

## **LA MOVILIDAD EN EL ESPACIO SOCIAL DE LA CIUDAD una lectura semiótica de la irrupción de los carros de supermercados como expresión de la creatividad ciudadana.**

Artículo aceptado para su publicación en la Revista CIUDADES 61, enero - marzo 2004, RNIU, Puebla, México.

**Gabriel Fernández\***  
**Juan Pintabona<sup>■</sup>**

### **Introducción**

*"El individuo libra una batalla en pro del reconocimiento de su lenguaje (o para no dejarse asfixiar bajo el lenguaje de los demás)"*  
Roland Barthes

Los espacios sociales urbanos han sido el componente clave de todas las abordajes a la definición de la noción de ciudad. Los planificadores y encargados de diseñar y/o ejecutar las políticas públicas urbanas no han podido mantenerse al margen de un concepto con tantas implicancias para la cotideaneidad de los habitantes de las ciudades. El espacio social es el escenario donde se desarrolla el acto por antonomasia de la vida urbana: la movilidad. Estar en la ciudad es circular en ella. La ciudad formal y pensada posibilita la mirada de actos de movilidad ejecutados día a día por los lugares habilitados y con los medios personales y colectivos para tal fin.

¿Pero que sucede en la otra ciudad? En aquella ciudad informal, que escapa a los registros del proyecto y el plan urbanístico; que se escabulle a los usos codificados; que se enuncia a sí misma a través de la reconversión de objetos y lugares para nuevos usos y destinos?

Este artículo se propone indagar en un protagonista central de la vida en los espacios sociales urbanos contemporáneos: el fenómeno de la irrupción de los carros de supermercado en el espacio público para usos distintos al traslado de productos en espacios de comercialización formales. En esta comunicación en particular se hará hincapié en los diversos usos (residenciales, productivos, de comercialización y transporte) de los dispositivos móviles que circulan por los espacios públicos del área metropolitana de Buenos Aires.

El interés en los carros es parte de una reflexión de más largo aliento donde se procuran debatir las nuevas *condiciones materiales*, de producción y uso de los

---

\* Economista (UBA). Investigador de la Universidad Nacional de Quilmes. Director del Proyecto I+D "Construir-Habitar-Pensar: modalidades de producción y gestión de la RMBA en el nuevo milenio"  
gfernandez@unq.edu.ar

■ Arquitecto (UBA). Integrante del Proyecto I+D "Construir-Habitar-Pensar: modalidades de producción y gestión de la RMBA en el nuevo milenio"  
jpintabona@unq.edu.ar

dispositivos y, en particular, *mapear* los *circuitos de circulación* de estos nuevos objetos urbanos para permitir el alumbramiento de las articulaciones entre territorios reales y virtuales. Asimismo se propone el estudio los carros circulantes como “burbujas de propiedad privada”(BPP), errantes y provocativos dispositivos de movilidad que trazan un campo de conflicto entre espacio público y espacio privado.

En cuanto a la metodología utilizada en la investigación, se parte de asumir la complejidad estructural de los sistemas urbanos y la necesidad de recurrir a los aportes de distintas disciplinas dedicadas al estudio de la cuestión urbana. En un abordaje a las nuevas prácticas sociales que tienen como soporte físico a los "carros" complementando los análisis económicos y sociológicos con los aportes de la semiótica en el sentido propuesto por Charles Morris, "en un doble vínculo con las ciencias: como una ciencia más y a la vez como un instrumento de las ciencias"

