

DIVERSIDAD

DICIEMBRE 2011

#3, AÑO 2

ISSN 2250-5792

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA

UNTREF

epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO

UNTREF

colasurdo.r@cponline.org.ar

## Notas sobre segregación y exclusión. El caso del “Tren blanco”

### Resumen

Esta investigación tiene por objetivo, mostrar cómo dicho tren fue ocultado oficialmente por la empresa TBA; y cómo en la práctica fue transformándose en un *ghetto*<sup>1</sup> móvil, pues allí viajaban los excluidos del sistema formal de trabajo que marginaba la misma sociedad. También justificamos por qué hemos considerado que la recolección informal es útil a la sociedad, y cómo los recolectores informales son víctimas de un proceso de segregación. Se utilizó como base para el análisis, la *Periodización de un proceso genocida*<sup>2</sup> de Marcela Bartolo, Daniel Feierstein, Guillermo Levy y Samuel Montero.

Palabras clave: Tren, Ghetto Móvil, Excluidos, Recolección Informal, Segregación.

---

<sup>1</sup> Ghetto: (voz italiana) Hist. Barrio de Roma donde los judíos vivían en confinamiento. Fue suprimido en 1885.

Gueto: Barrio habitado por comunidades judías. Dícese por extensión del barrio o suburbio donde viven personas de un mismo origen marginadas por el resto de la sociedad.

<sup>2</sup> Daniel Feierstein: *Seis estudios sobre genocidio*; EUDEBA; Buenos Aires; 2000.

DIVERSIDAD

DICIEMBRE 2011

#3, AÑO 2

ISSN 2250-5792

## *Notes on segregation and exclusion. The case of “White Train”*

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA

UNTREF

epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO

UNTREF

colasurdo.r@cponline.org.ar

### *Abstract*

The aim of this study is to show how the train was hidden officially by the company TBA, and how in practice it was becoming a ghetto mobile, used by those excluded from the formal labor system and marginalized from the society. We also explain the usefulness of the informal garbage recollection to society, and how the pickers are victims of a segregation process. Our analysis is based in the *Periodization of a genocide process* of Marcela Bartolus, Daniel Feierstein, Guillermo Levy and Samuel Montero.

Keywords: Train, Mobile Ghetto, Excluded, Informal Collection, Segregation.

*No, hermano, no la voy de Jesucristo  
y estoy cansao de cargar el peso  
de esta bolsa rellena de basuras  
que llaman vida tuitos los mamertos.*

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

**Dante A. Linyera, Rantifusas**

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

Al caer la tarde sobre la ciudad de Buenos Aires, un espectáculo se adueña de la misma: la cantidad de personas que recorren la ciudad revisando basura y recolectando todo aquello que pueda ser reciclado.

Suele llamarse a estas personas *cirujas*<sup>3</sup> -término lunfardo que recién aparece en los diccionarios de lengua española editados en los últimos años- o *cartoneros*, debido a que gran parte del material recolectado es cartón y papel. Si bien la actividad desarrollada por estas personas es muy útil, dichos términos tienen una connotación degradante.

La *recolección informal*<sup>4</sup> de residuos es un fenómeno que se expandió con la devaluación a comienzos del año (2002)<sup>5</sup> y las cifras de personas abocadas a esta labor, oscilan según las fuentes consultadas. Para Francisco Suárez, investigador de la Universidad de General Sarmiento, eran aproximadamente 50.000 familias las que vivían de la recolección informal. Para el diputado por la ciudad de Buenos Aires Eduardo Valdés, cada noche había 50.000 personas dedicadas a la recolección informal de residuos, mientras que para la diputada María Laura Leguizamón la cifra ascendía a 100.000 personas entre porteños y bonaerenses.

El relevamiento del INDEC en ese momento, sobre la base de datos de la Encuesta de Hogares publicada en el mes de agosto de 2002, indicaba que 155.000 personas habían manifestado estar ocupadas como cartoneros o vendedores ambulantes.

---

<sup>3</sup> Obsérvese estos dos significados: (1) *persona que busca en basurales cosas que pueda vender*; en María Rosa Vaccaro: *Mataburro Lunfa*, Torres Agüero Editor; Buenos Aires; 1981, p. 36.

(2) *buscador de residuos en vaciaderos de basura, trapero*; en: *Diccionario Enciclopédico Ilustrado, Clarín*; Arte Gráfico Editorial Argentino S.A. (Eds.) Buenos Aires; 1997; p. 185.

<sup>4</sup> Se utilizará esta expresión en lugar de *cirujeo*.

<sup>5</sup> El valor del dólar se multiplicó por 4, frenando automáticamente las importaciones; entre ellas, la de papel.

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

En el momento de la investigación y hasta la actualidad, la amplia mayoría de los recolectores informales de residuos proviene del Gran Buenos Aires; muchos, se encuentran organizados en cooperativas (en 2002 operaban nueve en la ciudad de Buenos Aires). Estos recolectores conforman el primer eslabón en la cadena del proceso de recolección informal. El segundo lo conforman los intermediarios o acopiadores, que compran lo recolectado (fundamentalmente papel y aluminio) lo prensan, enfardan, y lo venden a las empresas (tercer eslabón) que compran el material y proceden a su reciclado.

En el mes de agosto de 2002, las pagas por la recolección de material reciclable por parte de los acopiadores a los recolectores informales, era la siguiente:

- aluminio \$ 2.20 por kilo
- papel blanco \$ 0.80 por kilo
- papel de color y cartón \$ 0.35 por kilo.

