

## **MOVILIDAD URBANA Y ECONOMÍA DE LOS SECTORES POPULARES: CONTRIBUCIONES TEÓRICAS DE ESTUDIOS DE LA PRÁCTICAS DE MOVILIDAD EN LA LITERATURA DE LA ECONOMÍA POPULAR**

**DE SOUSA, Mitchell; LIMOUSIN, Federico Nahuel**

[mdesousa-@fi.uba.ar](mailto:mdesousa-@fi.uba.ar) ; [federico.limousin@gmail.com](mailto:federico.limousin@gmail.com)

Centro de Estudios de Transporte Área Metropolitana, Facultad de  
Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires

### **Resumen**

En la literatura y la producción científica de la economía popular, la movilidad urbana suele estar abordada como una variable más dentro de las dinámicas de reproducción de los sectores populares. Usualmente, en su vasta producción existen estudios de centralidad, de género, de estrategias de reproducción de suelo, pero escasean las producciones que se enfocan en las formas y medios de desplazamiento de estos sectores a sus espacios de reproducción económica, quedando usualmente relegadas dentro del interés de estos estudios. El presente trabajo defenderá la hipótesis que es imprescindible estudiar los motivos y las prácticas de desplazamiento de los sectores populares para entender las dinámicas económicas de los mismos. Tanto las condiciones materiales como inmateriales de los sectores populares determinados por el grado de accesibilidad de un espacio a otro, la escasa oferta y cobertura de infraestructura pública y la dificultad de moverse con modos que les permitirían los desplazamientos, son factores que condicionan y estructuran las alternativas de los hogares de dichos sectores en la reproducción económica de sus vidas. Este trabajo surge de una investigación de las dinámicas de dichos sectores en ciudades de escala intermedia en Argentina, más principalmente de las ferias populares de la ciudad de Trelew donde se referenciarán los

resultados de la investigación y prácticas de las mismas para contrastar parte de la hipótesis teórica del presente trabajo.

### **Palabras clave**

Economía Popular, Movilidad urbana, Teoría urbana, Sectores populares, Ciudades intermedias

### **Introducción**

“Una de las condiciones que más nos impide acceder a diferentes espacios de la ciudad es la falta de opciones que nos permitan llegar a esos lugares dónde existen mayores oportunidades para nuestra subsistencia”. (Valeria Huantelef, 44 años, residente del barrio “Planta de Gas” en la ciudad de Trelew en De Sousa (2020)) La diversidad de estudios en relación a los desplazamientos de los sectores populares abunda en la literatura científica argentina. Dichos autores han construyendo paradigmas regionales y han recurrido a las más diversas metodologías de recolección de datos y de acumulación de información para contrastar las ideas en teorías concretas que se reproducen cotidianamente en las contribuciones que estos autores, sus discípulos y alumnos reflexionan al respecto. La gran parte de estas obras se enfocan en la minuciosa investigación de como los sectores populares se desplazan (Liberali, Vidal-Koppmann, Orduna, 2019; Gutiérrez, Kralich, 2017), las prácticas de la movilidad de los mismos (Zunino Singh et al, 2018), sus condiciones territoriales e inmateriales (Brand, 2012), las razones reproductivas y productivas (Jirón, 2017, Gutiérrez, 2019). Dichas obras contribuyen a consolidar una estructura literaria rica en los análisis de los desplazamientos de los sectores populares. Sin embargo, el estudio tras las razones de las poblaciones, el “por qué” suele ser obviado. Las mismas pueden estar clasificadas, enunciadas y establecer ciertos paralelismos, pero hay pocos aportes que estudian la reproducción económica por detrás de estos desplazamientos.

Entretanto, la ciencia económica que estudia la economía popular cuya literatura es rica en describir y analizar las razones, clasificaciones y características de los movimientos económicos de los sectores populares carece justamente de los movimientos que esta población realiza para producir esa plusvalía que generan. En general, dicha ciencia da por sentado máximas referidas a los desplazamientos de estos sectores enfocándose principalmente en los desafíos que estos sectores presentan frente a sus economías, pero sin cuestionar el “como” las realizan. En general, dicha pregunta queda enunciada pero no analizada y ahí es donde radica la debilidad teórica de la ciencia por detrás de la economía popular.

El presente trabajo procura empezar a establecer relaciones entre los dos aportes teóricos, sumando otros elementos literarios a partir de la filosofía para defender la hipótesis que los estudios de la economía popular no se pueden entender del todo si no se entienden y analizan los desplazamientos de los sectores populares. Así como la movilidad de los mismos no se puede entender sin analizar el motivo por el cual los hogares de este sector se mueven.

