. Por eso, se enorgullecen de conocer ciertas destrezas necesarias para poder llevarlo a cabo. En lo suyo, se consideran “artistas”.

De cualquier manera, en caso tuvieran la oportunidad de desempeñarse en otra área, sería necesario para ellos que existiera allí una distribución jerárquica del poder, así como también ciertas regulaciones explícitas en torno al quehacer. Es que el habitus se manifiesta con cierta inercia característica, que es justamente lo que habilita que la subjetividad pueda permanecer aun cuando las condiciones objetivas se transformen. Este grupo asume que la norma y la autoridad son factores necesarios para el correcto funcionamiento del trabajo. Por un lado, consideran que el cumplimiento de ciertas responsabilidades es algo inevitable e incluso necesario para el correcto funcionamiento de la empresa. Por el otro, entienden que siempre debe haber alguien a cargo y en tal caso argumentan: “por más que tengamos jefe, no es que nos está encima”. Sobre todo, resaltan el beneficio que les significa estar empleados “en blanco”.

En el caso de ciertos trabajadores informales, sobre los cuales se sugiere investigar con mayor profundidad al alcance de este proyecto, la dificultad de imaginarse realizando otro trabajo no descansa sobre la comodidad de su panorama laboral actual. De hecho, al momento de imaginar su trabajo ideal, con toda seguridad no piensan en la actividad que realizan en el tren. Les gustaría tener “algo fijo”, es decir: un trabajo formal, en una oficina, con días y horarios estipulados, y sobre todo, con un sueldo a cobrar fin de mes con un monto conocido de antemano. Se ve entonces cómo aquella independencia que en ocasiones resaltan como uno de los beneficios de sus actuales circunstancias, acaba relegada a un segundo plano apenas se da rienda suelta al pensamiento premeditado. Sin embargo, este deseo conserva un carácter utópico. Para este ellos, realizar un trabajo bajo

condiciones distintas a las presentes se asemeja a una fantasía irrealizable. En su manera de ver las cosas, sienten que un trabajo formal sólo viene de la mano de determinadas competencias, en su mayoría académicas. Como ellas y ellos carecen de las mismas, consideran este deseo prácticamente imposible de alcanzar. “Nunca terminé el colegio”. “Ya no tengo tiempo”, se resignan.

Así como el habitus posibilita que los sujetos adhieran a ciertas prácticas y sentidos, aun cuando las posibilidades externas hayan desaparecido, las prácticas que se presentan menos probables para ellos, conservarán su carácter de lo impensable. Llegado este punto, podría pensarse que si tal "círculo vicioso" que atrapa a las y los trabajadores informales existe, éste podría verse reforzado tanto por las representaciones que tienen los sujetos externos respecto a las posibilidades de "salir" de sus participantes, así como también por las representaciones que estos últimos tienen de sí. Es decir, cabe preguntarse si el hecho de que las y los vendedores ambulantes y "los que piden" sigan siéndolo generación tras generación, no se vincula tanto a sus condiciones materiales de existencia y su relación con la educación formal, como también por lo que otros creen que estos serían capaces de hacer y por lo que ellos mismos consideran posible para sí. Encontraremos un indicio de respuesta afirmativa siguiendo a Bourdieu en “La dominación masculina”, cuando el sociólogo sostiene: “los dominados contribuyen, unas veces sin saberlo y otras a pesar suyo, a su propia dominación al aceptar tácitamente los límites impuestos” (Bourdieu, 2007, p. 55).

Para ciertos artistas un mejor escenario laboral posible sería continuar haciendo lo que hacen, pero “en blanco”. Al menos, con algunos de los beneficios que trae aparejada la relación formal. En el tren pueden desarrollar una actividad relacionada al mundo artístico, y ser “sus propios jefes” e incluso llegar a sentir que se salen del orden de “lo pre establecido”. Pero su situación informal parece privarlos de realizar los aportes sociales, y esto los incomoda. Al tiempo en que sostienen una postura que pretende rebelarse contra los sentidos hegemónicos, comparten cierta representación social que entiende como importante tomar medidas en el presente que apunten a proyectar un panorama positivo para el día de mañana. Sobre este grupo también será necesario seguir indagando.

En el caso de las y los pasajeros, lo mismo que apuntan con el dedo al rechazar el trabajo en el tren es lo que los desmotiva de su propia ocupación: la repetición cíclica de tareas, esto

es, la rutina. La tiranía del reloj pesa sobre todos ellos. Muchos desearían no tener que cumplir con horarios fijos, poder ser un poco “sus propios jefes”. Sin embargo, esta contra no es suficiente para destronar el “privilegio” que encuentran en su situación formal de empleo.