¿ Cómo abordar la articulación de espacio y movilidad urbana?. En primer lugar como el desarrollo recurrente de una crisis: la crisis de "ciudad" o de "urbanidad" y de las formas de discurrir sobre los territorios urbanos (coincidiendo con el carácter exploratorio de este trabajo, se supone a un nivel epidérmico la identidad entre los conceptos de “ciudad” y “urbano”, aunque cabría preguntarse, ¿lo urbano y la ciudad son una misma cosa? En una ciudad en efecto, vemos estructuras, articulaciones, instituciones, familias, iglesias, monumentos, centros, estaciones, palacios, mercados. En cambio, ninguna de esas cosas corresponde propiamente a lo urbano, como lo demuestra el hecho de que todo ello, si hace o no hace, haya estado antes, de hecho siempre, en todos los sitios. Al mismo tiempo, y en sentido contrario, la ciudad siempre está en la ciudad, mientras que lo urbano trasciende sus fronteras físicas –como nos hiciera notar Henri Lefebvre-, se ha generalizado y lo encuentra uno por doquier(Delgado Ruiz, 1999)

Pero hablar de la crisis de lo urbano no supone caer en visiones apocalípticas o en proyectos utópicos que postulen la vuelta a una bucólica imagen naturalizada de las relaciones humanas en entornos no urbanos. En palabras de Edgar Morín:

*“La crisis no es necesariamente evolutiva; puede reabsorberse en un retorno al status quo .Pero la crisis es potencialmente evolutiva: lleva en sí, en estado naciente, los caracteres de la evolución. Para comprenderla es necesario deshacerse de una vez por todas de la idea de que la evolución es un proceso que fluye frontal y continuo. Toda evolución nace siempre de acontecimientos/accidentes, de perturbaciones que originan una desviación, que se convierte en tendencia, la que entra en antagonismo en el seno del sistema, provoca desorganizaciones/reorganizaciones mas o menos dramáticas o profundas. La evolución, pues, puede ser concebida, como un rosario de desorganizaciones/reorganizaciones casi críticas. La crisis es entonces, un microcosmos de la evolución. Es una suerte de laboratorio para estudiar in vitro los procesos evolutivos.”* (Morin, 1979)

Toda voluntad política con vocación transformadora; todo proceso de generación de agendas problemáticas para promover “políticas de hacer ciudad en la ciudad”(Borja, 1997) debería partir, en primer lugar, de una reflexión de la crisis de los territorios (o de los territorios de la crisis) y comprenderla como un componente de ese “*microcosmos de la evolución*” de las cuestiones sociales. Y en segundo lugar porque las nuevas realidades urbanas, especialmente las que se dan en los márgenes de la ciudad existente plantean retos novedosos al espacio público: la movilidad individual generalizada, la multiplicación y la especialización de las "nuevas centralidades" y la fuerza de las distancias que parecen imponerse a los intentos de dar continuidad formal y simbólica a los espacios públicos (Borja, 1997)

Habitualmente identificados y analizados como herramientas de trabajo de individuos desocupados y excluidos estructuralmente del mercado de trabajo, estos dispositivos no son conceptualizados como componentes funcionales del habitat de sus conductores. Pero al indagar en los comportamientos cotidianos asociados al uso se descubren, solapados con aquellos evidentes y manifiestos como prioritarios por sus propietarios, elementos que constituyen componentes básicos de protoviviendas. Láminas de plástico, colchones, mantas, utensilios de cocina, adornos y martingalas que buscan construir un espacio de privacidad en un dispositivo expuesto a las miradas de los miles de transeúntes que se cruzan a su paso, conforman el andamiaje en evolución hacia la posible consolidación de una vivienda.

Las siguientes preguntas guían los primeros pasos de la investigación:

¿Pueden ser estos carros un germen de actividad productiva consolidada y articulada con formas de habitat que puedan ser objeto de acciones gubernamentales?

¿ Podrían estandarizarse el diseño y producción de estos dispositivos de movilidad urbana desde una instancia organizativa que permita potenciar las cualidades que lo hacen funcional a sus derivas por la ciudad?

¿Qué aportes significativos pueden proponer las disciplinas científicas ligadas al estudio del habitat para comprender, desde un enfoque no conmisericordioso, la cotidianidad creativa de los actores urbanos?

¿Es factible mapear el flujo circulatorio y las instancias de sedentarismo eventual de los carros?

¿Puede ser de utilidad la cartografía de las zonas de circulación para comprender las fuentes de conflictos latentes entre espacios públicos y privados?