### **Conceptualización preliminar sobre la economía popular: algunas consideraciones teóricas**

Primeramente, se entiende a la economía popular como el conjunto de las prácticas sociales y las actividades económicas desarrolladas por los sectores populares con el objetivo de garantizar, usando el propio poder de su trabajo y la disponibilidad de recursos, la satisfacción de sus necesidades básicas (Vio, 2017). Esta definición es en gran medida, una síntesis compuesta de una buena parte de definiciones con respecto a este tipo de perspectiva de estudio. Sin embargo, la dimensión de análisis que comprende la economía popular es habitualmente confundida con otras ramas de los estudios de los sectores populares, principalmente con la economía informal. Usualmente refiriéndose a la misma de manera indiscriminada. (Bastidas Delgado; Richer, 2001) Sin embargo, los autores de la literatura de la economía popular sostienen que la economía informal es un tipo de subsistema que hace parte dentro de las redes de la economía popular ya que la misma se dedica a estudiar todos los movimientos económicos que los sectores populares realizan. Existen tres dimensiones que destacan a esta ciencia como particular dentro de los estudios de los sectores populares: “La economía popular es la denominación que asume la perspectiva de estudios que comprenden al conjunto de producciones orientadas a conceptualizar todos los procesos de reproducción y producción de los sectores populares; la economía popular se muestra como un fenómeno objetivable, es decir, que opera dentro de las redes de la economía global y, finalmente, la economía popular es un sujeto político que disputa por la distribución de la riqueza y clama por los derechos de los sectores populares.” (Vio, 2019)

Por sectores populares definimos a una clase social específica. La misma puede estar clasificada dentro de características económicas pero el énfasis está puesto sobre los aspectos culturales que permitirían ilustrar diferentes dimensiones del estilo de vida de estos sectores. Algunas características comunes suelen ser: déficit de su hábitat, su población cuenta con muy bajo capital económico, baja escolaridad, fuerte dependencia a las relaciones de proximidad para establecer la reproducción diaria (como por ejemplo la obtención de activos fijos o capital social para acceder al trabajo), fuerte dependencia del Estado, presencia de interacciones con un hábitat degradado para la obtención de insumos o para el autoconsumo, fuerte dependencia del trabajo doméstico y una inserción laboral caracterizada por la precaria conexión con el mercado laboral, basado en la informalidad y en el trabajo de subsistencia (D`Angelo, Frega, 2017). Adamovsky (2012) agrega en esa

definición que los sectores populares son fuertemente caracterizados por la exclusión de los mismos de las relaciones de poder.

En otras palabras, la relación de subordinación a otras redes de poder es lo que define a este grupo poblacional como sector. Es importante aclarar que el concepto de “sectores populares” es un objeto de dirección del presente estudio, pero asumiendo que solamente es una representación y no se corresponde con ninguna realidad social existente. No es más que una “línea dura” o “segmento molar” (Deleuze y Guatarri, 1988) que establece una codificación binaria (sectores populares-sectores dominantes) cuya utilidad es la de volver visible y enunciable, en una primera aproximación, un campo social que es heterogéneo, plural e infinito. No brinda ninguna explicación sobre aquello de lo que se compone este segmento, pero sirve para comenzar a rastrear algunos de los mecanismos que están funcionando constantemente para producir eso que llamamos “sectores populares”. En este sentido es que Latour plantea que el uso de este tipo de categorías “no tiene nada de malo mientras designe lo que ya este ensamblado, sin hacer supuestos superfluos acerca de la naturaleza de lo que este ensamblado” (Latour, 2008:13)

### **La economía popular: Una revisión de su literatura**

La literatura por detrás de la economía popular se desarrolla cuando este tipo de reproducción económica empieza a surgir entre los sectores populares, aunque ciertos antecedentes ya se empezaban a formar a partir de los estudios de organización y movimientos sociales (Svampa, 2006) y de la economía informal. Lo cierto es que la literatura de la economía popular se desprende de los estudios de la economía informal cuando los autores de la misma perciben que las dinámicas de la dicha economía se vuelven más complejas. Los sectores populares van generando nuevas redes de asociación y apoyo para estabilizar su capital económico y social. (Coraggio, 1999) En general los autores de dicha dimensión teórica suelen concordar que la economía popular empieza a aparecer en los años posteriores a la “destrucción” de la ideología keynesianista del estado-nación y el advenimiento del neoliberalismo.<sup>1</sup> (Coraggio, 2000) Durante ese periodo, la precarización laboral se volvió moneda corriente en las sociedades urbanas. (Roig, 2014) Durante el modelo neoliberal, toda la red de reestructuración del Estado institucional estimuló la precarización del trabajo. Esto produjo que los sectores populares perdieran derechos adquiridos ya que no se hallaban más dentro de una órbita institucional que los protegiera. En vez que existiera una alteración legal de la quita de derechos, los nuevos “empleadores informales” se hallaban fuera de la red que los contuviera. Marcela Vio y María Claudia Cabrera (2015:43)

---

<sup>1</sup> Brenner y Theodore clasifican a la ciudad neoliberal en dos momentos: un periodo que comprende la destrucción de las instituciones previas fortalecidas por el estado keynesiano y un periodo de creación de nuevas instituciones. Las mismas comprenden un periodo de cambios paradigmáticos que, casualmente comprenden periodos históricos. En Argentina el primer periodo de destrucción corresponde a los golpes militares del 1976 con el proceso de reorganización nacional y el periodo de creación con la convertibilidad (década del 90).

argumentan que la economía popular empieza a desarrollarse cuando la imagen y figura del trabajador formal se va desintegrando y empieza a surgir una diversidad de actividades que se desarrollan desde la unidad doméstica para hallar alternativas de reproducción.