Conclusiones

Este artículo se centró en el caso del ferrocarril Urquiza y presentó distintos grupos analíticos: la población pasajera, los vendedores formales, y los trabajadores informales; divididos estos a su vez en vendedores/as, “los que piden” y artistas. El ojo se puso especialmente en la población pasajera y los vendedores formales. Quedará abierta la puerta a seguir indagando los casos de las y los trabajadores informales. Como se adelantó al inicio, el objetivo de este trabajo fue lograr un acercamiento hacia las estrategias puestas en práctica en lo que en principio parecía una lucha por la imposición de las significaciones propias en torno a la institución-trabajo. En este sentido, se propuso que las diferencias y similitudes que acontecen entre las prácticas de cada grupo podrían de algún modo operar como distancias y acercamientos en sus representaciones, para lo cual jugó un papel clave la noción de habitus de Bourdieu.

Efectivamente, el caso del ferrocarril Urquiza evidencia que entre las y los sujetos estudiados, los sentidos institucionalizados en torno al trabajo coexisten con otros sentidos que atentan contra ellos, mediante la naturalización y aceptación del trabajo informal y sus particularidades.

Si algo tienen en común los sujetos abordados, es que todos conciben al trabajo en blanco como un escenario deseable, relacionado a la estabilidad y un mejor porvenir. Los aportes sociales representan para estas personas una pequeña contribución a realizar hoy que les ayudará a ahorrarse unos cuantos dolores de cabeza más adelante, cuando como personas mayores ya no tengan la energía o la salud suficientes para lidiar con ellos. Además, el trabajo formal está asociado a la estabilidad y a la confianza. Por eso mismo, el trabajo formal goza de mejor reputación que el informal, en tanto que por medio de los aportes sociales y la jubilación, vendría a colaborar con el bienestar presente de la persona y asegurarle cierta estabilidad futura.

Por su parte, y en contraposición, en mayor o menor medida e independientemente del grupo que se trate, es posible evidencia cierta matriz neoliberal subyacente que encuentra ciertas ventajas en el trabajo informal en tanto que este permitiría romper con ciertas estructuras propias del trabajo formal y de las relaciones de dependencia, tales como el cumplimiento de horarios y días laborales estipulados. La informalidad tiene cierto atractivo siempre y cuando habilita “ser tu propio jefe”. No obstante, aquel deseo “disruptivo” no logra superar otras significaciones atribuidas al trabajo informal, estas de carácter negativo, que lo asocian primeramente a circunstancias materiales de necesidad y en segundo lugar a un ámbito cercano a la delincuencia.

Para los pasajeros abordados el trabajo en el tren habilita ciertas representaciones negativas que lo vinculan rápidamente al trabajo informal (incluso cuando desconocen las reales condiciones de empleo de quienes realizan estas transacciones), posicionando este oficio como amenaza o contravención al trabajo legítimo del discurso oficial.

En segundo orden, la población pasajera evidencia ciertas representaciones características de una matriz simbólica que históricamente asocia el trabajo informal a los sectores populares y a éstos con prácticas de delincuencia.

También pareciera que las significaciones cambian según el tipo de transacción. Mientras que el discurso oficial en torno al trabajo realiza una distinción tajante y casi binaria entre trabajo formal e informal, este caso presenta una complejidad mayor en base a la multiplicidad de sentidos que se ponen en juego a partir de las distintas prácticas. Para ninguno de los sujetos abordados es lo mismo vender, pedir, o presentar un número en el tren. Mientras a simple vista en todos los casos se trata de trabajo, las distintas formas de intercambio habilitan distintos posicionamientos subjetivos.

En este sentido, cabe preguntarse si la jerarquización subjetiva de los distintos grados de informalidad responde a una especie de traducción de dicha distinción oficial en el ámbito la economía informal. Si así fuera, podría explicar que aquellas actividades que se asemejan en algunos aspectos al trabajo formal logran alcanzar mayor aceptación respecto a las que no. En tal caso, podría pensar que es por esto mismo que frecuentemente el trabajo artístico es venerado, la venta-compra es tolerada y el pedir, rechazado.