El punto de partida es la necesidad de hacer explícito el recurso de la transversalidad de la mirada desde la cual se aborda el estudio. La demanda de movilidad, los conflictos generados por los obstáculos reales y virtuales a las derivas urbanas cortan y determinan a todos los grupos sociales. No son el patrimonio de los sectores excluidos. Movilizarse por las calles, avenidas y parques de la ciudad no es más que el ejercicio de un derecho universal de ciudadanía. Los obstáculos a la movilidad son un recorte al ejercicio de ese derecho ciudadano.

Suponemos la recreación del concepto de ciudadano, como sujeto de la política urbana, el cual "se hace" ciudadano interviniendo en la construcción y gestión de la ciudad, inventando y recreando modalidades de movilidad. El marginal se integra, el

usuario pasivo conquista derechos, el residente modela su entorno, todos adquieren autoestima y dignidad enfrentándose a los desafíos que les plantean las dinámicas y las políticas urbanas. El ciudadano es el que tiene derecho al conflicto urbano (Borja, 1997)

## **Las condiciones de producción y uso de los dispositivos de movilidad urbana**

### *La movilidad en la ciudad: una bisección de la complejidad urbana*

*“La riqueza de las sociedades en las que domina el modo de producción capitalista se presenta como un enorme cúmulo de mercancías y la mercancía individual como la forma elemental de esa riqueza. Nuestra investigación, por consiguiente, se inicia con el análisis de la mercancía”.*  
*K Marx. Sección primera Mercancía y Dinero. Tomo I/Vol. I. Libro Primero. El proceso de producción del capital. Siglo XXI Editores. 1985. México*

Si al pensador alemán el secreto de la sociedad capitalista le fue revelado a partir del análisis del conjunto de mercancías con presencia masiva, cotidiana; si para él en lo evidente se escondía el extremo revelador de la punta de la madeja de la sociedad capitalista; entonces, a la hora de indagar en los métodos que permitan captar la especificidad de la enorme variedad de fenómenos de la ciudad postindustrial podríamos iniciar la aventura parafraseándolo:

La movilidad de las sociedades en las que domina el modo de producción capitalista se presenta como un enorme cúmulo de dispositivos de movilidad y los carros como la forma urbana elemental de esta movilidad general. Nuestra investigación, por consiguiente, se inicia con el análisis de los carros.

¿Por qué no volver sobre las marcas indelebles de la cotideaneidad que surcan obstinadamente los territorios urbanos?. Estamos en la Buenos Aires de los inicios del tercer milenio ¿por qué no bucear en las causas de la crisis argentina (crisis no determinadamente económica, condición “*sine qua non*” para poner en suspenso las certezas de los diagnósticos de la crisis) en aquellos componentes del paisaje urbano que reclaman nuestra atención sólo cuando operan como simples obstáculos para la circulación de los ciudadanos?

Un derivado del debate modernidad-postmodernidad fue la apresurada conclusión que la multiplicidad de enfoques interpretativos afectaría la eficacia de las voluntades transformadoras. Al menos en el campo de las cuestiones urbanas, la condición de posibilidad de un amplio programa de transformaciones sociales exige una inversión lógica y concreta, de esos diagnósticos pesimistas. La proliferación de miradas disciplinares alternativas no harían mas que cumplir con una exigencia impuesta por el propio objeto de estudio. La ciudad es ontológicamente compleja, y su estudio se enriquece con la multiplicación de enfoques disciplinarios y recursos metodológicos disponibles.