Esta realidad podía (y puede) ser observada diariamente: personas revolviendo basura buscando algo para vender; pero, *¿por qué se los comenzó a denominar recolectores informales?* Porque la recolección formal, se encontraba asignada mediante licitación a cuatro organizaciones que tenían a cargo diferentes zonas y se ocupaban de la misma, ellas eran: Cliba, AEBA, Ecohabitat y Solurban. Dentro de las cuestiones “poco claras” de la situación general, esas organizaciones hubiesen tenido pleno derecho de accionar legalmente ya que la recolección se pagaba por peso (\$ 29 = U\$S 29 por tonelada levantada en ese momento) y no por área limpia. Ergo: la recolección informal (tolerada de hecho por las autoridades gubernamentales) perjudicaría los ingresos esperados de las empresas autorizadas por ley. Dejamos librado a la imaginación de quien lea este artículo, las respuestas posibles.

Anteriormente se mencionó que los recolectores informales se encontraban agrupados en cooperativas de trabajo. Una de ellas era la denominada “*Tren Blanco*”. La misma, tuvo su origen a partir de utilizar para sus desplazamientos, un tren de ese color fletado especialmente por los interesados a la empresa Trenes de Buenos Aires (TBA), concesionaria del ex Ferrocarril Bartolomé Mitre.

Dicho tren partía desde la estación José León Suárez –Partido de San Martín, Provincia de Buenos Aires- a las 18.37 horas de lunes a viernes, y transportaba a los recolectores informales hacia la ciudad de Buenos Aires. Observaba paradas en las estaciones General Urquiza (en el barrio de Villa Urquiza), Belgrano “R”, Colegiales y 3 de Febrero (en el barrio de Palermo). En estas estaciones descendían los recolectores y hacían su recorrido por los distintos barrios de la

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

ciudad. El servicio retornaba desde la estación Colegiales a las 23.22 horas, con destino a José León Suárez.

### *La otra visión*

*¿Por qué se sostiene que el accionar de los recolectores informales es útil a la sociedad?*

Si bien, a primera vista el espectáculo de las personas revolviendo basura es triste y repulsivo (pues son presentados por la avalancha massmediática con un tinte melodramático y conmovedor producto de la desocupación y la pobreza); esta imagen contrasta con la de aquellos que los ven cumpliendo una genuina función socioeconómica. Esto es, como fuente de sustitución de importaciones y de reciclado en una sociedad habituada al derroche.

Nos resultó tristemente interesante detectar también, que estábamos en presencia de una paradoja: la crisis socioeconómica y la miseria, lógicamente, estaban jugando un papel ecológico.

Debido a la caída del consumo había menos desechos; consecuentemente, la necesidad de reducir costos, había reducido el tamaño de la presentación de muchos productos y los materiales utilizados en ellos. Además, la creciente actividad de recolección informal, logró estandarizar un alto grado de sistematización en la actividad. A punto tal, que aparecieron carros especiales para llevar a cabo la recolección, junto a servicios de transporte como camiones y trenes para esos carros y personas desde el conurbano hasta la ciudad de Buenos Aires. A modo ampliatorio, podemos agregar que se abonaban tarifas mucho más altas que un boleto mínimo de ómnibus (en el caso de los camiones era de \$2 por noche carrito incluido). Muchos de éstos servicios de camiones eran (y son) fletados por los acopiadores. El Tren Blanco, objeto de estudio del presente trabajo, era fletado por la Cooperativa homónima de recolección informal.

Toda esta actividad de recolección debiera regularse y controlarse por parte del Gobierno, ofreciendo un marco legal a la actividad a efecto de evitar:

- Abusos de los que son víctimas los recolectores informales por parte de los acopiadores
- El accionar de las mafias
- El peligro para la salud pública en general.

Con la regulación (como por ejemplo a través de Cooperativas de Trabajo como estaba impulsando el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires), la actividad debería ser más rentable. *¿Por*

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

*qué?* Porque no existe un mecanismo de precios que permita computar cuánto cuesta disponer de la basura. No es igual la basura orgánica que la naturaleza procesa, la basura reciclable (por ejemplo aluminio, cartón, vidrio) de aquella que tiene un costo de disposición, como por ejemplo pilas y baterías.

Los contribuyentes (que son también consumidores) en general no perciben la distinción explicada: el tributo denominado Alumbrado, Barrido y Limpieza (tal la denominación en la Ciudad de Buenos Aires) no tiene vinculación alguna ni con la cantidad ni con la calidad de los residuos, ya que está relacionado directamente con el valor fiscal del inmueble.

Los supermercados y almacenes utilizan bolsas de plástico, para que los clientes transporten sus productos en lugar de las de papel por ser menos costosas. Son más baratas porque no tienen la carga del costo de disposición. Si fuera así, las bolsas plásticas serían mucho más caras que las de papel.

Para las empresas dedicadas a la recolección formal de residuos toda la basura es igual tanto en cantidad como en calidad; mientras que para los recolectores informales, sí, hay una diferenciación. En otras palabras, determinada basura tiene valor. Entonces, *¿es posible imaginar un sistema en el cual la basura que tiene valor, sirviera para pagar el servicio de recolección?*, Esto no sucede.