Durante el periodo en el que se denomina posconvertibilidad<sup>2</sup> (Vio, 2019) la economía popular se halla inserta en un proceso de transformación de sus dinámicas por la inyección de retribución fiscal por parte del estado, complejizando aun mas las actividades de dicha economía, generando mayores dinámicas entre las diferentes estructuras de las dimensiones económicas. Mientras que muchos se incorporaron a la economía formal, la diversidad de composiciones y dinámicas que atraviesan los hogares del mismo hallaron diferentes formas de reproducir sus economías con la inyección de contribución fiscal. Algunos autores de la literatura de la economía popular que estudian el periodo mencionado (Svampa, 2007; Cabrera, Vio, 2014; Fernández-Álvarez, 2018) concuerdan que las dinámicas de las poblaciones en ese momento, gracias a la contribución y al mejoramiento económico, han adoptado a la economía popular como un elemento de sus vidas en el que invierten para ascender económicamente y no está basado en la solemne subsistencia. Un ejemplo de ello es lo que D'Angelo (2020) destaca en su producción respecto al rol femenino con la asignación universal por hijo. D'Angelo contesta a la idea del "jefe" de familia, principalmente dentro de los hogares populares ya que la asignación universal es un ingreso que recibe la mujer dentro de un hogar, y esta empieza a tomar un rol más activo donde utiliza dicho bono para la reproducción de otras formas de economía en su hogar, poniendo en crisis las figuras productivas y reproductivas dentro del mismo.

En general los estudios de la economía popular encuentran muchas relaciones que van desde las desigualdades de género hasta la formación de espacios de centralidad propio de ellos, pero la falta de entender los movimientos de los sectores populares es donde surge la génesis de la crítica del siguiente artículo. Los movimientos están "dados por sentado" en mucho de los estudios, cuando los mismos son los que determinan el mayor o menor grado de posibilidad de reproducción de la economía de esta población.

### **"Movilidad y pobreza", los estudios de movilidad enfocados en los desplazamientos de los sectores populares**

Los autores sociales Shelly y Urry han escrito en el 2006 un artículo<sup>3</sup> que cambió el paradigma de las ciencias sociales al elevar la movilidad a un plano

---

<sup>2</sup> Se suele clasificar a este periodo como un regreso a las políticas neo-keynesianas dentro de un contexto nacional de recuperación económica. Comprende el periodo de la presidencia de los Kirchner (2003 – 2015).

<sup>3</sup> El trabajo intitulado "The new mobilities paradigm" (Shelly y Urry, 2006) critica la percepción de los científicos de la movilidad, esencialmente a aquellos que estudian los fenómenos migratorios, frente a las infraestructuras de transporte y a los espacios tales como los

más relevante para la interdisciplinariedad y no remitirse solemnemente a las ciencias relacionadas a la sistematización de datos. Si bien ha habido autores en el pasado que han estudiado las prácticas de movilidad en el surgimiento de las infraestructuras de transporte (Simmel, 1986). Es desde el documento referido (Shelly, Urry, 2006) que los científicos empezaron a dirigir una mirada más humana para entender las prácticas de movilidad de las personas en estos espacios que se denominaban como espacios de transición. En contraste con la noción de que estos espacios representan un no-lugar (Auge, 2000), la nueva mirada paradigmática sostiene que existen una serie de interacciones sumamente complejas que se desarrollan dentro de los espacios de circulación de las personas y que las razones estructurales por las que toman determinada acción colectiva están correspondidas por el mayor o menor grado de accesibilidad a las infraestructuras que les permiten hacer mayores desplazamientos<sup>4</sup>. Esta idea ya se encontraba implícita en otros estudios (Graham, Marvin, 2006) pero la orientación se enfocaba en problemas de carácter urbano generales y no en la particularidad de la complejidad de elegir un medio para el desplazamiento ni abarcando una población específica.

A partir de este enfoque novedoso, los estudios de movilidad se volvieron un tema de gran relevancia para muchos científicos sociales. En Latinoamérica existen una diversidad de autores que abordan dicha problemática desde los sectores populares. Producciones tal como “Movilidad y Pobreza” (Orduna et al) o “Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina” (Singh et al, 2018) son algunas de las producciones que hacen hincapié en poblaciones específicas y sus movimientos por las ciudades. Sin embargo, como mencionado anteriormente, la diversa producción del movimiento queda relegada al orden de entender cuales son las prácticas de las poblaciones que se estudian, pero sin enfocar en la complejidad del motivo por tras de ese movimiento. El problema de dicho enfoque es que se pierden complejidades particulares de los sectores populares, tales como sus espacios de centralidad, sus espacios de reproducción cotidiana e incluso los viajes que realizan que exceden la productividad.