Decíamos que la crisis no es producto de una causalidad unívocamente económica. En este sentido la crisis de las formas de producción y consumo *en* la ciudad

no serían un derivado local de la crisis de orden general. Sería la expresión acabada de una crisis más profunda, larvada en los intersticios de las formas culturales, de los modos de vida, de una crisis de las formas de producción y consumo *de* la ciudad y de lo urbano (Delgado Ruiz; 1999)

Hablamos de aquellos dispositivos, los “carros”, que ensamblando variedad de materiales y saberes aletargados en la memoria de sus constructores-conductores, derivan errantes como portadores de toneladas de basura con rumbo al reciclaje. Aquellos carros que arrastran por las calles de Buenos Aires los gestos adustos de quienes se enfrentan a las exigencias de la reproducción vital en el día a día, trazando, como en un viejo y olvidado juego infantil, un circuito escrito en tinta invisible, que solo puede revelarse, a los ojos dispuestos para la revelación, si son colocados al trasluz.

Los carros como objeto de reflexión nos proponen un desafío: ¿que es lo relevante? ¿En donde cifrar los esfuerzos analíticos, las miradas? ¿en el carro-objeto? ¿En su materialidad pintoresca o en su potencialidad simbólica? ¿Cuál es la metodología que debe utilizarse en este trabajo? Aquí se presenta un problema interesante, una serie de fenómenos distintos, pero interrelacionados, han modificado sensiblemente la problemática de la ciudad en los últimos años y aún lo están haciendo. Veamos algunos de ellos.

La revolución tecnológica de la década del noventa originó un incremento en la desocupación y exclusión de amplios sectores de la población. Las categorías con las que se analiza antiguamente este tipo de problemática han perdido, en buena parte vigencia, por ejemplo, en el caso del desempleo la idea de la existencia de un “ejército industrial de reserva” no nos sirve para explicar el fenómeno en su totalidad. Sin negar la existencia de desempleados “cualificados” que efectivamente actúan como “ejército industrial de reserva”, el fenómeno prioritario es el incremento de la marginalidad de aquellos sectores “no cualificados” o cuyas cualificaciones no responden a las actuales necesidades del mercado laboral. Este tipo de problemática no se puede pensar en términos de incrementar el producto para incrementar la ocupación dado que, aún en improbable caso de que las actuales políticas originan un crecimiento en términos de PBI, estos nuevos marginales no estarían en condiciones, si no reciben el entrenamiento requerido, de reincorporarse al mercado laboral.

Las divisiones políticas son inadecuadas para un sistema donde la interrelación entre las distintas zonas es cada vez mayor. En este sentido parece complicado definir cuál es exactamente el espacio que ocupa una ciudad y cuál es su esfera de influencia. En realidad el conurbano suele presentar zonas caracterizadas por ser “habitaciones”, donde sus habitantes obtienen sus ingresos en otra parte, especialmente en el distrito central y viven y realizan parte de sus gastos en su ciudad.

La ciudad pensada como centro de un hinterland mucho mayor se presenta como un enorme foco de captación y redistribución de excedente, donde sus sectores dominantes obtienen el mismo tanto de sus propios habitantes como de las regiones próximas. Esta capacidad de obtener y reinvertir productivamente el excedente social generado en su espacio puede resultar de fundamental importancia para entender la

competitividad entre las distintas ciudades y sus posibilidades de desarrollo futuro. Los problemas del origen y asignación de estas rentas urbanas pasan entonces a ser prioritarios para entender el funcionamiento de estos grandes conglomerados.

Pero al mismo tiempo que el espacio urbano se potencia como un centro privilegiado para la localización de actividades productivas "high-tech" articuladas a escala global, surgen en el horizonte metropolitano nuevos fenómenos, como el que es objeto de este trabajo, que generan nuevas líneas de reflexión y acción en el campo de las intervenciones públicas. No se trata de paliar la pobreza de los trashumantes urbanos con gestos de caridad bienpensante; de proponer estándares de calidad de vida recurriendo a recursos económicos de los que no se dispondrán en el corto plazo; de caer en las viejas recetas clientelísticas que reproducen al infinito la condición que supuestamente pretenden subsanar o paliar. Se trata de llegar desde las instituciones públicas con diagnósticos y herramientas que mixturan el capital simbólico, cultural y social de los beneficiarios, en este caso específico, de los portadores de los carros, con los dispositivos de intervención social modelados por las ciencias sociales afines a su problemática.

