

## Grupo 12: Salud, condiciones y medio ambiente de trabajo

### Condiciones materiales del proceso de trabajo cartonero. Una descripción etnográfica.

#### Ricardo Gabriel Abduca

Dr. en Ciencias Antropológicas. Instituto de Cs. Antropológicas (sección Etnohistoria) Universidad de Buenos Aires.

abduca@yahoo.com

#### *1) Tácticas vitales.*

Quiero describir aquí una práctica urbana en la que domina el momento táctico. El cartoneo: la apropiación directa de residuos (cartones, diarios, botellas, plásticos y otros, para convertirlos en mercancía reciclable como materia prima por la industria). Tal como lo conocí en viajes al “cinturón” y a “la capital” junto a cartoneros del noroeste del Gran Buenos Aires, que entonces tenían acceso a un tren especial. En agosto de 2007, la empresa de ferrocarriles TBA suspendió el tren cartonero. Hoy, los recicladores del conurbano se han readaptado al nuevo sistema de transporte en camión. Por otra parte, el precio del cartón ha tendido a la baja. Aunque aquí se use el presente etnográfico, las formas del trabajo cotidiano que aquí se describen han sufrido grandes transformaciones, al menos en el caso de los barrios de zona norte del Gran Buenos Aires. No obstante, lo aquí presentado puede valer como descripción de la forma que tomaba el trabajo entre 2002 y 2007.

El objetivo de esta comunicación es brindar elementos de análisis de información básica para quienes actúan e investigan en el campo de la salud. Este texto emerge de una investigación no pensada desde el punto de vista de los procesos de salud/enfermedad. No obstante, creemos que la descripción aquí presentada puede tener interés para quienes sí los estudios sobre salud. Se trata de una descripción pormenorizada, desde el punto de vista etnográfico de la observación participante, de las condiciones de desarrollo de esta actividad, a la cual considero una actividad laboral.

Así decía un texto influyente, que intentaba dar cuenta cómo los “sectores marginados” se ganaban la vida:

“los marginados son como los cangrejos: realizan ciertas funciones útiles dentro de la ecología urbana, se alimentan de sus sobras y viven en los intersticios de la ciudad, física y económicamente hablando” (Lomnitz 1975: 11).

Esta sugerencia, por un lado, da a entender que el sustento está dado y no hay más que ir a buscarlo para ‘alimentarse’. Por el otro, postula una relación pasiva con la ciudad: se postula un intersticio en donde un cangrejo –o el marginado– encontraría su escondrijo.

A su vez, la actividad de reciclado urbano se ha comparado con las formas antiguas y presentes de la caza y la recolección: los migrantes indígenas de tradición *qom* (toba), estarían continuando una tradición esencialmente cazadora y recolectora, aun viviendo en las ciudades de Resistencia o Rosario, al buscar bienes descartados en los basurales o al mendigar (Miller 1989). ¿El *ethos* recolector toba los había llevado a la recolección de residuos urbanos? No sólo no faltan argumentos para tomar distancia de este punto de vista.<sup>1</sup> Más aún, la situación de los cartoneros de Buenos Aires no deja de ser un contra-ejemplo. Ningún *ethos* de trabajadores industriales o de aspirantes a profesionales impidió que miles de personas hayan tenido que volcarse, al inicio de este siglo, al modesto oficio de cartonero, ni posibilitó que volvieran a insertarse en otras ocupaciones.

Las trayectorias laborales que he encontrado mostraban que, antes de ser cartoneros, mis interlocutores habían tenido no sólo empleos muy poco calificados (lavadero de autos, empleo doméstico, maestranza), también chofer profesional, bombero, mecánico, metalúrgico. Esto es congruente con lo que muestra una encuesta a 130 cartoneros de Capital Federal: la quinta parte tenía algún estudio secundario, 9,2 % tenía secundario completo, dos individuos (1,5 %) habían empezado estudios universitarios (Martín et al. 2007: 288).

Hace algún tiempo propuse una aproximación a un modelo teórico centrado en la idea de “producción consumidora”. Sugiriendo un modelo de análisis de las relaciones entre unidades domésticas desposeídas frente al mercado de trabajo capitalista. La producción consumidora, el trabajo concreto realizado para consumir, permite desembolsar menos. Aunque tenía presente a las situaciones de pobreza urbana, mi argumento venía, ante todo, de mi experiencia etnográfica en áreas en las cuales el ingreso salarial se combinaba con producción agropecuaria. Campesinos con ocupación obrera que podían optar por dos pautas. O bien consumir gas en garrafa, o bien aliviar sus gastos yendo al campo a buscar leña:

---

<sup>1</sup> Los argumentos de Miller sobre la realidad chaqueña fueron rebatidos por Gordillo (1993: 76-78).

producción (consumidora) de leña, destinada al consumo doméstico; comprar pan, o producirlo comprando harina (Abduca, 1996). Aparecía así un algoritmo que se desplegaba entre el desembolso (consumo) o bien en una alternativa al desembolso: el trabajo doméstico (producción consumidora). Argumenté entonces que tales prácticas de producción consumidora son posibles desde la posesión efectiva de cierto *territorio*. No hay nadie que no se apropie efectivamente algún territorio. Aunque sea tan mínimo como el cuerpo humano y su entorno inmediato, es el manejo de tal territorio propio lo que hay que ver para poder hablar de *estrategia*. Se trata de *situaciones*.

Hay entonces, una distribución de los recursos propios, estratégica, en relación al territorio y los recursos del otro, que define el ámbito *táctico* como acción desarrollada en el espacio ajeno. ‘Estrategia’ es una planificación mental, una serie de acciones racionales con respecto a fines, pero se hace con medios escasos (Abduca 1996, cf. Certeau, 1990).

En los más desposeídos, esos medios son tan escasos que el accionar no depende tanto de los recursos propios como de los intersticios, grietas y diversas ocasiones que los territorios ajenos brindan. Todo tipo de acción social tiene tanto una dimensión estratégica como una dimensión táctica: por definición, en una relación social hay al menos dos sujetos involucrados: considerando a uno de ellos, se verá que hay un espacio propio y un espacio que es de otro. Interesa entonces dar cuenta de las prácticas, más tácticas que estratégicas, ejercidas por individuos que, con un bagaje mínimo, se dirigen hacia el territorio del otro. En aquel texto había evitado adrede la noción teleológica de “*estrategia de supervivencia*”. Es llamativo cómo al incorporarse aquel término no se lo hizo también con su complemento: el de *táctica*. Siendo la relación táctica/estrategia la que permite pensar, tanto el mantenimiento de un territorio propio (estrategia) como la práctica relativa al territorio ajeno, dependiente de la ocasión favorable (táctica).