En la literatura de este enfoque científico, surge un nicho que asimilan más las relaciones económicas de los hogares populares y sus movimientos. Este nicho es el enfoque de género de la movilidad. Autoras tales como Paola Jirón (Jirón, Gómez, 2018; Jirón, Zunino Singh, 2017), Andrea Gutiérrez (Gutierrez, Reyes,

---

aeropuertos, puertos, estaciones. Para los autores de este artículo, al pensar estos espacios como lugares estáticos, de “transición” se obvian muchas relaciones sociales que ocurren en el universo de las dinámicas de estas infraestructuras, tales como la espera, la legalidad, etc.

<sup>4</sup> Tras el desarrollo del artículo mencionado por Sheller y Urry, los autores dirigieron una revista que se dedica exclusivamente a las interacciones entre las personas en los espacios de movilidad. Los enfoques metodológicos de dichos trabajos tienen un carácter más cualitativo y han lanzado obras de autores que han estudiado la complejidad de los espacios de las infraestructuras tales como Ole Jensen (2009), donde a través del cine ha registrado las complejas interacciones patriarcales que existen en espacios como los vagones de los trénes, subtes, etc.

2017) o María Mercedes Di Virgilio (Cosacov, Di Virgilio, 2018) se adelantan más al detectar patrones comunes en la movilidad de las mujeres en los sectores populares en diferentes territorios y empiezan a cuestionar las razones que existen en estos patrones comunes. Dentro de este conjunto de cuestionamientos, las razones económicas empiezan a tener un rol significativo en la elección de medios de infraestructura para el desplazamiento y las prácticas dentro de dichos espacios para las mujeres de los sectores populares.

Aun autoras de la economía popular, tales como D'Angelo y Martinelli (2015) han producido algunas contribuciones que revisan la relación de la economía popular con el género argumentando que tal condición inmaterial está fuertemente relacionada con las características de la economía popular en contraste pares masculinos, que suelen estar más incorporados a otras redes económicas dentro de la formalidad. Pese a que las autoras no hayan hecho mención explícita de la movilidad, la red de la "ciudad formal" abarca el acceso a la infraestructura de transporte y en las contribuciones de dichos autores aparece mencionado y repetido, aunque aún no analizado. En este sentido, el factor género suele ser un elemento común que, inicialmente podría relacionar tanto la documentación de la sociología por tras de la movilidad y de la economía popular.

### **Caso de estudio: Trelew, una ciudad intermedia cuya economía se basa en los movimientos económicos de los sectores populares.**

La reflexión que ha dado producción al presente trabajo, se encuentra inspirado en un trabajo publicado por el autor de la presente ponencia realizado en la ciudad de Trelew, Chubut relacionado a los desplazamientos de los sectores populares a sus espacios de centralidad económica. En ese mismo trabajo se operacionalizó el marco teórico tratando de ensamblar conceptos relacionados a la sociología de las movilidades y la economía popular para detectar nuevas dimensiones de la complejidad de las dinámicas de estos sectores. (De Sousa, 2020)

La hipótesis del trabajo se centraba que, en el caso de estudio concreto, lo que representaba una centralidad para los sectores populares eran las ferias populares y que las mismas operan de forma conjunta y entrelazada en una gran red de diferentes escalas, pensando en la economía popular también como una red de flujos entrelazadas que operan dentro de una misma órbita económica con todo el conjunto. La gran parte de las personas encuestadas destacaban la importancia de las ferias para el hogar, al punto tal que algunos habían dejado su trabajo formal por el de las ferias por ser mucho más redituable tanto en términos de capital económico como social.

En general, el enfoque cualitativo del trabajo se enfocaba en entrevistas al movimiento de los sectores populares. Los resultados habían determinado que

las mismas ferias empiezan a surgir cuando los otros espacios de reproducción económica resultan inaccesibles desde el punto de vista material (barreras urbanas) como inmaterial (condición de género, status, mayor o menor grado de pertenencia dentro de las redes fiscales). Entendiendo a estos espacios como lugares que se manifiestan las características de los sectores populares dentro de la red imbricada de esta operación, estos espacios se vuelven elencos para la lucha por el derecho en la ciudad ya que son manifestaciones de los sectores populares en el espacio público<sup>5</sup>

En el conjunto de los resultados arrojados, para el caso de estudio en particular, la gran mayoría de los vendedores de las ferias resultaban ser mujeres que cobraban la asignación universal y que reinvertían dicho capital para desenvolver aun más dicha plusvalía. Sin embargo, no se solían encontrar solas, sino que la gran parte del núcleo familiar que componían el hogar solían trabajar en una organización unisona. Otro elemento destacable es la presencia de cooperativas. La red de solidaridad conjunta es la base para entender los desplazamientos de los sectores populares a los espacios de centralidad. Muchos de estos hogares que venden en las ferias precisan llevar muchos objetos y es ese desplazamiento con objetos lo que determina el mayor o menor grado de asociación con otras redes de la economía popular.