### **En todas las ciudades del mundo.**

La presencia de los carros de compras en el espacio público es una característica común a muchas ciudades del mundo. En Buenos Aires el fenómeno se produjo expandiéndose de una forma relativamente rápida tanto en su número como en la diversidad de situaciones en que se los puede encontrar.

El origen de la aparición de los carros en la escena urbana se superpuso a otras manifestaciones de la crisis social que hizo eclosión en el 2001 (fotos 1 y 2)<sup>1</sup>, si bien su gestación es consecuencia de procesos de informalización creciente del mercado de trabajo. Entre las causas económicas que justifican su origen está el notorio aumento del valor del cartón a partir del fin de la convertibilidad.



**Foto 1**



**Foto 2**

Una cuestión que puede parecer obvia será central para el desarrollo de este informe, y es que los carros de supermercado son producto del hurto. De manera intuitiva se asocia la irrupción de los carros en la ciudad con los saqueos a

supermercados ocurridos a fines del año 2001. No sabemos con certeza que proporción de los carros que se utilizan en la ciudad fueron apropiados durante los saqueos. Lo que hemos podido constatar es que esta versión circula como una especie de relato fundacional proporcionando un origen común y una cierta identidad colectiva a los nómadas urbanos. A la vez que vincula su posesión con un acto de apropiación.

A pesar de que las características del fenómeno hacen difícil su cuantificación de manera precisa los medios de comunicación prontamente dieron cuenta del surgimiento de estos nuevos sujetos urbanos<sup>ii</sup>. Se trata de varios miles de seres que diariamente recorren la ciudad en busca de desechos, básicamente papel y cartón. De este último elemento surgiría el nombre con el que fueron identificados. Una nueva generación de botelleros que esta vez invadía la ciudad.

### Carros de compras y carros fabricados

*“el individuo no es anterior al lenguaje; tan solo se convierte en individuo cuando esta hablando”*  
Roland Barthes

Ni todos los cartoneros usan carros de compras ni estos son utilizados exclusivamente para la recolección. A través de la observación y teniendo en cuenta las dificultades de cuantificación citadas es posible pensar que la actividad de recolección a partir de cierta escala de implementación ha generado sus propios dispositivos de movilidad diseñados y realizados especialmente aumentando su capacidad de carga y facilitando su maniobrabilidad<sup>iii</sup>. (fotos 3 y 4)



Foto 3



Foto 4

A su vez la observación nos ha permitido detectar una variedad de actividades que utilizan el carro de supermercado como su elemento posibilitador. Su construcción sólida, su fácil adquisición, lo convierten en un elemento versátil que permite mediante diversas operaciones una sencilla adaptación a distintos tipos de usos. Hemos detectado distintos grados de adaptación en función de la actividad a la que esta destinado pero también a los intereses y posibilidades personales de su dueño. Donde las adaptaciones producidas no solo son funcionales sino que expresan intentos de personalización y expresión de identidad. (foto 5)



Foto 5

Las operaciones de personalización se producen cotidianamente, transformando el aspecto de los carros al gusto de sus conductores. Entre los casos observados se destaca la colocación de una patente de automotor en el frente del carro como la expresión literal de la identidad del vehículo . Operaciones fundamentadas en la plasticidad de los componentes del carro y que remite a la noción de identidad de Paul Ricoeur: la identidad como una modalidad de la narrativa. Constituida en un movimiento oscilatorio entre "la mismidad" (lo mismo) y la "ipseidad" (el mismo), el individuo se apoya en otros (sujetos, plantas, ideologías, objetos) para constituirse como sujeto. (fotos 6)



foto 6



## El carro como elemento de enunciación

El carro de compras es un objeto diseñado para un uso específico, el transporte de mercaderías en el interior de un supermercado. La variedad de modelos ofrecidos en los catálogos de los fabricantes locales y extranjeros no son más que adaptaciones a volúmenes y mercaderías subsidiarias del uso como transporte en los lugares de comercialización<sup>iv</sup>.

