

CIRCUITOS DE LA ECONOMÍA URBANA EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES: EL COMERCIO ÉTNICO DE LA COLECTIVIDAD BOLIVIANA EN EL BARRIO DE LINIERS ^(*)

ESCOBAR BASAVILBASO, Mauro ^(**)

DI NUCCI, Josefina ^(***)

RESUMEN

Las divisiones territoriales del trabajo coexistentes en las ciudades pueden ser estudiadas como un circuito superior y un circuito inferior de la economía. El objetivo de este trabajo es comprender la convivencia de dichos circuitos en el barrio de Liniers (Ciudad Autónoma de Buenos Aires) para analizar los rasgos que toma el circuito inferior y en particular, el comercio étnico boliviano. Las características del medio construido de Liniers y su situación de encrucijada y nudo del transporte de pasajeros lo convierten en un distrito comercial privilegiado con un enorme y fluido mercado. Sobresale allí el circuito inferior y en particular el comercio étnico boliviano. Para tal fin hemos utilizado estrategias cualitativas, tales como recorridos de *visu*, entrevistas a comerciantes argentinos y bolivianos.

Palabras claves: circuitos de la economía urbana-circuito inferior-comercio étnico-colectividad boliviana

^(*) Este trabajo es parte de la Tesis de Licenciatura en Geografía del Prof. Mauro Escobar Basavilbaso denominada "Circuitos de la economía urbana y comercio étnico: la colectividad boliviana en Liniers (Ciudad Autónoma de Buenos Aires)", dirigido por la Dra. Josefina Di Nucci (2011). FCH. UNCPBA.

^(**) Lic. en Geografía (FCH-UNCPBA). Profesor en Geografía (Inst. Sup. Padre Elizalde).

@ m73escobasa@hotmail.com

^(***) Dra. en Geografía (UNS). Mg. en Ciencias Sociales, Prof. y Lic. en Geografía (FCH-UNCPBA). Becaria Postdoctoral CONICET.

Centro de Investigaciones Geográficas (FCH-UNCPBA). Campus Universitario. Paraje Arroyo Seco s/n. Tandil. Buenos Aires.

@ josedinucci@yahoo.com

CIRCUITS OF THE URBAN ECONOMY IN THE CITY OF BUENOS AIRES: THE BOLIVIAN ETHNIC TRADE. IN NEIGHBOURHOOD OF THE LINIERS

ABSTRACT

The territorial division of work in the cities coexisting may be studied in a superior circuit and in an inferior circuit of the economy. The object of this paper is to understand the coexistence of such circuits in the neighborhood of Liniers (Ciudad Autónoma de Buenos Aires) to analyze the features that takes the inferior circuit and in particular ethnic Bolivian trade. The characteristics of the built environment and situation of Liniers crossroads and passenger transport knot it a prime shopping district with a large and fluid market. There stands the inferior circuit and particularly ethnic Bolivian trade. For this purpose we used qualitative strategies such as visu tours, interviews with traders Argentina and Bolivia.

Key words: circuits of the urban economy-inferior circuit-ethnic trade-Bolivian community

Introducción

La ciudad es el espacio banal por excelencia, es decir el espacio de todos (Santos, M. 1996), en el cual podemos encontrar superposición de divisiones territoriales del trabajo con diferentes grados de poder. Esto es aún más notorio en las metrópolis, ya que su medio construido y su enorme mercado permiten diferentes formas de trabajo y no sólo aquellas que necesitan gran capital, avanzada tecnología y compleja organización.

La teoría de los circuitos de la economía urbana desarrollada por M. Santos (1979) y sus acondicionamientos a los contextos actuales de globalización (Silveira M. L. 2007, 2008, 2010), resulta de capital importancia a los efectos de identificar las particularidades que adquiere el espacio urbano en los países subdesarrollados. De esta manera resulta factible identificar zonas modernas al interior de las ciudades, con presencia de actividades bancarias, financieras, de *marketing*, relacionadas al circuito superior de la economía urbana. Junto a éstas y como resultado indirecto, existen otras actividades instaladas allí donde el medio construido acusa cierto abandono. Este es el dominio del circuito inferior de la economía urbana, integrado por formas de fabricación de capital no intensivo, comercios tradicionales y de pequeñas dimensiones, como así también de servicios no modernos. Así, “la presencia de una masa poblacional con salarios muy bajos, que dependen del trabajo ocasional para vivir, al lado de una minoría con salarios altos, crea [...] una distinción entre los que tienen acceso permanente a los bienes y servicios ofrecidos y los que aún presentando necesidades similares, no pueden satisfacerlas [...] Estas diferencias son causa y efecto de la existencia, es decir de la creación o mantenimiento [...] de dos circuitos que afectan la fabricación, la distribución y el consumo de bienes y servicios” (Santos, M. 1996: 83).