En este caso, se pueden contemplar varios resultados tales como el uso del transporte público de forma inadecuada al diseño original (tanto de la infraestructura de planificación como del particular diseño de sus interiores), el transporte privado como uso social (remises colectivos, vecinos que tienen vehículos, familiares) e incluso el uso de otros elementos que les permitan movimentarse como extensiones de sus cuerpos (bicicletas usadas como stands para las ferias, vehículos abriéndose para completar los usos colectivos, etc). Estos destakes que mucho de los desplazamientos rutinarios se llevaban a cabo por los vendedores de las ferias estaban en mayor o menor medida asociados a los objetos que deberían llevar para poder reproducir su economía de forma exitosa.

Cuando estos espacios se vuelven comunes para la población, los que procuran reproducir sus economías en estos espacios procuraran formas diversas de acercarse a estos espacios. Pese al mayor o menor grado de accesibilidad al mismo (dada por la desigualdad de condiciones aun entre los

---

<sup>5</sup> Uno de los entrevistados de la feria destacaba: “Estas ferias son nuestros espacios de apropiación, es acá donde entre nos vecinos nos ayudamos, entendemos nuestras necesidades y trabajamos en conjunto. Necesitamos del espacio público para poder prosperar, sin el mismo tenemos formas como la internet, pero los espacios abiertos son los que visibilizan la lucha por la ciudad.” (Carlos Chingoleo, 46 años, puntero de la feria en De Sousa (2020)) Dicha entrevista va en línea con lo que destaca Roig (2014): “El acceso de estos sectores al marco territorial que es el espacio público constituye una reparación fundamental de un derecho sustraído, el derecho para la ciudad. El espacio urbano es para estos trabajadores la posibilidad de valorar su trabajo.”

mismos sectores populares)<sup>6</sup> encuentran estrategias que pueden llegar hasta abarcar nuevas formas de generación de plusvalías a otras redes de la economía global.<sup>7</sup>

### **Los desplazamientos de los sectores populares y la relación con sus reproducciones económicas**

La complejidad que existe en la decisión de elegir un medio de transporte u otras formas de acciones colectivas para el suceso de un movimiento define la economía del hogar. Dentro de las redes de solidaridad que se tejen alrededor de los sectores populares, los espacios de reproducción de sus economías se hallan insertos en otras redes de escalas más globales. Sin embargo, el espacio de centralidad es donde todos los otros movimientos se encuentran y donde el espacio de reproducción de estos sectores se convierte en el elenco principal. La naturaleza de la economía popular es el conjunto de acciones individuales y colectivas de los que procuran seguir desarrollando esa red para significar una lucha por el derecho, en este caso, por el derecho a la ciudad, derecho a la centralidad y el derecho al movimiento. (Mitchell. 2003)

Según la filosofía propuesta por Deleuze, dicha naturaleza consiste en que “tanto los individuos como los grupos están hechos de líneas, flujos y devenires agenciados maquínicamente” (Tonkonoff, 2008). Con esta definición, y retomando a Tonkonoff (2017), Deleuze combina la microsociología de Gabriel Tarde, según la cual tanto lo individual como lo social este compuesto de flujos de creencias y deseos, con la microfísica del poder de Foucault, que define a éste como una red de relaciones de fuerzas enfrentadas (poder-resistencia) que atraviesan los cuerpos. La novedad que encontramos en la teoría social deleuziana es que estas fuerzas o flujos no son de dominación-subordinación, poder-resistencia, sino que son una pura positividad capaz de infinitas

---

<sup>6</sup> En el trabajo mencionado, “Economic dynamics of the popular sectors and their challenges on mobility in middle sized towns of the Argentinean-Patagonia: The case of the city of Trelew, Argentina.” la ciudad de Trelew posee muchas ferias de este tipo y que el hecho de que existan diferentes ferias muestra el mayor o menos grado de accesibilidad (visto desde el punto de vista material como del inmaterial) de diferentes posibilidades dentro del mismo sector social. En el trabajo, el autor concluye que, por ejemplo, la Feria San Martín corresponde a un sector de la población popular que representan una cierta antigüedad en la ciudad y que las ferias del oeste de la ciudad representan a una población popular más nueva y con menores accesos que el otro tipo de población. Ambas ferias operan en conjunto, pero se reproducen en espacios separados.

<sup>7</sup> Para este ejemplo, se destacan los “remises colectivos”. (De Sousa, 2020) Estos representan a personas en el barrio que tienen auto y que acuerdan con vendedores de la feria para que los ayuden a trasladar los objetos y mercaderías para la venta. Estos pueden cobrar o no el servicio, pero es una actividad específica que realizan que ya está incorporado en la rutina del mismo. “Todos los sábados me despierto a las 7AM para llevar a 5 vecinas del barrio con sus bolsones a la feria. Las voy a buscar para el final de la tarde, alrededor de las 7PM, algunos de nosotros hacemos eso de forma habitual y no solemos pedirles nada, pero a veces nos dejan cierta compensación económica que ya se volvió parte de nuestro ingreso mensual” (Francisco Chávez, 29 años en De Sousa, 2020)

conexiones posibles y también de fugas sub-moleculares que se descodifican y desterritorializan.