Por lo expuesto, si los productos tuvieran que asumir el costo o cargo de su disposición, los consumidores tendrían un incentivo para demandar artículos realizados con materiales reciclables. De esta manera, la labor del reciclado se convertiría en una fuente de trabajo mayor y con mejores posibilidades que la actividad desarrollada en la actualidad por los recolectores informales.

### *La misión organizacional (TBA)*

Mencionamos en la presentación, que uno de los objetivos del presente trabajo es mostrar cómo el Tren Blanco era ocultado oficialmente por la empresa TBA, pese a que tenía un recorrido, cumplía un horario, y cobraba un abono a los pasajeros como cualquier otro servicio de la empresa.

Al consultar el *web-site* de la empresa TBA ([www.tbanet.com.ar](http://www.tbanet.com.ar)) se podía encontrar cuáles eran los servicios que brindaba la organización, cuáles sus recorridos, sus horarios, tarifas, etc. También aparecía un *dossier* de prensa que hacía referencia a la actividad de la organización, la dinámica de sus realizaciones, su misión, sus valores, sus logros, etc., pero el servicio denominado Tren Blanco, no

aparecía. En contraposición, sí aparecía el servicio diferencial que unía Castelar con Puerto Madero, haciendo una exhaustiva descripción del servicio.

Al consultar en dicha página web sobre la misión organizacional, no había motivos como para ocultar el Tren Blanco. Por ello, creímos conveniente detenernos a analizar el significado de misión, y comparar luego este significado con la misión de TBA.

### *La misión organizacional (Generalidades)*

La **misión** de una organización es tanto la motivación emocional, ética y económica como marco conceptual que define cuál es y cuál debería ser el negocio.

Para poder definirla hay que encontrar respuesta a la siguiente pregunta: “¿Por qué y para qué está nuestra organización en el mercado?”.

Algunas respuestas a estas preguntas pueden ser definiciones como “ganar dinero”, “maximizar la rentabilidad”, “ser los líderes”, etc., pero que en realidad son principios generales, principios operativos, que para su materialización necesitan consustanciarse con conceptos de nivel estratégico, como es por ejemplo, el de misión.

Cualquier organización puede ser analizada como un gran centro de procesamiento físico y simbólico que obtiene insumos (materias primas, materiales, trabajo, capital, tecnología, etc.), los procesa y obtiene productos y servicios cuyo destino es el mercado de consumo. Lo deseable es que estos productos y servicios sean realmente satisfactores de necesidades, que el cliente resulte satisfecho con los mismos y repita la compra, o bien, divulgue a otros posibles consumidores su satisfacción por los productos o servicios consumidos.

Esta descripción, es válida para cualquier organización, pero hace falta un rumbo, que no puede ser conceptos como “ganar dinero” o “maximizar la rentabilidad”, ya que ello es válido para cualquier empresa capitalista; y tampoco, “llegar a ser líderes” o la “creación de valor económico”. Todos ellos, son principios universales que postula cualquier empresa en una economía competitiva. Hace falta definir el negocio y las grandes líneas estratégicas que conducirán al éxito (o al fracaso).

Es vital para el concepto de misión, definir la necesidad real última o necesidad genérica que se está satisfaciendo. Para que la misión tenga sentido estratégico, debe basarse en algún producto o servicio que el consumidor perciba como vital, satisfaciendo necesidades re-

levantes para la vida del consumidor.

Para la definición de la misión se debe tener en cuenta cinco elementos esenciales:

1. **La historia de la organización:** toda organización posee una historia de metas, objetivos, políticas y logros. En caso de buscar una nueva misión, la organización debe tener en cuenta su historia.
2. **Las preferencias de los propietarios y directivos:** debe tenerse presente que quienes dirigen la organización, tienen objetivos y preferencias personales.
3. **El ambiente:** éste, influencia en la organización, y define las principales oportunidades y amenazas que deben considerarse al diseñar un proyecto realista.
4. **Los recursos con que cuenta la organización:** los recursos disponibles hacen posible el cumplimiento de ciertas misiones y no otras.
5. **Las competencias distintivas:** es decir, que una organización debe buscar aquello que pueda hacer mejor, y distinguirse. En otros términos, las “ventajas diferenciales del producto”

Al definir una misión se debe tratar de incorporar una cantidad de características que la hagan útil. Debe ser específica en cuanto a los dominios del negocio en el cual operará la organización.

El dominio del negocio se puede definir como la clase de producto, el campo tecnológico, el grupo de clientes, la necesidad de mercado o alguna combinación de lo expresado. Tradicionalmente, las organizaciones han definido su dominio de negocios en cuanto al *producto*, como por ejemplo “somos fabricantes de autobuses”; o en cuanto al campo *tecnológico*, por ejemplo, “somos una empresa de electrónica”.

Theodore Levitt <sup>6</sup> propuso que es mucho más útil realizar *definiciones del mercado* de un negocio, que definiciones de producto o tecnológicas. El argumento a favor de esta postura es que tanto los productos como las tecnologías son temporales, mientras que las necesidades del mercado son atemporales, duran para siempre. Aquí encontramos la aplicación del concepto de *necesidades genéricas*.

---

<sup>6</sup> Theodore Levitt: “Miopía de Mercadotecnia”, *Harvard Business Review*, julio – agosto de 1960, pp. 45 – 56.

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

Para ilustrar lo expuesto, se tomará la definición de dominio de negocio basado en el producto “somos fabricantes de autobuses”, redefiniéndola a mercado: “somos una organización dedicada al diseño de vehículos para transporte de pasajeros”.