Los nuevos usos a los que estará destinado en el espacio público requieren distintos tipos de adaptaciones. Las acciones que requiere el proceso de apropiación serán aquellas necesarias para transformarlo en un objeto de uso. Acciones que van desde intervenciones que implican quitar, agregar o modificar algunas de sus partes hasta operaciones de orden estético o simbólico que intentan proporcionar características personales a un elemento naturalmente impersonal.

Este proceso de apropiación implica un cambio de lo que Barthes denomina grupos de *sociolectos* (Barthes, 1987:127). Desde un discurso al que denomina encrático situado dentro del poder, en este caso aquel que regula el uso del carro en el supermercado constituyendo una instancia de integración en una de las actividades centrales de la sociedad capitalista que es el consumo. Se trata de “un discurso conforme a la doxa, sometido a códigos que son en sí mismos las líneas estructuradoras de su ideología” (Barthes, 1987:128). La utilización del carro con otros fines supone el uso de un discurso situado fuera del poder al que denomina acrático que “se enuncia siempre en diversos grados contra la doxa” (Barthes, 1987:129) Al situarse en el espacio urbano el carro permite que excluidos de la economía formal intenten integrarse realizando actividades informales que transgreden las normas que rigen la vida urbana y el uso de la ciudad. Resultado de una transgresión se convierte en un objeto para nuevas transgresiones.

## Usos del carro y géneros discursivos

Las diversas formas de adaptación del carro para cumplir sus nuevos usos pueden ser asociadas al concepto de género discursivo tal como lo define Zechetto, “las características regulares, estables y reiterativas que posee un discurso y que permite clasificarlo para acceder a él con facilidad” (Zechetto, 2003: 275).

La analogía se fundamenta en las características que definen al concepto de género: 1) las reglas que guían la producción de los discursos; 2) su socialización o aceptación institucional

Hemos detectado situaciones en que el carro pierde su característica más valiosa: sus ruedas y es utilizado como cesto para residuos en el vereda frente a las viviendas. En otros casos es posible ver como verdulerías utilizan carros de compras para exponer bolsas de carbón en la vía pública.

En otras circunstancias el uso de carros de supermercado por parte de los vendedores callejeros es una estrategia para eludir la prohibición de la venta ambulante sostenida a través del argumento que el establecimiento de puestos en la vía pública impide o dificulta el paso. Las ruedas, los carros son solo un recurso para simular la

movilidad. Una movilidad que es no es deseada ni concretada, pero que es necesario representar para legitimar justamente un estado de permanencia impedido formalmente. Ocupación informal del espacio legitimada a partir de la simulación. Parece lo que no es. "Hace 20 años tengo el puesto, el carro lo tengo desde el año pasado. Nos miran, nos vigilan, ahora ya me tendría que mover" nos dice un vendedor ruedizado en los alrededores de la estación Chacarita.

Surge aquí una división entre quienes el movimiento acontece como circunstancia real y aquellos en los cuales solo es necesario representar su posibilidad (puestos fijos con ruedas). En estos casos el carro tiene en su propia naturaleza la posibilidad de enunciar el movimiento aunque no sea realizado.

### **De cómo el círculo se cierra.**

Cuando el artista polaco Kristof Bodzicko se expresa acerca de la realidad de la Alemania del Este, recién reingresada al modelo capitalista, lo hace proyectando una imagen de un carro de compras sobre una estatua de Lenin, convirtiéndolo en un consumidor.

Cuando en la Argentina una cadena de supermercado decide fomentar el reciclaje elige un carro como el lugar donde juntar los desperdicios. En un primer momento parece extraño que desde un lugar donde se fomenta el consumo se promueva el valor de los objetos sin valor. Pero si se mira bien no hablan de reciclaje, ese fue un reflejo nuestro, "ayúdanos a mantener la ciudad limpia" dicen, "pone acá lo que no sirve, lo que no te sirve y entonces molesta, ensucia."