Lo cierto es que la noción de trabajo oficial en el contexto indicado y su consecuente internalización moral en torno a lo aceptable e inaceptable ha calado hondo entre los sujetos

abordados. La mayor parte del tiempo, para todos ellos el trabajo formal implica un beneficio y un escenario deseable. Bajo esta modalidad, los sujetos perciben sienta estabilidad presente y resguardo a futuro. Si cabe espacio para alguna disputa por la hegemonía de los sentidos, en este caso se juega principalmente en el ámbito del reconocimiento de las prácticas que cada grupo lleva a cabo como trabajo, y de ellos mismos como trabajadores, pero no plantea una reformulación completa de los significados asociados histórica y socialmente a esta institución.

Se propone profundizar el estudio respecto a las y los trabajadores informales, donde a partir de observaciones iniciales parecería que cuando ellos atentan en la práctica contra los sentidos legitimados, esto responde más bien a sus condiciones objetivas antes que a un deseo voluntario de rebelarse contra ellos. En otras palabras, podría decirse que los trabajadores informales del tren no están orgullosos de su condición. Si permanecen “en negro” es básicamente porque “no les queda otra”.

Por otro lado, subyacen en todos los grupos ciertas contradicciones que podrían hablar de estrategias subjetivas que los individuos ponen en juego para tolerar sus condiciones objetivas cuando éstas no logran satisfacerles. Tal es así que los vendedores formales asumen que a la larga ‘les termina gustando’. O bien, aquella matriz neoliberal en la informalidad que desliga a las y los trabajadores de la relación de dependencia y les permite “ser su propio jefe”.

Volviendo a las bases, las posibilidades de significación guardan relación con la historia que los sujetos llevan interiorizada, ya sea de manera consciente o inconsciente. Sin embargo, si el habitus determina el ámbito de lo posible, procura hacerlo según lo que le ofrecen las instituciones. Cuando una institución acarrea significaciones socialmente compartidas tan fuertes logra traspasar habitus distintos. Es esta misma fortaleza existente en los sentidos oficiales en torno al trabajo lo que a su vez posibilita que los individuos perciban que lo que debería ser, en la práctica no es, y aun así, “no hagan nada” al respecto. Llegado este punto, todo parece conducir a los que Ricoeur identificó como el principal problema de las sociedades democráticas:

“La contradicción que es fuente del desconocimiento, negación del reconocimiento, es en nuestras sociedades la contradicción profunda que existe entre una atribución igual de

derecho (en principio somos iguales como ciudadanos y como portadores de derechos) y la desigualdad en la distribución de bienes” (Ricoeur, 2019 p. 19).

Bibliografía

- Bourdieu, P., (2007), “Estructuras, habitus, prácticas”, en *El sentido práctico*, Buenos Aires: Siglo XXI.
- , (2007) “Preámbulo” y “Una imagen aumentada”, en *La dominación masculina*, Barcelona: Anagrama.
- , (1979), “La elección de lo necesario”, en *La distinción*, Madrid: Taurus.
- , (1983). *Poder, Derecho y Clases Sociales*, España: Desclée.
- , (1997) “¿Es posible un acto desinteresado?”, en *Razones prácticas*, Barcelona: Anagrama.
- Castoriadis, C. (2001), “Las raíces psíquicas y sociales del odio”, en *Figuras de lo pensable*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económico.
- , (1998) “Lo imaginario: la creación en el dominio histórico social” en *Los dominios del hombre*, Barcelona: Gedisa.
- Combes, H., “A manera de conclusión: pensar el intercambio en política”, en *Revista Desacatos*, No. 36, México, May-Ago., 2011.
- Gago, V., (2014) *La razón neoliberal: economías barrocas y pragmática popular*, Buenos Aires: Tinta Limón.
- Kojève, A., (1999), *La Dialéctica del Amo y del Esclavo*, Buenos Aires: Editorial Fausto.
- Lefort., C., (1998), “El intercambio y la lucha de los hombres”, en *Las formas de la historia. Ensayos de antropología política*, México: Fondo de Cultura Económico.
- Mauss, M., (2009) “Introducción”; “Capítulo I”, “Capítulo II” [Fragmento pp. 138-186] *Ensayo sobre el Don. Forma y función del intercambio en las sociedades arcaicas*, Buenos Aires.: Katz.
- Merleau-Ponty, M., ([2001] 2019) “La percepción del prójimo en el niño” Trad. Carlos Savransky. *Material bibliográfico del Seminario de Diseño gráfico y publicidad, carrera*

de Ciencias de la comunicación, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Ricoeur, P., (2019), “La lucha por el reconocimiento y la economía del don” en *Material bibliográfico del Seminario de Diseño gráfico y publicidad, carrera de Ciencias de la comunicación, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.*