¿Por qué son hoy cartoneros y no choferes o empleadas domésticas, como fueron antes? Considérese el caso de dos hermanos que fueron zafreros en su provincia natal, en el noroeste argentino, luego tuvieron trayectorias obreras similares en Buenos Aires; hoy, uno, cartonero, vivía con su familia extensa en la villa de referencia; el otro trabajaba 70 horas semanales en una fábrica de cables, vivía en una casa de material en el borde del barrio. El destino, que es, para el sujeto, suerte o azar, y para la situación objetiva cumplimiento de causalidades estadísticas, determinó que la trayectoria de estos dos hermanos se bifurcara.

Ambos son exponentes de las vicisitudes de la clase obrera argentina. ¿Por qué se bifurcaron estas trayectorias individuales? ¿Acaso por una decisión estratégica?

Este hecho muestra la dificultad de persistir en el discurso de las ‘estrategias de supervivencia’. Se trata de la confusión entre la decisión supuestamente “estratégica” (que más bien debería llamarse táctica) y la *situación*. ¿Hay que echarle la culpa a los inviábiles estrategias por no poder reproducirse como se reproducían antes? Y esas acciones son más bien tácticas: acciones en el territorio del otro, incursiones, *rescates*. De eso se trata aquí. De describir cómo, tras las grandes crisis, la gente se rehace a partir de los elementos económicos que tiene a su alcance.

Aquí voy a mostrar cómo objetos que acaban de ser desechados, (en el lenguaje de los economistas: objetos con una función de utilidad cero, o negativa ) son *apropiados*, *clasificados*, *transportados*, *trabajados*. En suma: objetiva y materialmente transformados para convertirlos en objetos útiles, que pueden luego ser vendidos como mercancía.

Mi argumento central es el siguiente. Primero, que lo que hacen los cartoneros es un tipo especial de proceso de trabajo: seleccionar, clasificar, reducir a un tamaño apropiado, transportar, hacer nuevas clasificaciones, y disponer el producto para su venta. Segundo, que esa actividad supone una disposición estratégica y una táctica. No una “estrategia de sobrevivencia”; en todo caso es una situación en donde predomina el momento táctico antes del estratégico. Tercero: el momento táctico por excelencia es el recorrido. Nuestra hipótesis de trabajo fue tomar al itinerario (*el recorrido*, como dice la gente) como unidad de análisis. Pongamos en suspenso las entidades imaginarias (identitarias), los estigmas, los diversos lugares discursivos, y centrémonos en observar qué es lo que se hace concretamente.

## *II) Método.*

Las formas de ganarse la vida de los cartoneros son formas de *trabajo*. La denominación de ‘estrategias de supervivencia’ es incompleta, y a menudo injusta. Los cartoneros, como otras gentes que están en posiciones y situaciones parecidas, de extrema desposesión, son tácticos, antes que estrategias.

El punto de partida es la unidad de residencia: los grupos de residencia son ante todo grupos de comensalidad, lábiles, inestables, que se superponen a los vínculos familiares –se puede tener parientes próximos en una casa y ranchar en otro lado.

La unidad residencial tiende a ser la base desde la que se establece el *grupo de*

*trabajo*, pero puede haber también ayudantes ocasionales que colaboran con el dueño de una carreta y se llevan algo del trabajo diario. Esto puede ocurrir a veces por pocos días, si el colaborador habitual tiene otras cosas que hacer. En concreto, vamos a describir cómo los cartoneros, con su *carreta* y su humanidad a cuestas, se dirigen desde su humilde barrio rumbo a territorios que brindan muchos más recursos –“*la Capital*”, denominación usada en la villa que, como veremos, resuena con más sentidos que los meramente administrativos. Me interesa aquí dar cuenta del *proceso de trabajo efectivamente realizado* por los cartoneros, tal como surge de la evidencia obtenida de acuerdo al método que, a mi juicio, sigue siendo el núcleo duro de la tradición antropológica.

Casi todas las veces que me sumé a itinerarios cartoneros fue en ocasión de viajes a estas villas de J.L. Suárez; sea yendo y viniendo con la gente en el itinerario de Suárez a la capital, sea yendo al Centro de Disposición Final Norte III (en adelante “el *Cinturón*”)<sup>2</sup> desde una de las villas. A veces recorrí itinerarios cartoneros en la capital sin llegar hasta el barrio de José L. Suárez. Otras veces estuve en el barrio en días sábados, días en que los cartoneros se quedan en casa pues no hay recolección de basura. Casi todas estas visitas, que suman unos cincuenta días de trabajo de campo en tiempo neto, se desarrollaron entre octubre y enero de 2005-2006, realizando otras estadías puntuales en los meses siguientes. Tuve así una inserción donde mi extranjería se vio bastante atenuada, logrando con el tiempo una presencia casi habitual en algunas redes de convivencia (*ranchadas*) de recuperadores de esta parte de la ciudad.

El área escogida forma parte de la franja de villas de emergencia del partido de San Martín, Todas ellas están cercanas a la autopista Camino del Buen Ayre, paralelo al río Reconquista. La gente accedía entonces a tres servicios diarios de tren cartonero del ramal Suárez de la empresa Trenes de Buenos Aires (TBA), que gestiona este ferrocarril suburbano. Y tienen acceso al *Cinturón*. Es ésta el área que, en sentido amplio, nos interesa. Me referiré a una de estas villas como “la villa de referencia”.

---

<sup>2</sup> La sigla de la repartición que hoy coordina los residuos porteños, CEAMSE, hoy refiere a las palabras “Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado”, pero antes era “Cinturón Ecológico Área Metropolitana Sociedad del Estado”. El término se divulgó en tiempos del intendente militar Cacciatore, tomándolo del Green Belt de Londres; un funcionario suyo, Guillermo Laura, ya lo usaba en 1975. Pero, aunque la aglomeración porteña es similar a la londinense en población y superficie, el *Cinturón* sólo es un enterradero de basura mil veces más chico (500 hectáreas), situado en un rincón del predio militar de Campo de Mayo.

### III) “El recorrido”: El itinerario como unidad de análisis

Sobre la base de relaciones personales que poco a poco fui estableciendo en esa villa con varias familias, fui parte de los itinerarios cartoneros, que se realizan por distintos puntos del tejido urbano: barrios de clase media de Capital Federal en donde se consiguen residuos; asentamientos precarios (villas) que es donde se vive y donde se hace la clasificación final de lo obtenido a fines de venderlo, trenes y andenes, calles y veredas, y el campo de disposición final de residuos, el *Cinturón*. Yendo con la carreta al *Cinturón*, yendo en tren y carreta a Capital, yendo también con la carreta a lo del acopiador.