Si en la ciudad ahora lo que sobra y ensucia lo recogen en carritos de compras el propio supermercado reproduce el gesto aunque generando un pequeño deslizamiento en el significado de la acción. No pueden aceptar que la basura tiene valor, pero recogerla si lo tiene en la medida que la eliminan. No pueden ponerla en el mismo carro en que los clientes ponen sus compras. Quizás la equivalencia sería demasiado evidente. Se trata entonces de un carro que mantiene las características centrales que definen el carro de compras. Los mismos materiales, los mismos colores, la misma estructura general aunque un diseño un poco más tosco y menos seductor, un carro para la basura pariente cercano del carro de compras.

El carro es símbolo, entendido como uno de las particiones posibles del signo para Peirce (Magariños de Morentin, 1996). Como carro de "supermercado-en-el-supermercado" opera como un signo convencional. Se lo designa sobre la base de una norma. La norma lo instituye como el dispositivo eficaz para el transporte de mercancías. Nada dice de la existencia, ni de la cualidad del objeto para otros fines. El carro lleno: símbolo del consumo como enunciación. El carro lleno de material de reciclaje: símbolo de aquello que no puede ser enunciado

Fuera de los límites del parking del centro comercial, el mismo carro pone en interdicción el cánón que lo enuncia como símbolo del consumo.

¿Han logrado los cartoneros resignificar el uso del carro al punto en que sus creadores, sus poseedores originales, quienes lograron constituirlo en símbolo de la sociedad capitalista inducen a utilizarlo como contenedor para la basura en el templo mismo del consumo? ¿Una vez más la paradoxa se vuelve doxa?<sup>v</sup>

### **Bibliografía**

- Barthes R: El susurro del lenguaje. Mas allá de la palabra y la escritura, Paidós, Barcelona, 1987
- Magariños de Morentin, J. A: *El signo. Las fuentes teóricas de la semiología: Saussure, Peirce y Morris*. Hachette, Buenos Aires, 1996.
- Marx C, *El Capital* Sección primera Mercancía y Dinero. Tomo I/Vol. I. Libro Primero. El proceso de producción del capital. Siglo XXI Editores. 1985. México
- Morris, C: Fundamentos de la teoría de los signos, Planteta-Agostini, Barcelona, México, Buenos Aires, 1994, p.24
- Zechetto V: *La danza de los signos. Nociones de semiótica general*. La Crujía Ediciones, Buenos Aires, 2003

### **Sitios web**

- [www.sivecosrl.com.ar](http://www.sivecosrl.com.ar)
- [www.technibilt.com/spanish/shoppingcart.htm](http://www.technibilt.com/spanish/shoppingcart.htm)

### **Notas**

---

<sup>i</sup> Las fotografías 1 y 2 fueron tomadas del sitio.....

Las fotografías 3 a ..... fueron obtenidas por Juan Pintabona entre los meses de mayo del 2003 y mayo del 2004

<sup>ii</sup> Los únicos datos disponibles son los expuestos en la Encuesta Permanente de Hogares elaborada por el INDEC. A mayo del 2002 los cartoneros y vendedores ambulantes representaban el 0,9% del total de ocupados en la Ciudad de Buenos Aires, el 2,1% en los partidos del conurbano y el 2,3% en el interior. El total nacional alcanzaba el 2%.

<sup>iii</sup> Hemos ha podido detectar una interesante cantidad de variantes, cuya consideración excede este informe y que forman parte del desarrollo en curso de una matriz que permita catalogar y clasificar los tipos de movilidad urbana.

<sup>iv</sup> Un ejemplo de esos usos convencionales se puede observar en catálogos de fabricantes como los presentados en [www.sivecosrl.com.ar](http://www.sivecosrl.com.ar) , [www.technibilt.com/spanish/shoppingcart.htm](http://www.technibilt.com/spanish/shoppingcart.htm)

<sup>v</sup> Es la doble acepción del termino sanción, tanto el establecimiento de una norma y como el castigo a su trasgresión, la que nos permite considerar una norma como el resultado de la trasgresión a una anterior.