El circuito inferior es un mecanismo de integración para toda una masa de inmigrantes insolventes y poco calificados, que les proporciona empleo y también es una respuesta a las necesidades de consumo (Santos, M. 1979). En Argentina, y en particular en Buenos Aires, la colectividad boliviana tiende a ser excluida del circuito superior de la economía, ya que no siempre cuentan con el capital, la tecnología y la organización necesaria; pero logran insertarse en el circuito inferior a través de su participación comercial en ferias, venta callejera, ambulantes, locales comerciales, albañilería, entre otros trabajos.

En muchos casos, estos grupos de inmigrantes generan y participan de actividades económicas que poseen ciertas características particulares justamente por estar regenteados por inmigrantes. Se los conoce como comercio étnico y sus orígenes se encuentran en las actividades

empresariales de los coreanos en Los Ángeles y los cubanos en Miami con importantes consecuencias laborales, financieras y sociales (Arjona Garrido, A. *et al.* 2006). Para P. Serra del Pozo (2006:33) el comercio étnico es “un tipo de negocio [...] que se limita a la actividad comercial por cuenta propia (autoempleo); no consistente en la presentación de servicios ni en el empleo por cuenta ajena”.

La superposición y convivencia de divisiones territoriales del trabajo en la ciudad pueden ser estudiadas como circuitos de la economía urbana que en Liniers (Ciudad Autónoma de Buenos Aires), adquieren singularidad luego de la instalación de la colectividad boliviana. Se configura un nuevo circuito económico con características propias en el cual el comercio de tipo étnico cumple una función central. Se observa la reapropiación de un espacio por parte de este grupo que, “no sólo lo transforma en un espacio social a partir del uso que se le asigna, sino que construye un espacio-tiempo que es diferente al que otra sociedad hubiera podido imprimirle [...]. Así, reapropiarse de un espacio, es reconstruir su lógica temporal, es reactivar un mecanismo de articulación entre tiempo y espacio diferente al anterior” (Hiernaux, D. 1993: 2).

El objetivo de este trabajo es identificar la convivencia de circuitos de la economía urbana en el barrio porteño de Liniers para analizar los rasgos que adquiere el circuito inferior y, en particular, el comercio étnico boliviano. Para tal fin, hemos utilizado estrategias cualitativas, que nos permiten describir, decodificar y sintetizar el significado de los hechos.

Se utilizaron técnicas documentales sobre la base de artículos periodísticos, archivos públicos, producciones bibliográficas especializadas, páginas web, entre otras. Se realizaron varios trabajos de campo de carácter exploratorio, tales como recorrido *de visu* para el relevamiento del territorio en estudio, intentando apuntar toda aquella información que está disponible en la realidad y que nos garanticen dar fiabilidad a aquellos supuestos que fueron generados a través de la información secundaria, y de las manifestaciones internas propias sobre distintas especulaciones en torno al problema. Se consideró importante para este trabajo la utilización de las técnicas de observación directa, pues éstas favorecieron la posibilidad de inferir los comportamientos de los sujetos de estudio. Durante los meses de febrero y marzo de 2011 se realizaron entrevistas estructuradas o encuestas (25 en total), dirigidas a los comerciantes lindantes al área de comercios de la comunidad boliviana del barrio para recabar información relacionada a la dinámica comercial del mismo.

Finalmente, en el mismo período se realizó una entrevista de tipo semi-estructurada a una informante calificada, que es una comerciante y vecina del barrio, con la finalidad de recoger información, remembranzas,

su opinión acerca de la realidad, y las características de los comercios que se encuentran en torno al templo de San Cayetano del barrio de Liniers.

Se presentan, en este trabajo, las características del medio construido del barrio Liniers y su situación de enrucijada y nudo del transporte de pasajeros que lo convierten en un distrito comercial privilegiado. Son justamente las posibilidades de ese medio construido y del enorme y fluido mercado del barrio, las que permiten la coexistencia de divisiones territoriales del trabajo, vistas como circuitos de la economía urbana. Sobresale entre ellos el circuito inferior, cuyo ingreso es generalmente “fácil en la medida en que, para eso, es más necesario el trabajo que el capital. Y, como la mano de obra es barata, es fácil comenzar un negocio. Los empleados [...] son encontrados con facilidad, porque la noticia de trabajo circula rápidamente” (Santos, M. 1979:16). El comercio étnico boliviano densifica y caracteriza a este circuito inferior de Liniers, respondiendo a las necesidades de consumo de ese grupo étnico.