“La capital” es el lugar en donde, además de poder conseguirse magros recursos no por eso menos vitales, se puede vislumbrar, en una cercanía física que de todos modos agranda la distancia social, la vida cotidiana de la clase media. Los grupos que yo acompañaba tenían recorridos por barrios pudientes –Belgrano es considerado el barrio con mayor calidad de la Capital. Además de conseguir recursos, la gente mira y admira. (Una noche de verano en el andén, frente a la estación, toda la ranchada contemplaba un milagro: podía verse la película que alguien estaba viendo en el departamento del edificio de enfrente, al otro lado de la vía, a unos cincuenta metros. El ventanal abierto mostraba la imagen que un cañón proyectaba en la pared).

El medio por excelencia de recorrer la quincena de kilómetros que separa al barrio de Belgrano de aquellas villas era el tren. Lo que hace el cartonero en la ciudad es lo mismo que cualquier automovilista o peatón: usar el sistema urbano. Ese uso es un tipo de apropiación. Hay una operación *sobre* el sistema urbano. En el cual hay una especie de gramática preestablecida: los semáforos, los horarios de los porteros, los del tren, los tiempos del sistema urbano. Y hay también un ejercicio que actualiza esas reglas en el uso, un habla concreta.<sup>3</sup>

El espacio estratégico cartonero es el del suelo que va pisando al moverse por la Capital, y el de la carreta vacía. La reiteración de ese itinerario conforma el *recorrido*, el itinerario que, a la larga, termina siendo la frágil propiedad de tal o cual individuo: puede

---

<sup>3</sup> Cf. Certeau, 1990, 56-58, sobre el recorrido peatonal como enunciación.

<sup>4</sup> Así como la enunciación “es un acto productivo que se ejerce con la materia significante”, “el uso es una enunciación que se ejerce sobre la cosa extensa; es la conversión individual de la cosa extensa en cultura” (Abduca, 2004: 43).

oírse así la referencia a “el recorrido de fulano”: “X no vino, entonces vos andá al recorrido de él”.

La primera operación, tanto laboral como intelectual que se hace en el recorrido es la identificación de lo útil. Lo que aparece como mugre caótica tiene distintos sentidos y potenciales que hay que inteligir y aprovechar.<sup>4</sup>

Ese proceso de darle significado a la basura ocurre en el *recorrido*. Este itinerario es el que permite el paso de la dimensión estratégica, reducida a la mínima expresión, a la dimensión táctica. El paso de lo propio, la carreta y la persona del cartonero en el acto de recorrer la ciudad, a la apropiación de algo que no tiene dueño, pero está en un espacio ajeno, y debe hallarse en ese merodeo apenas tolerado. (Y acá debemos distinguir entre el itinerario amplio, que incluye la mera caminata hasta las cuadras en donde empieza la recolección propiamente dicha, del itinerario o *recorrido* en sentido estricto, que sólo incluye las cuadras en que hay una apropiación habitual y reiterada de los recursos). Se trata de ver ahora cuál es la naturaleza de esa apropiación de recursos en un espacio ajeno.

El transporte y la primera clasificación (la apropiación primera) se desarrollan en un espacio ajeno, la calle o el *Cinturón*: son tácticas. Si la carreta es el corazón del territorio propio, el recuperador también se apropiará (efímera apropiación del caminante) del estrecho espacio que va recorriendo, caminando en doble fila entre los autos estacionados y los autos andando. Ingresa al territorio ajeno desde un recurso propio reducido a su mínima expresión: la carreta y su itinerario: las ruedas de la carreta y las zapatillas de los dos pies. Así, la gente se apropia del espacio a medida que va caminando.

#### *IV) La carreta*

La carreta es el centro del mundo cartonero. Si bien “cartoneros” es el modo en que el resto de la ciudad llama a los recuperadores urbanos, y también el modo más extendido como ellos se llaman a sí mismos, se escucha a veces, en el barrio, decir “carreteros”, que no quiere decir nada en el habla del resto de la gente de Buenos Aires. Se podrá decir de alguien que es ajeno al mundo de los cartoneros, diciendo así: “Ése nunca empujó una carreta”. (Así declaró un cartonero al hojear una hoja gremial de recuperadores urbanos, acusándolo así a uno de los firmantes de “no ser cartonero”).

---

La carreta se compone, básicamente, de una estructura de metro y medio de alto, con dos manijas. Cuando la carreta está en posición de descanso, las manijas sobresalen del cuadro, a dos metros de altura. Este cuadro vertical está soldado a otro cuadro horizontal, de unos 80 cm por 80, donde se coloca una madera para que haga de piso, para soportar el peso del bolsón. Abajo: un eje con dos mazas, dos rodamientos para las dos ruedas (de auto o de moto).

Descansando en ese piso, y contra el cuadro vertical, se ubica el bolsón. Este recipiente, el epicentro del trabajo cartonero, de unos dos metros cúbicos de capacidad, se fabrica con envases de arpillera plástica, generalmente de insumos de construcción expendidos a granel.

Para transportar, hay que *bajar la carreta*. El cartonero se cuelga de esas manubrios verticales que están sobre la altura de su cabeza, inclina la carreta (que si está llena, será una operación que se hace con esfuerzo) hasta que las manijas queden a la altura de sus hombros, para luego caminar traccionando, con las manijas al costado de los hombros, a un ritmo de marcha, o de trote lento si es necesario. Las piernas, la espalda, las caderas hacen el mayor esfuerzo durante la marcha, mientras los brazos flexionados sujetan firme las manijas, acompañando la tracción en una posición (las manos adelante y arriba de los hombros, los codos hacia adelante) que a la larga los adormece. Los brazos trabajan más al iniciar el recorrido, al “bajar la carreta”, y al terminarlo, al “largar la carreta”.

Además del bolsón principal, puede llevarse a veces un segundo, cuando se prevé encontrar una cantidad excepcional de carga, como ocurre los días domingos. Ese segundo bolsón se ubica arriba del principal, y nunca se llena del todo.

Si la carreta está vacía se transporta empujando: las manos empujan las manijas a la altura de las caderas, yendo la carreta delante de su dueño. Si está cargada se la tracciona, transportándola al revés: las manos a la altura de los hombros, la carreta atrás. Si hay demasiado tránsito las carretas vacías no se empujan (pues cuanto más bajas estén las manijas más longitud ocupa la carreta) sino que también se traccionan.