Algunos ejemplos de misiones:

*“Estamos en el negocio de las **comunicaciones**, comercializando instrumentos desarrollados con tecnología de punta en el ámbito de la comunicación multimedial”.*

*“Estamos en el negocio del **esparcimiento y recreación**, ofreciendo servicios de turismo para personas que necesitan realizar actividades físicas intensas”.*

Obsérvese la **necesidad genérica** en las definiciones anteriores: comunicaciones, esparcimiento y recreación. Se debe tener presente, que para salir de la *visión miope o de túnel* en el desenvolvimiento de un negocio, hay que apuntar a una necesidad genérica.

Obsérvese que la misión así definida tiene un carácter elevado y motivador, vislumbrándose desafíos atractivos.

Sería importante también que la definición de misión exprese las principales políticas que la organización piense honrar en su cumplimiento. Las políticas describen el sistema de valor de la organización, por ejemplo cómo se espera que sea el trato a los clientes, a los proveedores, a la comunidad, etc.

El concepto de misión no es estático, sino que debe estar en constante revisión y actualización. En un entorno sumamente competitivo, hay que revisar periódicamente las tres cuestiones esenciales que constituyen el núcleo de la misión corporativa:

- ✓ ¿Qué necesidades se está satisfaciendo? (demanda).
- ✓ ¿Qué productos o servicios satisfarán plenamente a nuestros clientes? (oferta).
- ✓ ¿Cómo nos diferenciaremos de la competencia? (ventajas competitivas).

Son preguntas muy simples, pero no siempre puede encontrarse una respuesta satisfactoria. Sin embargo, son parte de un eje central básico en la formulación de un emprendimiento nuevo o durante un proceso reflexivo sobre la marcha de un negocio.

Luego de este análisis sobre el concepto de misión organizacional, se analizará la misión organizacional de Trenes de Buenos Aires (TBA).

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

## La misión de TBA

Se transcriben algunos pasajes relevantes sobre este tema, extraídos directamente del *dossier* de prensa que se encontraba en el *web – site* institucional:

*“Hoy podemos sentirnos orgullosos de haberle devuelto al tren, los valores que alguna vez lo erigieron como el símbolo nacional del desarrollo y unión entre los pueblos...”*

*“Desde el inicio de nuestra gestión empresarial, Trenes de Buenos Aires se ha fijado metas en el corto, mediano y largo plazo, buscando el máximo beneficio para nuestros pasajeros.”*

*“Estamos implementando cambios significativos en la remodelación, limpieza y seguridad en trenes y estaciones, en la regularidad en el servicio y en la cantidad y calidad del material rodante. Sin dudas, ejes básicos para la satisfacción de nuestros clientes y punto de partida para la instrumentación de beneficios futuros.”*

*“Trabajamos con un objetivo primordial: transportar la mayor cantidad de personas posible en forma segura, eficiente, confortable, puntual y no contaminante, contribuyendo de esta manera a mejorar la calidad de vida de la comunidad.”*

*“El propósito central de TBA es ser líder en la explotación comercial de corredores ferroviarios, anticipándose a la satisfacción de los requerimientos de servicios de la sociedad.”*

*“Nos proponemos constituir una organización seria, ágil y abierta en la cual las operaciones se realicen con un alto compromiso hacia la seguridad, tanto de las personas como de los bienes, valorando y alentando el ingenio y la creatividad.”*

En base a lo expuesto, la cuestión del ocultamiento del Tren Blanco sigue sin respuesta.

Era un servicio de la empresa, que encajaba perfectamente con las declaraciones sobre la misión organizacional y valores; más allá, por supuesto, de algunas cuestiones sobre limpieza y seguridad en trenes y estaciones, automatización de venta de pasajes, etc.

Además del ocultamiento a nivel informativo, había también un cierto ocultamiento a nivel físico. Surgieron así, preguntas como:

- *¿Por qué el tren no registraba arribo a Retiro, cabecera del ramal?*

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

- *¿Por qué permanecía oculto en las sombras de la noche, en un playón entre las estaciones 3 de Febrero y Retiro, aguardando el momento de regresar desde Colegiales?*
- *¿Por qué se lo guardaba en un playón apartado de la estación José León Suárez hasta el momento de colocarlo en plataforma?*

Seguramente, habría respuestas con razones de tipo operativo a todas estas cuestiones, pero jamás nos fueron explicitadas; por ello, en su momento (y hoy) afirmamos con fuerza de hipótesis que las respuestas a todos estos interrogantes se deben buscar a partir de la segregación.

### *Hacia una periodización...*

Tal como hemos anticipado, utilizamos para el análisis la “Periodización del proceso genocida”. Dicha periodización consta de seis etapas de las cuales, a nuestro criterio, se cumplen las tres primeras. Veamos:

#### **1. Construcción de una otredad negativa**

Como mencionara Feierstein<sup>7</sup>, “*El conjunto de relaciones sociales que constituye a una persona, permite el sentido de pertenencia a grupos determinados.*”

El poder delimita básicamente dos categorías de grupos: los “iguales” (normales, normalizados) y los “otros”, aquellos cualitativamente distintos, los que “alteran” esa normalidad.