Las “máquinas concretas” o “agenciamientos maquínicos” son el mecanismo concreto de ensamblaje molecular de estos flujos de deseo-creencia múltiples y heterogéneos, convirtiéndolos en líneas flexibles codificadas y territorializadas (Deleuze 1988). Esto significa que, si bien los agenciamientos son una microfísica del poder que actúa localmente, en los cuerpos y al nivel de los detalles (Foucault, 1975), estos nunca dejan de ser una multiplicidad contingente e inestable, ya que no totaliza a las partes y siempre hay en funcionamiento líneas “que escapan a las determinaciones societales instituidas y reproducidas por los segmentos duros, pero escapan arrancando sus partículas. Es decir, los desterritorializan y las descodifican trayendo nuevas posibilidades a los individuos y grupos. Por lo tanto, son micropolíticas” (Tonkonoff, 2017). Ejemplos de éstas últimas son las ferias populares y las distintas estrategias de movilidad que estos sectores despliegan para acceder a ellas, ante las dificultades de acceso a transporte público.

Lo que llamamos ciudad es una “imbricación de múltiples ensamblajes urbanos” (Farías, 2011) funcionando en diferentes espacios y a distintas escalas. En estos agenciamientos siempre intervienen elementos humanos y no-humanos (Latour, 1991). Esto se puede ver en el análisis que hace Foucault de los dispositivos disciplinarios<sup>8</sup>. El reticulado de calles y domicilios produce, al igual que la arquitectura panóptica, una distribución de visibilidades que ordenan los cuerpos y las prácticas.

Lo urbano, definido como agenciamientos superpuestos que ocurren en distintos espacios y a diferentes escalas, no implica, desde ya, una homogeneidad coherente. Por ejemplo, las políticas de revitalización de espacios públicos, desarrolladas por Giglia (2017), aplican diseños que contribuyen a formar un determinado agenciamiento de flujos flexibles de deseo-creencia que van a atravesar los cuerpos allí presentes produciendo ensamblajes moleculares en dicho espacio público.<sup>9</sup> Una muestra de ensamblaje urbano se encuentran en los barrios populares, donde surgen “redes de apoyo” que “parecen ser todavía un capital importante para estos

---

<sup>8</sup> La arquitectura panóptica es sin duda tan (o incluso tal vez más) protagonista que los reglamentos, saberes o castigos. En ese sentido, es interesante el análisis que hace en el capítulo sobre el “panoptismo” de *vigilar y castigar* de un reglamento de fines del siglo XVIII con “las medidas que había que adoptar cuando se declaraba la peste en una ciudad” (Foucault, 1975:227). En el dispositivo de la cuarentena no interviene solamente ese reglamento y las fuerzas policiales que lo aplican, sino también la propia traza urbana. Así como en la escuela no intervienen solamente el reglamento y sus ejecutores, sino también, por ejemplo, el modo de disposición de los bancos en las aulas, en la cuarentena interviene la ciudad como parte de un agenciamiento panóptico.

<sup>9</sup> Un otro ejemplo de ensamblaje urbano se encuentra en el análisis que hace Wertheimer (2017) de los cambios del código urbano en la franja costera de Vicente López, junto con la intervención del espacio público costero y las nuevas políticas de seguridad desplegadas en ese sector.

trabajadores precarios” (Giglia, 2016), fundamentalmente como estrategias para desplazarse desde el hogar hacia el lugar de trabajo.

Como podemos ver, no se puede hablar de una ciudad, sino que se habla de diversas ciudades, tales como “ciudad dominante”, “ciudad global”, o “ciudad informal” (Farias, 2011). Sin embargo, si volvemos aquí a la propuesta deleuziana de que estos agenciamientos no están dispersos, sino que hay una “máquina abstracta” que los articula estratégicamente, entonces podemos decir que, al igual que hay un poder financiero, estatal o patriarcal, también existe un “orden urbano” definido como “conjunto de reglas formales e informales, explícitas e implícitas que organizan los usos del espacio en un determinado lugar” (Giglia, 2017). En la medida en que este orden urbano “excluye la sociabilidad popular para promover una sociabilidad abstracta y orientada sobre todo hacia la experiencia de consumo” (Giglia, 2017), podemos ver por qué en las estrategias de movilidad solidaria de los sectores populares encontramos un tipo de ensamblaje molecular que no se deja sobrecodificar por el orden urbano en la medida en que no forma parte ni del sistema de transporte público ni del uso privado de los vehículos.

El poder del Estado, el poder financiero y el poder económico, se entrelazan en zonas centrales de la ciudad y en determinados barrios. Los excluidos del empleo formal y los cargos de gestión pública, también quedan excluidos de la pavimentación, la titularidad de su propiedad, el uso legal de servicios públicos y el acceso fácil al lugar de trabajo. La red de transporte público funciona como agenciamiento en la medida en que establece un régimen de centralidades/periferias, y se articula con otros ensamblajes mediante la máquina abstracta del orden urbano. Este consiste en las líneas duras que jerarquizan en términos de binariedad (ciudad dominante-ciudad popular), concetricidad de los círculos (ciudad central-ciudad periférica) y linealidad (desde las propiedades más caras hasta las más baratas).