Lo que nunca falta es una o dos maletas: una bolsa de arpillera plástica (algún antiguo envase de 40 ó 50 kg). Se atan al soporte vertical (el que queda a las espaldas del conductor cuando la carreta se tracciona) y sirven para guardar tanto una botella para beber durante el recorrido o algún pedazo de pan, como otras herramientas de trabajo. A saber: sogas, piolas, piolines, (si faltan, se ata con bolsas de nailon) para cerrar los bolsones por arriba en el



momento en que el recorrido esté terminado. Se dice que “por reglamento” el bolsón debe estar bien correctamente atado, no sea cosa que algún objeto caiga en medio del tránsito de la calle –de un bolsón bien atado se puede decir: “reglamentario”.

En esas maletas se ubican también ciertos objetos hallados, especialmente valiosos. Zapatillas u otra ropa. Frascos de perfume. Algún libro o revista del cual se ha juzgado que vale la pena leerlo –y no sólo ponerlo en la pila de *blanco* (papel blanco). Algún bobinado de cobre, cosas con bronce, y otros objetos metálicos de valor relativamente alto suelen ir a bolsas que se guardan con especial cuidado en la maleta. Si no hay espacio, se guardan de modo bien visible en el bolsón grande. Otros elementos complementarios son alguna cortaplumas o cúter, y un imán para cerciorarse si un metal es ferroso o no.

Además de los tipos de objetos más comúnmente vendidos (cartón corrugado, papel blanco, papel de diario y de revistas; plásticos, vidrio, metales no ferrosos) hay tres objetos especiales, que de *rescatarse* se guardan especialmente para compradores distintos, especializados. Concretamente, hay tres individuos que una o dos veces por semana llegaban a la estación hacia las 21 horas, cuando los carreteros llegaban para descargar la carreta y esperar el tren cartonero de las 22. Uno compraba frascos de perfume, otro juguetes y muñecas, otro (el concurrente más asiduo) “el de las computadoras”, compraba cualquier cosa que tuviera un chip. Objetos que típicamente se guardan en la maleta, no en el bolsón.

La carreta está sujeta a un periódico desgaste. Está exigida por la permanente tracción entre los 50 ó 70 kg del carretero y los 80 ó 180 kg. de carga. Cuando no es la maza, o la llanta, hay que volver a soldar una parte. Cada soldadura o retoque suele cobrarse entre \$ 8 y \$ 10. Estos arreglos pueden tener frecuencia mensual. Una carreta nueva se vende a \$ 50. Hay al menos dos personas en la villa de referencia que hacen carretas.

El bolsón, además de su carga habitual, recibe muebles viejos (pero aún utilizables como muebles) . Se cargará una silla mientras sirva para sentarse en ella. Si no, sólo en el caso de que sirva como materia prima –y se la desguaza en el momento, en la vereda de la capital en que fue hallada. Jamás se cargará una silla de madera o hierro si le falta una pata, pero sí una silla inútil de plástico, pues éste es un material reciclable. Jamás se cargará nada de madera, ni como leña. Es un peso que no justifica el transporte. Tampoco metal ferroso en estado de chatarra. Más aún, he visto dudar si hacer trizas a una silla de plástico en estado de uso o guardarla para usarla o venderla (había sillas en la casa, y ésta no iría a ser vendida más que a unos pocos pesos en la villa). Los muebles suelen ser vendidos, exponiéndolos en la

puerta de la casilla con un cartel que lo oferte. Un colchón de una plaza, por ejemplo, que no estaba en mal estado, se vendía a 10 pesos. Ahora bien: ¿cómo se llena una carreta?

*V) Proceso de trabajo. Clasificación y transporte.*

Todo este proceso de trabajo es hecho por igual por hombres y por mujeres, estando reservado al hombre sólo el transporte de carretas pesadas (Por un principio de legibilidad digo siempre “cartonero” para no escribir “cartonero-cartonera”, o “cartoner@s”). No pocas mujeres cargan su propia carreta. En el tren, por ejemplo, donde en principio sólo subía “una persona por carreta, alrededor del 10 % eran mujeres.”<sup>5</sup>

¿Cuál es la táctica? Llenar la carreta y tener itinerarios estables. Recorrer un espacio ajeno, apropiándose por la reiteración de un itinerario. Ir afianzando un itinerario que constituye, en el fugaz instante del caminar, un angosto territorio estratégico. Istmos peatonales, angostos como la carreta, que, en doble fila, van circulando peligrosamente entre el auto estacionado y el auto en movimiento. (Puede pasar, como me ha pasado, que el carretero novato choque con el espejo de un auto estacionado; un recorrido timorato que, no sin razón, optaba por acercarse más al auto estacionado que al auto en movimiento). Los autos rozan las carretas.

Esta apropiación es frágil. Puede que uno llegue tarde al recorrido habitual, y entonces halla que otro cartonero ya empezó su merodeo (en principio, alguien de otra línea de tren, con los cuales hay cero relación, o uno de carritos chicos, cartonero de a pie y no de tren). “Nos durmieron la cuadra” o “nos dormimos” es lo que se oye decir en esos casos. No hay ningún derecho adquirido, tampoco he visto que por eso haya voluntad de pelear. Ocurre en estos recorridos lo mismo que en la vida cotidiana del barrio. La gente es amistosa y pacifista por vocación, tratando siempre de rehuir el conflicto y la fricción. Saben que “cuando se pudre, se pudre mal”. A su vez, la carreta estacionada, generalmente emplazada en una esquina, ahuyenta a los competidores que en ese momento pueden estar pasando por la cuadra. Es que en ciertas avenidas como Cabildo podían superponerse múltiples recorridos, o por lo menos el itinerario de gente que se dirigía a, o venía de, su *recorrido* de trabajo. Todos los grupos de la misma línea se conocía, aunque sea de vista, vivieran en el mismo barrio u

---

<sup>5</sup> Esa norma se cumplía en el viaje de ida. A la vuelta abundaban los acompañantes; muchas veces volví a Suárez en esos furgones sin iluminación, en donde 22 a 28 carretas y unas 50 personas nos apiñábamos en un buen humor fatigado de final de jornada.

otros. En cambio, no había mayor conocimiento de lo que pasaba con los cartoneros de otras líneas de tren como la vecina línea TBA-Tigre. Con ellos tampoco había salud.

La esencia del proceso de trabajo cartonero es aunar dos cosas: transporte y clasificación. El itinerario, (el recorrido, para usar el lenguaje de ellos) es las dos cosas a la vez.

En la capital, la carreta va recorriendo unas seis cuadras lineales (que es lo que puede hacer una familia en el par de horas en que puede trabajar). Esperar que el portero saque la basura. Cambiar chistes con el encargado, con el de seguridad. Con el otro encargado.