El barrio de Liniers: un área de diversidad

El barrio porteño de Liniers está localizado al oeste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina (Figura N° 1). Las características de su medio construido y su situación de enrucijada y nudo del transporte de pasajeros convierten al barrio, desde el punto de vista comercial, en el abrigo de diferentes actividades que nos llevan a pensar en la coexistencia de circuitos de la economía urbana. D. Harvey (1990: 237-238) explica que el medio construido “funciona como un vasto sistema de recursos creado por los seres humanos, que comprende valores de uso cristalizados en el paisaje físico. Comprende multitud de elementos diversos: fábricas, presas, oficinas, tiendas, bodegas, carreteras, ferrocarriles, muelles, centrales de fuerza motriz, sistemas para el abastecimiento de agua y para su eliminación mediante el drenaje, escuelas, hospitales, parques, cines, restaurantes, etc.; la lista es interminable. Muchos elementos, como los templos, las casas, los sistemas de drenaje, etc. son legados de actividades realizadas bajo relaciones de producción no capitalistas [...]. Sin embargo, bajo las relaciones sociales del capitalismo, todos los elementos asumen la forma de mercancías”.

Figura N° 1 - Localización del barrio de Liniers en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



Fuente: Readaptación propia en base a

<http://www.luenticus.org/mapas/buenosaires/liniers.html>

Podemos pensar en Liniers como un “área de diversidad”, pues “el trabajo se especializa y se divide en múltiples circuitos espaciales de producción, cuyo territorio puede ser el barrio o la ciudad en virtud de su condición no hegemónica. La circulación resulta determinante y, por ello, los circuitos diferentes se entrecruzan y crean un mercado segmentado, que se nutre de la diversidad de fabricación, de comercios y de servicios” (Silveira M. L. 2007:152).

Actualmente, su territorio parece ser un fiel reflejo del ajuste, conjugándose actividades del circuito inferior y del circuito superior. Así, el «desembarco» de agentes hegemónicos al barrio, como el Supermercado Carrefour, la empresa concesionaria del ex Ferrocarril Sarmiento (TBA hoy apartada de la concesión), la ampliación y mejora del Acceso Oeste y el Plaza Liniers *Shopping Center* (Mapa N° 1) han determinado fracturas en su territorio. Éstas conviven con otras situaciones pretéritas que obedecen a divisiones del trabajo anteriores, verificándose tramas superpuestas y contrastantes en un mismo territorio. Es la concepción de espacio banal la que nos permite ver estas superposiciones, “es decir, el espacio de todos los

hombres, de todas las empresas, de todas las organizaciones, de todas las acciones [...]” (Santos M. 1996:136).

Mapa N° 1 - Algunos elementos del medio construido de Liniers



Referencias: Estación Liniers; 2) playa de maniobras; 3) Talleres de la Estación Liniers; 4) C.A. Vélez Sarsfield; 5) Supermercado Carrefour; 6) Plaza Liniers Shopping Center; 7) Estación Terminal de Ómnibus de la larga distancia; 8) Barrio de las “Mil Casitas”; 9) Hospital Fco. Santojanni; 10) Parque Santojanni.

Fuente: elaboración propia en base a Google Earth

M. L. Silveira (2010: 2) considera a la ciudad “como la superposición de divisiones del trabajo muertas -vistas aquí como medio construido- y divisiones del trabajo vivo, entendidas como mercados”. Así, las redes de autopistas, coexisten con la red de calles y avenidas, cuyos usos estarían reservados para grupos de diferentes niveles socioeconómicos. De este modo, veremos como las avenidas Rivadavia (1) y Juan B. Justo son ejes viales importantes, utilizados por el común de las personas para desplazarse diariamente, tanto en transporte privado como en transporte público (autobús o tren). En ellos se evidencia un tránsito desordenado en horarios picos, sumado a otras deficiencias, como semáforos mal sincronizados, por ejemplo. También el transporte de trenes presenta carencias (2), como la inseguridad, la impuntualidad en sus frecuencias y la falta de vagones ante una demanda creciente de usuarios. En tanto, la autopista Acceso Oeste, “representó un eje de expansión secundario en relación con el ferrocarril Sarmiento y la ruta nacional 7 [...]

posteriormente se constituyó como una vía de avance de la urbanización, en especial con la conformación de áreas de segundas residencias y de suburbanización de sectores de ingreso medio bajos” (Blanco, J. 1999: 2).

Dicha autopista que flanquea al barrio y sirve de enlace con la Avenida General Paz (3), es utilizada por automovilistas que simbolizan a los agentes de un proceso dinámico de suburbanización, representado por un grupo de clase alta y media alta minoritaria. En este sentido, P. Ciccolella (2007) plantea la existencia de una ciudad a tres velocidades. A saber: por un lado una parte de la población que trabaja y se mueve a gran velocidad y que disfruta de la instantaneidad, moviéndose por autopistas informáticas y de concreto. Por otro lado, están los que se desplazan y viven en términos fordistas, en tiempos lentos y tienden a transitar por avenidas o por calles. Y, finalmente, otro grupo que se moviliza de un lugar marginal a otros lugares marginales en el centro.