A efecto de hacer una pequeña aproximación a estas terminologías, podemos recordar aportes de Berger y Luckman, quienes llaman proceso de alteración, a la construcción de nuevas interpretaciones (globales y particulares) de la realidad, que permiten legitimar prácticas prejuiciosas o exclusorias.

El poder, en esta primera etapa de la periodización, *tolera* esas formas diferentes (convengamos que se tolera lo que no se puede eliminar, todavía...) pero constantemente las distingue, las marca, las construye y reconstruye. Ya se está negativizando a esa fracción marcada, y desde la construcción social de un “nosotros”, por lógica, se construirá un “ellos”, diferente y peor.

---

<sup>7</sup> Daniel Feierstein; *op. cit.*; p 37

En la problemática que nos ocupa, este primer período podríamos decir que se desarrolló a partir del contraste.

Por ejemplo:

- *“Ellos son cartoneros”, “nosotros no...”* del pasajero “normal”; obviamente legitimado por un
- *“Ustedes son cartoneros, los señores no...”* de la empresa; o
- *“Los paquetes de la Sra. y el maletín del Sr., no ocupan el lugar que ocupa tu carreta”*, haciendo una burda reconstrucción de una situación que se tornó común, según los testimonios recopilados.

Desde la empresa TBA se ha podido detectar muy claramente este marcaje de la alteridad. Cuando llamamos al Centro de Atención al Pasajero (CAP), teléfonos 4317 - 4447/48, y preguntamos por el servicio. Allí nos informaron sobre los horarios del Tren Blanco aludiendo al servicio como “El cartonero”:

- *“El cartonero sale de Suárez a las 18.37 hs...”*.

También detectamos otra actitud de marcaje de la alteridad ya adentrados en el trabajo de campo. En la estación J. L. Suárez, el gerente de estación (y el personal dependiente también) se refería al servicio especial destinado a los recolectores informales como “El blanco”, por el color de los vagones de la formación. Estos vagones databan de la década de 1950, y ya no se utilizaban. Las formaciones regulares utilizaban en ese momento, vagones de color amarillo/bordó, y se los conocía en la jerga del personal de TBA y de los recolectores informales como “el amarillo”. Cabe aclarar que, en estas formaciones regulares, no se podía trasladar los carros y carretones de los recolectores informales.

## 2. Hostigamiento (Génesis del Tren Blanco).

En esta etapa comienzan acciones específicas contra la alteridad construida en la etapa anterior, indicando que la tolerancia se agota. Esta fracción considerada “no normal” atenta contra la normalización, por lo que un ataque a aquella se la consideraría necesaria para la correcta socialización del resto. A nuestro criterio, esta etapa fue el génesis del Tren Blanco.

Esta segunda etapa se caracteriza por dos tipos de acción:

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

- a) Acciones de tipo esporádico contra el sujeto social construido como “otredad”. Profundizando el proceso de marcaje y tanteando la respuesta de la sociedad ante la implementación de la violencia directa.

Así, llegamos a la situación:

- **Sr. / Sra. Respetable y Normal:** “¿Qué hace esta gente acá? Guarda, sáquelo por favor!!!”.
- **Guarda:** “Che, váyanse para el furgón”
- **Recolector/a Informal:** “El furgón está lleno, en este rincón no molesto...”
- **Sr. / Sra. R. y N.:** dirigiéndose a otra/o **Sr. / Sra. R. y N.:** “...éstos ensucian todo y tienen un olor...”
- **G:** “Váyanse, o llamo a la seguridad”
- **RI:** “Llamá a quien quieras!!!”
- **G:** “Policía, Seguridad...”

Y aquí es cuando llega el momento de implementar y demostrar la fuerza. Imaginemos la escena a partir de los relatos recibidos, y el final “feliz” de la misma:

- **G:** “Sras. y Sres., espero en nombre de la empresa que sepan disculpar este momento tan desagradable...”
- **Sr. / Sra. R. y N.:** “...pero este tipo de situaciones se repite muy seguido..., deberían hacer algo!!! ¿Por qué no les buscan otro lugar, o ponen un tren sólo para ellos???”

De manera que, construida esta otredad como “otro negativo”, sumado al cúmulo de situaciones incómodas y desagradables, la acción de hostigamiento generó en este caso, el reclamo de exclusión de los diferentes por parte de los “normales”.

Por otra parte, el responsable de todo lo “anormal” sería el “anormal”; quien a su vez internalizando el personaje, asume su culposa responsabilidad y reclama ser aislado.

- b) De carácter plenamente estatal-formal, se vincula con la sanción de marcos legales para encuadrar éstas

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

prácticas. La limitación en la propiedad, el regular espacios, el límite de movimientos, zonas de desarrollo, y hasta el ejercicio de determinadas profesiones (recolector informal por ejemplo).

La exclusión puede revestir dos formas:

- 1 La forma externa, que implica el abandono del espacio común, algo así como:  
- “...para Uds. está el furgón”.
- 2 La forma interna, que es un paso mucho más importante, pues con ella se otorga otra forma más compleja, con la potencialidad de diseñar una “solución final”, ya que el aislamiento de la población victimizada dentro del territorio normalizado no resuelve el conflicto. Evidentemente, esa solución debe ser fuera del furgón del tren; y fuera del tren... a otro tren, ¿a un tren para “otros”?