El primer momento es, una vez habiendo bajado del tren, ir a parar a “una esquina piola”, algún sitio en donde se pueda *ranchar*. Alguna cuadra en que no haya vecinos del barrio que puedan molestarse con su presencia. Los grupos que yo he acompañado paraban en la cuadra de un comercio abandonado. (En esa cuadra ranchaban también dos y hasta tres grupos de sin-techo, cada uno de ellos separado por unos 30 metros: en una había uno a dos personas, otro hombre –que por algunos días supo tener hasta dos compañeros– ranchaba en el otro, mientras otra mujer paraba más hacia la esquina, siempre solitaria).

En esa cuadra la gente llegaba, ponían su carreta, esperando entre diez y treinta minutos, fumando, tomando una gaseosa; charlando de bueyes perdidos y del recorrido a convenir. En principio el recorrido básico ya está establecido, pero suele pasar que falte alguien, o también que aparezca un nuevo carretero (pariente, amigo estrecho, “compadre” de otro). Ése suele agarrar parte de algún recorrido de la persona faltante. A veces una familia puede venir con más de una carreta: su recorrido se amplía y bifurca.

## PROCESO DE TRABAJO EN CAPITAL

*Después de la estación.* Llegábamos a una *esquina piola* en la que se podía *ranchar*. Una cuadra con un negocio abandonado, a pocas cuadras de la estación. Los vecinos de casas adentro no usaban esa cuadra sin viviendas, y los dos o tres grupos que allí vivían no tenían casas. En ese entonces vivía allí, en la vereda, una mujer sola, ya grande, que no hablaba con el resto, aunque se la conocía por el nombre de pila, y de la cual se decía que “tiene mucha guita”, nunca supe porqué. En otro rincón, dos o tres sin-techo hacían su vida. Y otras 5 ó 6 personas se bajaban del tren y paraban un rato ahí para armar el *recorrido*, esperando la hora en que los porteros sacaran la basura.

*Primera clasificación. Primera apropiación.* Hay que esperar entonces, en un sitio en el que no se moleste al vecindario. Los vecinos del barrio, los transeúntes de la avenida (la recorren una docena de colectivos y una línea de subterráneo) jamás miran a los ojos ni pasan a menos de metro y medio de distancia del cartonero. Evitación cuidadosa.

Luego, salir al recorrido. En un momento, aparece un portero, que se toma unos cinco minutos en sacar entre tres y ocho bolsas por edificio. El cartonero, vigilando desde la esquina observa “Ya sacó fulano, ya sacó mengano”.

Aquí empieza la primera clasificación. Hay que ir a las bolsas negras, abrirlas, y revisarlas. Generalmente el recuperador se dirige a su primer destino con las manos vacías. Abriendo las bolsas, empezando por quitarles las botellas de plástico de dos litros, que ocupan bastante volumen, y otros objetos útiles. Sin dificultad se puede así reubicar el contenido de tres bolsas en dos, obteniendo así una bolsa negra vacía, que se irá usando el resto del recorrido.

Abierta la bolsa negra tenemos un concierto de bolsas pequeñas: encierran lo que cada domicilio eligió tirar. Hay que romper esas bolsas con los dedos, para sacar los diarios, pequeños cartones, botellas de vidrio, u otros objetos. Las botellas de plástico, que es el objeto más notorio de la bolsa, es lo primero que se saca: se pisan inmediatamente, abriéndoles un poco la tapa para permitir la salida de aire, y se guardan en la bolsa negra que servirá para transportar las cosas a la carreta. No hay bolsa de consorcio (bolsa negra) en la que no haya al menos uno o dos pares de botellas de plástico (sean de nailon o de PET). En caso de duda, un palpado rápido de una bolsa negra, como para ver si tiene o no botellas, es la mejor forma de confirmar si una bolsa ya ha sido revisada. (El tránsito por el recorrido no es lineal, y siempre hay idas y vueltas, determinadas por el ritmo en que los porteros o los comerciantes van sacando sus bolsas).

En caso de estar medio llenas, las botellas de agua mineral y gaseosa se vacían en el cordón de la vereda. Los restos de bebida alcohólica (vino, muy rara vez alguna bebida blanca) sí pueden guardarse, para consumirse a la noche mientras se espera al tren de vuelta. Este consumo, que de todas formas no es muy común, se hace casi siempre mezclando el vino con gaseosa. Con la excepción de estos restos de vino (hallados, pero no activamente buscados) los cartoneros con recorrido frecuente no consumen absolutamente nada de lo que encuentran. Los restos de comida son siempre desdeñados, no sólo aquellos mezclados con restos de mate y cenizas de cigarrillos, sino los envases no del todo vacíos de alimentos

envasados (bandejas de supermercado, cajas de delivery de pizzas o empanadas, sachets o cartones). Jamás vi a un cartonero que alce comida de las bolsas de basura de Capital. La única excepción que vi eran algunos huesos con carne que alguna vez regalaba el responsable de un autoservicio; se destinaban a los perros.

En otro lugar denominé “acariciando lo áspero” a este trabajo –por la canción “Sábado”, de Arnedo y Mollo (Abduca, e.p.). Hasta ahora no encontré mejor expresión de ese sentido del tacto, del pudor, de la vergüenza, de la urgencia en encontrar rápido lo útil; de la prudencia para no cortarse con vidrios rotos o latas. Es por el tacto como, regular y rápidamente, va separando lo útil de la *mugre* en cada bolsa de desechos. Delicadeza, velocidad y oficio en medio de una materia hostil. Si se rompe la bolsa es un serio problema: el cartonero de recorrido fijo se cuida mucho de borrar sus huellas. La garantía de su trabajo es la buena relación con los porteros, que a su vez descansa en tener una conducta discreta y en dejar limpia la vereda.

Sin embargo, el sentido del tacto, aunque bien ejercitado en palpar la bolsa por fuera, no sirve para separar a las botellas PET de agua mineral de las inútiles botellas de aceite, ni para distinguir los cartones pequeños (que sirven) de los tetrabrick (que no sirven, por ser una materia compuesta no reciclable en la práctica, al tener capas de plástico y aluminio). Tampoco para distinguir los envases de PVC de detergente o cosméticos, que sí sirven, de los envases de idéntico material, pero de lácteos –yogures, u otros tipos de leche cultivada. Sí sirve el tacto para distinguir las latas de conservas, con filos cortantes, e inútiles para el reciclado por ser de latón, de las de bebidas. Estas latas son de aluminio, y aunque no son infrecuentes tampoco son muy significativas, medidas en peso y en su importancia en el ingreso cotidiano, aunque tienen buen precio una vez que se logra reunir una buena cantidad.