Pero como se mencionó más arriba, también hay micropolíticas que surgen sin estar del todo articuladas con estos segmentos duros. Compartir el uso de vehículos privados para llegar a la feria o el esfuerzo físico extra que hace algunas vendedoras de la feria, que caminan con la mercadería hasta la estación más cercana, son diferentes ejemplos de agenciamientos maquínicos que escapan a la sobrecodificación del orden urbano. De la misma manera, las ferias populares son ensamblajes que escapan a la segmentación rígida de la máquina abstracta del poder económico. Por lo tanto, hacer que el transporte público concrete a los barrios populares implicaría alterar este orden urbano de manera tal que estos ensamblajes de transporte comiencen a articularse bajo la máquina abstracta de la ciudad, al mismo tiempo que el ensamblaje feria popular comience a integrarse a la máquina abstracta economía. Asimismo, perdería peso el factor “red social de apoyo”, dando a lugar a mayores ensamblajes moleculares, tanto en el transporte como en, por ejemplo, la feria popular. Proliferarían, entonces, mayor cantidad de flujos flexibles de deso-creencia entre sectores populares y en la ciudad periférica, contribuyendo a

equilibrar el peso de la jerarquía de los polos opuestos de las máquinas abstractas del orden urbano y del orden económico.

### **Conclusión**

La perspectiva que se procura desarrollar en este trabajo es un avance teórico para fortalecer los estudios de la economía popular poniendo en crisis la orientación teórica que hasta ahora viene por la falta de sustancia a la hora de estudiar los desplazamientos de los sectores populares. Al incorporar y construir elementos teóricos a partir de la maquinización abstracta del orden urbano permite entender la acción imbricada que los sectores populares realizan en sus espacios de centralidad o hacia cualquier espacio que se encuentra dentro de las redes de la economía popular.

La tesis del presente trabajo procura justificar que no existe economía de ningún tipo si no existen los movimientos, por ende, los estudios de la movilidad de cualquier sector social son esenciales para entender como se reproducen ciertas actividades en el espacio público. El mayor o menor grado de movimiento de las personas esta condicionado por la posibilidad que estas tienen de desplazarse en base a los elementos que disponen para poder realizar la actividad de desplazamiento que les permitan el éxito de la reproducción económica.

Al pensar la ciudad y los que la producen rutinariamente desde esta perspectiva teórica permite entender las relaciones de las diferentes redes por fuera de la micropolítica y de los órdenes binarios entendiendo la complejidad de las acciones individuales y colectivas para el enriquecimiento de las ciencias que están por tras del estudio de los sectores populares.

### **Bibliografía**

- Adamovsky, E. (2012). *Historia de las clases populares en Argentina desde 1810 hasta 2003*. Editorial sudamericana. Buenos Aires. Argentina.
- Augé, M. (2000). *Los “no lugares” espacios del anonimato. Una antropología de la sobremoderninda*. Gedisa. Barcelona.
- Bastidas Delgado, O.; Richer, M. (2001). *Economía social y economía solidaria: Intento de definición*. Revista Venezonala de Economía Social. Vol 1, Num 1. Universidad de los Andes. Mérida. Venezuela
- Brand, P. (2012). *El significado social de la movilidad*. Escuela de Planeación Urbano-Regional. Facultad de Arquitectrua. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.

Brenner, N.; Theodore, N. (2002). *Cities and the Geographies of “Actually Existing Neoliberalism”*. Antipode. N°34, Páginas 349-497. doi:[10.1111/1467-8330.00246](https://doi.org/10.1111/1467-8330.00246)

Cabrera, C.; Vio, M. (2014). *La trama social de la economía popular*. Editorial Espacio. Buenos Aires

Coraggio, J. (2000). *Política social y economía del trabajo. Alternativas a la política neoliberal para la ciudad*. Miló y Daviña Editores. Madrid.

Coraggio, J. (1999). *¿Es posible pensar alternativas a la política social neoliberal?* Artículo aparecido en Nueva Sociedad 164, noviembre-Diciembre pp. 95-105. Ver en <http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/Alternativas%20a%20la%20politica%20social%20neoliberal.pdf>

Cosacov, N.; Di Virgilio, M. (2018). *Movilidades espaciales de la población y dinámicas metropolitanas en ciudades latinoamericanas*. Quid 16. Revista del área de Estudios Urbanos, N°13. Universidad de Buenos Aires. Argentina. Ver en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6702393>

D'Angelo, A. (2020). *La economía popular del Conurbano y sus estrategias de financiamiento para la producción del hábitat en la posconvertibilidad*. Quid 16: Revista del área de Estudios Urbanos, n° 13. Universidad Nacional de Avellaneda. Buenos Aires. Argentina. Ver en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7448702>

D'Angelo, A.; Frega, M. (2017). *Precarias e invisibles: Mujeres y trabajos en la economía popular*. Paper presentado en el “X Jornadas de Economía Crítica” organizada por la sociedad de economía crítica durante los días 7,8 y 9 de septiembre de 2017 en la Universidad Nacional de General Sarmiento, Los Polvorines, Buenos Aires.