Del mismo modo, hemos encontrado también, manifestaciones de hostigamiento de carácter estatal en las gestiones del CGP 13 (Centro de Gestión y Participación de la Ciudad de Buenos Aires, Zona 13) para impedir que el Tren Blanco observase parada en la estación Ministro Carranza (aproximadamente en la intersección de las Avenidas Cabildo y Dorrego). Dicha gestión del Consejo fue hecha a pedido de los vecinos, por las molestias que ocasionaban los “cartoneros”.

### 3. Aislamiento espacial

A partir de esa necesidad de orden que requieren los “normales”; con un tren para “ellos”, se quita al diferente de la mirada de la sociedad civil.

Desarrollando la lógica del cerco, se produce un quiebre de vínculos a todo nivel; siendo esta forma, un paso más hacia la invisibilidad moral.

De manera que, presenciamos ahora, un ordenamiento cartográfico. Se delimita perfectamente el espacio (social, geográfico, etc.) por el que puede transitar esa fracción distinta. “Ahora sí [...], iguales

y diferentes, reordenados en territorios permitidos y prohibidos.”<sup>8</sup>

*“El gueto ha sido la manifestación más desarrollada de esta etapa, reuniendo en un espacio geográfico claramente definido a toda una fracción social y configurando simultáneamente su total aislamiento (resumiendo aquí prácticamente todas las formas que éste puede asumir: físico-geográfico, económico, político, cultural y hasta ideológico)”<sup>9</sup>.*

Por lo tanto, esta relocalización tomada como continuidad del proceso de hostigamiento, hasta sería (y fue lamentablemente) visto como un “alivio” por la fracción victimizada.

En charlas con Ramón “X”<sup>10</sup> y los suyos en el merendero de Villa Urquiza<sup>11</sup>, (él, como tantos “otros”) nos dijo:

- *“Antes tenía laburo, pero hace seis años que vivo de esto y casi dos que viajo en el blanco. La verdad que nos salvó: pagás el abono, metés la carreta, no jodés a nadie y nadie te jode...”*

A pesar de la sensación de “alivio” de esta fracción de la sociedad, en otra tarde de trabajo de campo y mientras compartíamos un nuevo mate cocido con Ramón, se nos acerca otro recolector informal; en este caso Juan “@” quien también pertenecía al sector aislado, pero que de un cachetazo de lucidez, borró nuestro concepto prejuicioso de poco pensante; cuando al pedir un cigarrillo y acercarse a la mesa exclamó:

- *“Ese..., ese es un tren fantasma”.*

Declaración que nos interesó mucho, a lo que seguidamente interrogamos el por qué, y recibimos esta respuesta:

- *“Todo el mundo sabe que existe, pero no figura en ningún lado, no viste en los horarios???”*

---

<sup>8</sup> Daniel Feierstein; “Estructura y periodización de las prácticas sociales genocidas: un nuevo modelo de construcción social”; En *Revista Índice* 20. Bs. As. p 238

<sup>9</sup> Daniel Feierstein; “Estructura y periodización de las prácticas sociales genocidas: un nuevo modelo de construcción social”; En *Revista Índice* 20. Bs. As. p 239

<sup>10</sup> Se ha preservado la identidad de Ramón, al igual que la de otras/os actoras/es

<sup>11</sup> Dicho merendero funciona todavía en las instalaciones de la ex – pizzería “La Ideal”, en terrenos contiguos a la estación General Urquiza. Muchos de los recolectores informales descendían en esta estación y tomaban una colación allí (mate cocido con leche, tostadas, galletitas). El merendero está gestionado por una Asamblea Barrial.

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

- “*Tampoco entra a Retiro...es fantasma!!! jajajajaja...*”  
pero concluida la sonrisa sentenció:

- “*Con esto nos quieren sacar del medio estos HdP...*”

Este aislamiento cumple con el objetivo de separar la fracción “no normal”, en este caso transformando el Tren Blanco en un *gueto móvil*. El acceso a este gueto, se realizaba en la estación J. L. Suárez por el andén contrario al que partía “el amarillo”. Allí, nos encontramos con la co-existencia de dos tipos de controles. Uno, el de la empresa TBA, que controlaba que cada pasajero tuviese el abono correspondiente (\$ 10.50 quincenal), y que habilitaba a transportar un carro / carretón. El otro control era efectuado por parte de los delegados de los recolectores informales, que verificaban que asciendan al tren aquellos “habilitados” mediante la inscripción en un cuaderno, dado que el tren tenía una capacidad limitada de transporte (500 carretones aproximadamente).

Es importante destacar las dos condiciones para ascender al Tren Blanco:

- ✓ Poseer el abono quincenal (no se podía subir con el boleto diario).
- ✓ Tener carro o carretón.

Los acompañantes del poseedor del abono debían transportarse en “el amarillo”.

Los carros chicos (tipo doméstico o supermercado) no podían transportarse en el Tren Blanco. Debían hacerlo en “el amarillo”, adquiriendo el boleto del día (\$ 0.50 ida). Normalmente, esta práctica no se llevaba a cabo, pues no adquirirían el boleto dada la congestión de pasajeros a la salida y lo entrada de la noche a la vuelta, donde la empresa disminuía sus controles.