Todas las botellas plásticas sirven, menos las de leche y las de aceite: las sustancias grasas obstaculizan el reciclado, y costaría mucho trabajo lavarlas bien. Hay envases plásticos grandes (bidones de PVC, conteniendo lavandina, detergentes, ceras de pisos) que tienen cierta demanda si están enteros y con tapa. (Conozco sólo un cartonero que respetaba esos envases, sin aplastarlos, pues tenía comprador; el resto aplastaba a esos envases al igual que las botellas comunes de plástico, para que ocupen menos lugar). Luego, descargar en la carreta esas bolsas de papeles con olor a cenicero, donde ingresa algo de mugre, restos de mate.

*Primer transporte:* Se lleva entonces la bolsa negra con lo que se ha recogido en primera instancia: botellas de vidrio, botellas de plástico achatadas, diarios. O, si hay cajas de cartón, se llevan en las mismas cajas. Una vez al lado de la carreta, se desarman las cajas de cartón y se almacenan contra las paredes del bolsón.

El vaciado de estas bolsas no se hace al azar. Llenar la carreta como se debe supone ir ordenando los materiales correctamente. El cartón debe achatarse, desarmando las cajas, pero si es demasiado grande (envoltorios de artefactos como heladeras, p. ej.) debe cortarse. El cartón se ubica tapizando el interior del bolsón: primero se ponen cartones en el piso, preferentemente debajo de todo. Luego se van colocando verticales, solapándose alrededor de las paredes del bolsón (dándole una forma redondeada al hacer un perímetro más o menos poligonal). En el hueco restante va vaciándose el fruto de las recolecciones (botellas y papeles varios). Finalmente, los últimos cartones se ubicarán como tapa, se cerrará el bolsón y se pondrán al menos dos cinchas de sogas por encima, asegurando la carga a la carreta. (En realidad no hay una sola manera de atar; a veces esto se resuelve sobre la marcha, y no es raro que falte una soga, entonces se improvisan cinchas con piolas, o con las gruesas cintas plásticas que se *rescatan* de algunos embalajes.

*Segundo transporte.* Es el trabajo más pesado. Una vez que está todo bien atado, hay que *bajar la carreta*. Y arrastrarla más de medio kilómetro hasta la estación. Hay que ir por estos “istmos peatonales” en medio de la calle. El cartonero siempre camina por la calle; aun cuando va sin carga, aun cuando no está con su carreta, prefiere evitar las veredas. La carreta, con la presencia ostentosa y flagrante de la mancha blanca de su bolsón de dos metros cúbicos, recorre la calle, a paso de hombre, en medio de los vehículos, con los mismos derechos, en teoría, que otros medios de transporte.

*Tercer transporte.* Luego de llegar al domicilio, se entra el bolsón a la parte de delante de la casilla. En general, las casillas tienden a tener un recinto sin techar pero cerrado con puerta, donde se guardan los bolsones y se entran, si hay espacio, las carretas (que sino deben quedar atadas afuera). Hecho esto, hacia las 11: 30 / 12:30 de la noche, o 1º a 1:30 si se ha tomado el último tren, se cierra la jornada diaria.

Al día siguiente se impone clasificar el material. Durante un par de horas, el frente de la casilla se convierte en un caos de papeles en el que se agrupan las cosas, sacándolas del bolsón y disponiéndolas en nuevos bolsones, en carritos, en bolsas. Algunos objetos, como el cartón o el diario, son inmediatamente vendidos: son los que más abundan y los que más

espacio ocupan. Otros, como plástico, y, sobre todo, bronce y aluminio, se van guardando hasta que se llega a una cantidad razonable para llevar a vender.

Se lleva entonces, hacia el domicilio del acopiador. Puede ser en el mismo barrio, o más lejos. La gente evalúa el precio, la distancia y la urgencia de cobrar. Trata de venderse el mismo día (“ir a entregar”). No siempre los acopiadores están comprando: depende de su larga cadena de pagos.

La clasificación insume una a dos horas. Que hay que sumar a las seis horas y media, casi siete, que insume un recorrido en Capital.. La clasificación se hacía entre media mañana y mediodía, para poder vender antes de salir a capital.

Tras la clasificación, queda basura (*mugre*) en el domicilio. Este último residuo se barre, se carga otra vez en la carreta, y tras un recorrido postrero de varias cuadras a un descampado del norte del barrio, se llevaba al lado del largo paredón de una fábrica abandonada, engrosando con esta última carga de la carreta el montón, casi una pequeña loma, que va formándose en este sitio. Periódicamente una pala mecánica junta esto y lo lleva al resumidero final, el Cinturón.

### PROCESO DE TRABAJO EN EL *CINTURÓN*

La manera alternativa de juntar residuos es ir al Cinturón. Gente de todas las villas cercanas puede ir a este centro de disposición final (que el Ceamse llama “Norte III”) a apropiarse de lo que pueda. Para la fecha de mis recorridas esto era posible cuando la empresa abría el portón para que ingrese la gente, durante una hora, después de las cinco de la tarde. Alrededor de mil personas se dirigían cada día a las dos montañas de una o dos hectáreas que acababan de formarse por la descarga. Una montaña agrupa la basura capitalina, la otra, la de los desechos del conurbano.

Hay que llegar, después de un par de kilómetros, al portón de acceso. Ahí hay que dejar la carreta. Luego, ni bien se da la orden de entrada, a correr.

¿Cuál es acá la primera clasificación, la primera apropiación? Un golpe de vista en varias direcciones, en el cual hay que elegir el sector que a primera impresión parece más apetitoso, y que al mismo tiempo esté fuera del alcance de otro grupo. Hay que correr, por un relieve totalmente escabroso y traicionero. O bien uno se encuentra con obstáculos inesperados, o bien con huecos en donde el pie se hunde.