D'Angelo, A.; Martinelli, V. (2015). *¿De qué hablamos cuando hablamos de territorio? Una indagación teórico-práctica*. Investigaciones territoriales experiencias y miradas. XXIX Jornadas de Investigación y XI Encuentro Regional SI+TER. Buenos Aires.

De Sousa, M. (2020). *Economic dynamics of the popular sectors and their challenges on mobility in middle sized towns of the Argentinean-Patagonia: The case of the city of Trelew, Argentina*. Knowledge Mobilization. ISR. TU Berlin. Berlin. Alemania.

Deleuze G. y F Guattari (1988). *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. ed PRE TRXTOS. Valencia

Farías, I. (2011). *Ensamblajes urbanos: la TAR y el examen de la ciudad*. Athenea digital. Vol 11. N°1. Ver en <https://www.raco.cat/index.php/Athenea/article/view/244663>

Fernández-Álvarez, M. (2018). *Más allá de la precariedad: prácticas colectivas y subjetividades políticas desde la economía popular argentina*. Íconos. No.62. Quito. Ver en:

[http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1390-12492018000300021](http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1390-12492018000300021)

Foucault, M. (1975). *Vigilar y castigar. El nacimiento de la prisión*. Editorial Siglo XXI. Mexico.

Giglia, A. (2017). *Espacio público, sociabilidad y orden urbano*. Revista Cuestión Urbana. Centro de estudios de ciudad. Universidad de Buenos Aires

Giglia, A. (2016). *Metrópoli, espacio público y consumo*. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires.

Gutierrez, A.; Kralich, S. (2017). *La movilidad en el municipio de la Matanza. Estudios de caso en barrios con déficit de transporte público*. Café de las ciudades. Buenos Aires.

Gutierrez, A.; Reyes, M. (2017). *Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires*. Transporte y Territorio. N°16. Pp 147-166. Ver en

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6122687>

Graham, S.; Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Routledge. Londres

Jensen, O. (2009). *Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice*. Mobilities Journal. Volume 4, Issue 1.

Jirón, P.; Gómez, J. (2018). *Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago*. Tempo Social. Revista de sociología da USP. V°30, N°2

Jirón, P.; Zunino Singh, D. (2017). *Movilidad Urbana y Género: Experiencias Latinoamericanas*. Revista Transporte y Territorio. N°16. Pp 1-8. Universidad de Buenos Aires. Argentina

Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social. Una introducción de la teoría del actor-red*. Manantial. Buenos Aires

Latour, B. (1991). *Where and the missing masses, sociology of a few mundane artefacts*. In W, Bijker and J. Law (eds). *Shaping Technology-Building Society*. Cambridge. MIT Press

Liberali, A.; Vidal-Koppmann, S.; Orduna, M. (2019). *Movilidad y pobreza III. Conectividad y marginación*. Universidad de Buenos Aires. FADU. CETAM. Buenos Aires.

Mitchell, D. (2003). *The right to the city: Social justice and the fight for public space*. The Guilford Press. Nueva York

Roig, A. (2014). *Financiarización y derecho de los trabajadores de la economía popular*. Revista científica sociológica. Vol 9. Ed 12.

Sheller, M.; Urry, J. (2006). *The new mobilities paradigm*. Environment and Planning A. Vol 38, Pages 207-226.

Simmel, G. (1986). *Las grandes urbes y la vida del espíritu*. En El Individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura. Península. Barcelona

Svampa, M. (2007). *Las fronteras del gobierno de Kirchner: Entre la aspiración de los nuevo y la consolidación de los viejos*. Cuadernos del Cendes. Vol 24. Pg 39-63. Caracas

Svampa, M. (2006). *Movimientos sociales y nuevo escenario regional: Las inflexiones del paradigma neoliberal en América Latina*.

Tonkonoff, S. (2017). *From Tarde to Deleuze and Foucault: The Infinitesimal Revolution*. Palgrave Studies in Relation Sociology. Cham. Switzerland

Vio, M. (2019). *Territorio y economía popular en el conurbano bonaerense. Aportes para el reconocimiento de procesos metropolitanos gestados en la posconvertibilidad*. AREA - Agenda De Reflexión En Arquitectura, Diseño Y Urbanismo, 24, pp. 57-71. Recuperado a partir de <https://publicacionescientificas.fadu.uba.ar/index.php/area/article/view/355>

Vio, M. (2017). *Clases populares, economía popular y conurbano posconvertibilidad. Entre la teoría y la economía popular existente*. Paper presentado en las "X Jornadas de Economía Crítica. Organizado por la sociedad de economía crítica durante los días 7,8 y 9 de septiembre de 2017 en la Universidad Nacional de General Sarmiento, Los Polvorines, Buenos Aires.

Wertheimer, M. (2017) Entre lo público y lo privado: conflictos territoriales en frentes costeros del río de la plata. xxxi Congreso ALAS. Montevideo

Zunino Singh, D.; Jirón, P.; Giucci, G. (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Biblos. Buenos Aires.