Por lo expuesto, nos es posible afirmar que un importante número de recolectores informales quedaron fuera del cupo para viajar en el Tren Blanco. Los mismos conformaban una “lista de espera”, aguardando la posibilidad de un lugar o bien que se habilitase otra frecuencia del Tren Blanco<sup>12</sup>. Asimismo, constituyeron una suerte de fracción “resistente” que lograba ascender al “amarillo” trasladándose a pie hasta la estación Martiniano Chilavert (siguiente a J. L. Suárez) y viajando en el furgón de éste, ya que en esa estación no

---

<sup>12</sup> Situación que se mantuvo bajo estudio por parte de TBA, luego de nuestras charlas con los Delegados de la Cooperativa y los Jefes de Estación. Con posterioridad, se incorporaron nuevos horarios para el servicio.

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

había controles.

### *¿Qué sucedía con las siguientes etapas de la periodización?*

De acuerdo al proceso de periodización utilizado como marco teórico en este trabajo, la etapa siguiente sería el “Debilitamiento sistemático”, etapa que “...marca un clivaje entre aquellos que deben ser exterminados según la lógica genocida y aquellos que pueden ser exterminados según las circunstancias sociales que rodean al proceso”<sup>13</sup>. Este debilitamiento se lleva a cabo en una serie de acciones tendientes al resquebrajamiento físico, al resquebrajamiento psíquico, y a la selección, que es el objetivo de esta etapa del proceso de periodización. Todo ello, tendiente a avanzar hacia la última etapa: el exterminio.

Esta etapa del debilitamiento sistemático, a nuestro criterio no se materializó, ya que el fenómeno bajo estudio se encontraba en proceso de expansión, evidenciado por la cantidad de personas que veían en esta actividad un medio de subsistencia, un modo de vida, un trabajo.

Ahora bien, retomando el tema de la actividad en sí, la recolección informal de residuos (todavía) está fuera de todo orden y necesita ser encauzada por la gestión pública. Esta necesidad se fundamenta, entre otras, por razones de orden general, de salud pública, de seguridad, de ordenamiento de actividades al margen de la ley que fomentan la explotación de seres humanos, etc.

Así es que se han evidenciado acciones llevadas a cabo por la gestión pública que refuerzan y legitiman, de alguna manera, el accionar de los recolectores informales, a saber:

- **Uso por parte de la población de bolsas diferenciadas para la disposición de los residuos domésticos.** Esta campaña, propiciada por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, hasta el momento no es de carácter obligatorio. En aquel momento, las bolsas diferenciadas se entregaban gratuitamente en los Centros de Gestión y Participación, y también se contaba con el apoyo de algunas cadenas de supermercados que disponían que, las bolsas destinadas para que los clientes porten los productos que hayan

---

<sup>13</sup> Daniel Feierstein; “Estructura y periodización de las prácticas sociales genocidas: un nuevo modelo de construcción social”; En *Revista Índice* 20. Bs. As. p 241

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

comprado<sup>14</sup> (y que son utilizadas por éstos para disponer los residuos domésticos), fuesen de distinto color: rojo y verde. De esta manera, las bolsas de color verde se utilizarían para colocar en ellas el material reciclable, y así los recolectores informales no tendrían que abrir las bolsas.

- **Implementación de otros “trenes blancos” en otros ramales ferroviarios.** Situación que se efectivizó en el Ramal Tigre de la empresa TBA. En otros ramales hubo incremento primeramente de los vagones furgón en las formaciones. Luego, se incluyeron otros “blancos”.
- **Implementación de jardines de infantes nocturnos,** para el cuidado de los niños de los recolectores. En el Partido de San Martín ya se encontraba en funcionamiento en el momento de la investigación.
- **Campañas de vacunación a los recolectores informales,** para prevenir enfermedades a las que están sumamente expuestos: tétanos, hepatitis “B”.
- **Campañas de documentación personal.** Se proveyó de Documento Nacional de Identidad (DNI) sin cargo a aquellos recolectores informales que carecían del mismo, extensivo al grupo familiar.

Consideramos que estas acciones, en lugar de conducir al exterminio de la fracción diferente, intentaron conducir a la normalización. Consideramos también que se buscó sí, eliminar la actividad ilegal de los recolectores informales; pero no hubo exterminio de la persona. Por ello es que hablamos, de alguna manera, de legitimación y refuerzo de la actividad. Esta legitimación y refuerzo fue apenas una solución de carácter transitorio, de encauzamiento de una actividad absolutamente marginal, y que se encontró (y encuentra) en las antípodas de considerarse un trabajo, un modo de vida.

El incremento en la actividad de recolección informal es consecuencia de las profundas crisis socio-económicas, con índices de desocupación crecientes, con marginalidad extrema, miseria y exclusión. La necesidad de cubrir las necesidades básicas empuja a la población sin empleo formal y con escasas posibilidades de acceso al mismo, a desarrollar actividades marginales, con el potencial nivel de explotación por quienes buscan el lucro al margen de la ley.

<sup>14</sup> El 70% de las bolsas que se utilizaban para disponer de los residuos domésticos en la ciudad de Buenos Aires son bolsas de supermercados.

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

Reiteramos, el hecho que a nuestro criterio exista cierto refuerzo y legitimación de la actividad de recolección informal, no significa que abogemos por esta actividad con el anterior ni el actual *modus – operandi*. Es una necesidad el tratamiento diferenciado de los residuos en pos del cuidado del ambiente, pero no realizado bajo las condiciones que se describen en el presente trabajo.

Las soluciones adoptadas son apenas un paliativo, una “contención de la inundación”, pero no puede aspirarse a vivir rodeados por el agua. La responsabilidad gubernamental en el desarrollo de políticas públicas de largo plazo es ineludible.