Es por este azar donde se decide si se irá al frente de descarga de camiones de provincia o al frente de descarga de la capital. Del terreno posible (las quinientas hectáreas mencionadas), se van usando un par de hectáreas cada vez: una dos hectáreas en el frente de provincia y otras dos, más o menos, en el de la capital. Poco a poco nos van golpeando los olores crecientemente fétidos. Pero ya desde más lejos se puede ver dónde están los frentes de descarga: se ve la montaña de desechos, aún no aplanada por las topadoras, cerros efímeros pero que pueden alcanzar (si vale esta estimación en un terreno tan irregular) unos diez metros de altura. No obstante, mucho más arriba, hay otro detalle que completa el cuadro: nubes de aves de rapiña. El graznido de las aves, en el epicentro de una montaña artificial de basuras hacia la cual se están dirigiendo, corriendo a todo lo que da, centenares de personas (posiblemente unas 700 u 800 en cada frente). No puedo dejar de pensar en un adjetivo, por literario que fuere. Dantesco. Si la ciudad tiene círculos de calidad decreciente, que van del Paradiso al Inferno, este sitio sin duda es el último círculo. Sólo hay algo más mórbido que esto, y es el cementerio. Pero el cementerio está totalmente reticulado y disciplinado. Esto es el Caos, que supera con creces a la vidriera de los cambalaches. Cartones escritos en chino se codean con pilas de verdura podrida. Un ovillo de cable de fibra óptica había desarrollado la forma de un pulpo de un metro de altura, con sus tentáculos tan largos como finos que hacían tropezar por todas partes a quince metros a la redonda. A pocos metros, una montaña de un metro y medio de cilindros verdes del tamaño de un rollo de fotos: estuches vacíos de una golosina infantil. En esas pocas hectáreas confluye el 80 por ciento de los residuos de una de las mayores ciudades del mundo: once millones de kilos, vomitados diariamente por mil camiones. Mesa de operaciones en la que el encuentro que Lautréamont imaginó y los surrealistas halagaron, el del paraguas con la máquina de coser, termina siendo visible, tangible, tan real como el olor de ese fermento monstruoso.

El primer transporte es aquí el más difícil. Una vez que se ha reunido una buena cantidad de material, hay que salir rápidamente. Como se ha entrado sin carreta, hay que ordenar lo más valioso en el bolsón, y luego arrastrarlo.

Esto no es fácil pues el terreno no está suavizado por la naturaleza ni por la mano humana. Fierros, alambres, botellas, palos filosos a ras del piso, todo conspira para enganchar el bolsón. Esto detiene la marcha, hace romper un poco el bolsón, hay que dar marcha atrás, desenganchar y seguir. Puede que se encuentren láminas de hardboard. Desdeñadas como materia prima para el reciclado, son sin embargo útiles para darle un piso al bolsón y facilitar



la arrastrada. Un trineo. Se ordena la carreta de acuerdo a los mismos principios que en la Capital. Sólo que hay menos botellas y más cartón, y el conjunto de lo acarreado parece ser siempre menor. En carreta, se debe ahora hacer un largo recorrido hasta casa. A veces no hay otra clasificación pues está la posibilidad de venta directa. No importa si se sacan un par de pesos menos, puede que se encuentre algún comprador directamente de paso, (en alguna otra villa vecina, que queda a mano en el camino de regreso). Supone ahorrar un largo camino de kilómetros arrastrando la carreta. El resto es similar al proceso final de los insumos traídos de Capital. Se clasifica, se lleva al acopiador, y se tira la mugre.

Si tenemos que contraponer el mundo del Cinturón al de la recolección de basura urbana hay varias diferencias. A uno se llega en tren, en camión o en largas caminatas que por supuesto se hacen a través del sistema urbano de circulación pública: calles, veredas, vías, semáforos. Al otro se llega traspasando el borde último de la ciudad, primero (la parte trasera de las villas situadas entre el río Reconquista y el camino de Cintura) y traspasando el cerco perimetral del campo de basura que es a su vez una parte de un espacio militar de 50 km<sup>2</sup>. Uno es un espacio que es posible de territorializar mediante la reiteración del *recorrido*. E el otro no hay recorrido. El territorio se hace fugazmente con la presencia, en el acto. Esto explica la importancia de ir en grupos grandes. También la facilidad con que pueden armarse peleas. Los recorridos de barrios ricos de la capital estaban apropiados por gente más organizada y ya consolidada en la práctica cartonera; al tren blanco no podía subir cualquiera, pero sí al Cinturón. Y allí van –aunque no sean los únicos en ir– los recién llegados, los recién expulsados, los que están literalmente hambrientos. En los recorridos de *la capital* no se alzaban alimentos. En el Cinturón sí he visto más de una vez comer en el acto, en el mismo sitio, lo que acababa de encontrarse.

Nunca vi a nadie usar guantes, a pesar de que este es un insumo habitualmente sugerido por iniciativas gubernamentales o no gubernamentales (cf. p. ej. *La Nación* 2010). Tampoco medidas especiales de higiene o asepsia. Otra vez, el Cinturón se revela como más peligroso que el “recorrido” urbano. Los dos únicos percances significativos que tuve noticia en el período fueron allí: en los dos casos, heridas por tropiezos o caídas al tocar un elemento cortante.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Entrevista a un joven de la villa de referencia (Abduca e.p.). El segundo caso me fue referido por casualidad, al comentar yo el uso de la orina humana como desinfectante en tradiciones rurales. Inmediatamente me contaron el caso de alguien que poco tiempo atrás, en el cinturón, había sido auxiliado por sus compañeros tras cortarse la espalda. Y le lavaron la herida con orina.

VI) Luquear: *La venta del producto*

*Luquear* es el nombre de cualquier actividad con ingreso dinerario, pero se usa sobre todo para ingresos de carácter irregular, más que para ingresos salariales. Tomamos algunas estimaciones: Una recorrida por la capital que pude medir en detalle rindió lo siguiente, en diciembre de 2005:

Insumo	Precio X kg	Peso (kg)	Precio venta
Cartón	\$ 0,22	43	\$ 9,46
Cartón, segunda	\$ 0,08	5	\$ 0,40
Blanco	\$ 0,50	13	\$ 6,50
Diario	\$ 0,13	40	\$ 5,20
Revista	\$ 0,10	15	\$ 1,50
Botella plástico blanco	\$ 0,40	5	\$ 2,00
Bot. plástico, verde	\$ 0,30	2	\$ 0,60
Bot. plástico, soplado	\$ 0,80	2	\$ 1,60
Vidrio	\$ 0,10	11	\$ 1,10
Cartón	\$ 0,22	57,5	\$ 12,65
Blanco	\$ 0,50	8	\$ 4,00
<b>TOTAL</b>		<b>136</b>	<b>\$ 28,36</b>

Por otra parte, otra venta que sumaba bolsones de al menos dos días, registró los siguientes precios, dos semanas después.

Insumo	Precio kg	Peso (kg)	Precio venta
Cartón	\$ 0,24	78	\$ 18,72
Segunda/revista	\$ 0,08	75	\$ 6,00
Blanco	\$ 0,50	26	\$ 13,00
Diario	\$ 0,16	80	\$ 12,80
Revista	\$ 0,10	15	\$ 1,50
Vidrio	\$ 0,07	31	\$ 2,17
<b>TOTAL</b>		<b>305</b>	<b>\$ 54,19</b>

En el primer caso tenemos veinte centavos por kilo de carga global. En el segundo, 18 centavos. Esto confirma las impresiones obtenidas en el día a día: las proporciones que guardan entre sí los distintos insumos que recoge una carreta en capital tienden a ser constantes.

Por el contrario, las dos idas al *Cinturón* cuyos frutos pude medir con alguna precisión, no rindieron más de veinte pesos, a repartir entre tres personas. En un caso, 18 \$ de cartón y algo de vidrio. En otro, doce pesos de cartón, cuatro pesos de blanco (que eran en realidad de otra persona) y unos quince metros de plástico en rollo, del cual no era seguro si todo sería vendible, y que, en todo caso, no podría sumar más de tres o cuatro pesos. Sé sin embargo, que hay días en donde una ida al cinturón puede traer recursos extraordinarios. Sé de familias en donde uno de sus miembros tiene recorrido en la capital y otro va regularmente al cinturón. En otros casos los padres van a la capital y algún hijo adolescente suele ir a veces al cinturón con los amigos, no de manera regular.

Por otra parte, a la cosecha de algo más de cien kg. obtenidos de lunes a viernes, que era habitual en los recorridos que conocí, hay que sumarle el fruto del día que más rinde, el domingo, día en que se cosechan los resultados del fin de semana. Esos días hay más tiempo para limpiar y tirar cosas y se hacen fiestas que redundan en la disposición de botellas y cartones. Un domingo a la noche el bolsón puede superar los 150 kg.

#### *VII) A modo de conclusión.*

He mostrado, en suma, las características del *proceso de trabajo cartonero*. Es un trabajo: supone tomar una materia, reducir sus proporciones para hacerla manejable y transportable. Es también el resultado del esfuerzo para clasificar el caos de los desechos domésticos,

inteligiendo y ordenando. Y es una tarea de transporte, que utiliza tanto vehículos de motor como el esfuerzo de piernas y brazos para mover la carreta.

Esta actividad puede ser descrita en sus dimensiones tácticas, (la del recorrido), como estratégicas (la carreta, y el grupo de colaboración, familiar o no).

En cuanto a las cuestiones de método que señalaba al principio, quisiera destacar que estas observaciones prescindieron de entrevistas formales. La entrevista tiene sus propias reglas, sus respuestas a veces preconcebidas, y suele hacerse a informantes clave, *brokers* de la relación del grupo estudiado con el resto de la sociedad. Se hace uso y abuso de ella en trabajos de campo muy cortos. Esta descripción fue posible por haber acortado distancias a partir de colaborar en las tareas, tomando a la observación participante como núcleo del método. Y la situación de entrevista no acorta distancias, la mantiene. Entiendo que el posicionarse en la situación de entrevistador dificulta ponerse en la posición de observador participante. Sólo en un período más largo hubiera sido posible combinar distintos métodos.

Los aspectos sórdidos de la actividad son evidentes. He tratado de describir esta actividad sin cargar las tintas. El trabajo cartonero no es un lecho de rosas, pero el horror que causa en muchos transeúntes de clases medias se debe tanto a su inmediata contigüidad como al desconocimiento. Ignorándose las alternativas que ha venido brindando el trabajo cartonero a falta de otro mejor; como también las condiciones que han tenido y tienen actividades como la zafra, como la poroteada del Chaco salteño, como la cosecha y clasificación de tabaco, y tantos otros. En todas esas actividades hay trabajo precario, y el contacto con plaguicidas las convierte en tanto o más insalubres que el trabajo cartonero, que manipula objetos que sólo horas atrás estaban adentro de una cocina. Pero no tienen el contraste flagrante que presenta el cartoneo para los transeúntes porteños. Aunque la opinión pública de la gran ciudad es voluble, hasta ahora el trabajo cartonero, no sin peros, sigue siendo visto como legítimo. La posibilidad de acceso a los recursos no sólo depende de la voluntad de un grupo familiar o barrial. Fue seriamente cuestionada desde sus inicios por distintas razones. Las de Mauricio Macri combinaban la filantropía (“es inhumano”) con el grito de alerta: “es un negocio millonario”, “no pagan impuestos”, “es actitud delictiva” (*La Nación*, 2002). Fueron ciertas alianzas sociales, emergentes tras la crisis del 2002, las que hicieron posible la derogación del artículo que encuadraba al cartoneo como delito. La realidad ha seguido cambiando. Macri, actual jefe de gobierno, no ejerció su promesa de “me lo llevo preso” al cartonero, ni su

“llamo a concurso a miles de personas, y les doy trabajo” (ibíd.). ¿Empate? Como fuera, tampoco se avizoran mejores condiciones de vida para estos miles de trabajadores.

### *Referencias*

Por razones de espacio he reducido la bibliografía, elaborada en un texto mucho más amplio (Abduca, e.p.), a un mínimo.

Abduca, R.G., (1996): “Producción consumidora. El territorio doméstico ante el «ajuste»”. *Realidad económica*, 146, agosto 1996.

\_\_\_\_\_ (2004): “Qué es un valor de uso. Producción, significante, enunciación”. En: *El Ojo Mochó, Revista de Crítica Política y Cultural*, nº 18-19, pp. 39-43. Buenos Aires, primavera de 2004.

\_\_\_\_\_ e.p.: “Acariciando lo áspero. El itinerario cartonero como construcción de un territorio”. En: Pablo Schamber y Francisco Suárez: *Recicloscopio II*. Buenos Aires, Prometeo-UNGS-UNLa.

Certeau, Michel de (1990): *Arts de faire I. L'invention du quotidien*. Paris, Gallimard.

Gordillo, Gastón 1993: “La actual dinámica económica de los cazadores-recolectores del Gran Chaco y los deseos imaginarios del esencialismo”. En: *Publicar en antropología y ciencias sociales*, (2) 3, pp. 73-96. Buenos Aires, Colegio de Graduados en Antropología.

*La Nación* (2002): Entrevista a Mauricio Macri, 27-8-2002.

\_\_\_\_\_ (2010): “Acuerdo entre el Gobierno y cooperativas. Incentivo mayor para los cartoneros”. 08-01-2010.

Lomnitz, L.A. de 1975: *Cómo sobreviven los marginados*. México, Siglo XXI.

Martín, I., et al. 2007: “Vulnerabilidad y riesgos de los recuperadores de residuos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”. En: 2007, pp. 285-302. En: P. Schamber y F. Suárez 2007: *Recicloscopio. Miradas sobre recuperadores urbanos de residuos de América Latina*. Prometeo-UNGS-UNLa.

Miller, Elmer 1989: “Argentine's Toba: Hunter-gatherers in the city”. *The World and I*, nº de junio, pp. 636-645.