### *Conclusiones*

Esta investigación permitió adentrarnos en una realidad que es apreciable a simple vista: la actividad de los recolectores informales. A partir de ello, y analizando la misión de la empresa TBA, no encontramos motivos como para ocultar oficialmente al “Tren Blanco”. Creemos que es por no quedar vinculados y auspiciar de alguna manera una realidad dolorosa. Pero es como tapar el sol con la mano.

Hemos vivenciado el trabajo diario de los recolectores informales, su forma de organización interna, sus pretensiones, sus capacidades (personas que se podían comunicar en un fluido inglés) y también sus miserias. Coincidimos en que realizan una actividad útil no sólo porque constituye su medio de subsistencia, con una cierta aproximación a la sociedad cazadora–recolectora, porque tal como hemos mencionado en el apartado “La otra visión...” consideramos que cumplen una genuina función socioeconómica como fuente de sustitución de importaciones y de reciclado en una sociedad derrochista. Pero no consideramos que la modalidad bajo la que se estaba realizando sea la adecuada. Es una actividad informal, desarrollada dentro de la marginalidad y la exclusión, donde los recolectores informales son explotados por parte de acopiadores de material reciclable que operan en la clandestinidad.

Podemos afirmar que cambió en la actualidad la modalidad de transporte, pero optimizar la modalidad de acopio de éstos materiales requerirá de mucho tiempo para su efectivización, además de implementar políticas claras orientadas a tal fin. El Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por ejemplo, dio los primeros pasos en aquel momento, pero con medidas que consideramos de emergencia (por ejemplo, propiciando la formación de cooperativas de recolectores informales), que no solucionarían la cuestión de fondo, ya que, a nuestro criterio, sólo institucionalizarían la miseria. Esta institucionalización de la miseria fomentaría la formación de guetos (“trenes blancos”, cooperativas de recolectores informales, merenderos, jar-

## DIVERSIDAD

DICIEMBRE 2011  
#3, AÑO 2  
ISSN 2250-5792

Esp. EDUARDO PINTOS SARAIVA  
UNTREF  
epsaraiva@untref.edu.ar

Lic. RENATO COLASURDO  
UNTREF  
colasurdo.r@cponline.org.ar

dines de infantes para los hijos de los recolectores informales, etc.), que ha sido la base de la hipótesis inicial de este trabajo.

Consideramos que la existencia del mismo es producto del fracaso durante la aplicación en nuestro contexto, del modelo económico neoliberal-globalizador. El proceso de desregulación y liberalización de los mercados, basado en la idea de la competencia y la transparencia, contrasta a la vez con la tendencia de creciente concentración de capitales por parte de las megacorporaciones. El crecimiento de la riqueza (en algunos países de manera exponencial) medido a través del Producto Bruto Interno, paradójicamente, no supone la disminución de la pobreza en los mismos, y en el mundo en general. Al respecto, sería recomendable para quien desee profundizar sobre la temática, recurrir a los informes sobre crecimiento económico y desarrollo humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

El número de personas que viven por debajo de la línea de pobreza, aumentó en forma desmedida en América Latina durante los '90 y tiende a aumentar actualmente en la Unión Europea por ejemplo. La idea del efecto dominó en la generación de riqueza postulada por el neoliberalismo económico como solución de equidad a largo plazo, está siendo desmentida día a día. Nos preguntamos entonces, *¿cómo evitamos fenómenos como el del Tren Blanco?* La formulación y puesta en marcha de políticas (donde la responsabilidad gubernamental es ineludible) escapan al objetivo del presente trabajo.

## Bibliografía

Arendt, Hannah: “Los orígenes del totalitarismo”, Cap. 6 *El pensamiento racial antes del racismo*, Ed. Taurus, Madrid, 1951.

Arte Gráfico Editorial Argentino S.A. : *Diccionario Enciclopédico Ilustrado Clarín*, Buenos Aires, 1997.

Barbero, J. Martín: “Mediaciones urbanas y nuevos escenarios de comunicación” en *Industria cultural, mitos signos y creencias*, Facultad de Ciencias Sociales (UBA), Buenos Aires, 1994.

Feierstein, Daniel: *Seis Estudios sobre Genocidio*, Buenos Aires, EUDEBA, 2000.

Foucault, Michel: “Genealogía del racismo”, Cap. 11, *Del poder de soberanía al poder sobre la vida*, Ed Altamira, Montevideo, 1993

Foucault, Michel: *Microfísica del poder*, Ed. La Piqueta, Tercera edición, Buenos Aires, 1992.

Kotler, Philip: *Dirección de Mercadotecnia, Análisis, Planeación y Control*, Editorial Diana, México, 1991.

Lazzati, Santiago: *Claves de la Decisión en la Empresa, Método y Participación*, Ediciones Macchi, Buenos Aires, 1988.

Levitt, Theodore: “Miopía de Mercadotecnia”, *Harvard Business Review*, julio – agosto de 1960.

Loizaga, Patricio: *Los 90, Arte, Cultura, Medios y Democracia en la Agonía del Milenio* (material sin editar).

Vaccaro, María Rosa: *Mataburro Lunfa*, Torres Agüero Editor, Buenos Aires, 1981.

Villarreal, Juan: *La exclusión Social*, Grupo Editorial Norma, Buenos Aires, 1997.

Fecha de recepción: Agosto 2011

Fecha de aceptación: Octubre 2011