En Liniers el fluido movimiento gira en torno a las paradas de colectivos, la estación del ferrocarril TBA y la estación terminal de ómnibus de larga distancia (4) que ofrece servicios nacionales e inclusive internacionales. Ésta posee una ventaja locacional central al ubicarse a 3 cuadras de la estación de trenes de Liniers, sobre la Av. Gral. Paz y a dos cuadras de Av. Rivadavia.

Liniers puede caracterizarse como Centro de segundo orden por el nivel de oferta de sus servicios de transporte, es el centro intermodal más importante de los ubicados en el borde de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, seguido por Puente Saavedra y Puente La Noria (ambos desarrollados íntegramente en territorio de la Provincia de Buenos Aires, pero sobre los límites de la Ciudad). Sin embargo, y pese a su importancia, la Estación Liniers presenta un notable estado de abandono y desinversión por parte de la empresa concesionaria TBA del ex Ferrocarril Sarmiento.

El paisaje del barrio parece una «zona de frontera», es decir, aquellas áreas urbanas, donde confluyen diferentes realidades propias de lugares apartados, generando una imagen de lejanía asociada a las condiciones de vida de marginación. El deslinde jurisdiccional, y a la vez, ciertas diferencias en términos de clase y origen, ayudan a construir rupturas territoriales. En este sentido, Liniers presenta un paisaje “clásico de los centros de trasbordo: muchedumbres, cruce de clases sociales, vendedores de cualquier cosa, mercados al paso, estaciones atiborradas con olor a panchos, café recalentado. Más de lo mismo de hace años en Liniers” (Clarín Diario. 01/07/10).

Circuitos de la economía en el barrio de Liniers

En el distrito comercial del barrio de Liniers se delinear actividades económicas resultado de la interacción de diferentes actores que confluyen para generar una dinámica propia de ese lugar. Nos interesan especialmente aquellas actividades relacionadas al circuito inferior, pero como indica M. Santos (1979), asociar ese circuito solo a la idea de gueto, sería cometer un error pues, en determinados lugares deprimidos económicamente, no se congregan todos o solamente los pobres de una ciudad. Incluso, para el caso de Liniers, todos los que viven o transitan por sus calles, no pueden ser definidos según el mismo criterio de pobreza (nivel de ingresos, por ejemplo), pues se encuentran rentistas ocasionales, asalariados del sector servicios e industrias, pequeños empresarios y hasta vendedores ambulantes o “manteros”, como se los denomina actualmente. De esta convivencia entre pobres resulta importante mirar los “modos de integración y de inserción encontrados por las camadas pobres de una ciudad mediante las condiciones impuestas por la modernización tecnológica. La atracción por los tipos de consumo modernos ofrece a los individuos poca opción entre los bienes y servicios que el consumirá” (Santos, M. 1979: 59-60).

Así, podemos identificar en las inmediaciones de la Iglesia de San Cayetano (a lo largo de las calles Cuzco, Amadeo Jacques, Viedma y Bueras), la coexistencia de actividades propias del circuito inferior, asociadas al centenar de empresas de colectivos que unen el barrio con otros puntos de la ciudad Capital y del Conurbano Bonaerense. Éstas se retroalimentan de pasajeros que realizan desplazamientos diarios. Hay decenas de locales que ofrecen desde comidas rápidas (simples panchos y hamburguesas) hasta repuestos de celulares.

Existe otro circuito asociado a la venta de imágenes religiosas en torno a dicho templo. De acuerdo a una entrevista realizada (5), la primera santería surgió como una necesidad por parte de las religiosas y sacerdotes de la iglesia que solicitaban elementos de la liturgia católica (imágenes, medallitas, velas, etc.). Pronto fueron apareciendo otras alrededor de la iglesia, conformando una suerte de «corredor» de negocios asociados a este tipo de artículos. En líneas generales, todos le compraban al mismo mayorista y no había competencia, pues vendían los mismos productos y había uniformidad en los precios. Por otro lado, existen artículos elaborados de manera artesanal por los mismos comerciantes, como son: velas de cera, estampitas de San Cayetano (con la espiga de trigo pegada detrás), clavos de Santa Elena, entre otros.

Sin embargo, a partir de la década de 1990 muchos de estos comercios, denominados generalmente santerías, diversificaron sus productos al ofertar piedras semipreciosas y elementos de otros cultos, como el Umbanda. Otros, debieron cerrar al no poder hacer frente al contexto socioeconómico del momento.

Puede verse en la Imagen 1, los diferentes productos ofrecidos: a la izquierda se observan elementos del culto Umbanda y a la derecha productos de la liturgia católica.

Fotografía N°1 - Objetos religiosos comercializados en Liniers



Fuente: foto Escobar, G. 05/2011

Además de pequeños comercios minoristas de artículos religiosos, existen vendedores ambulantes que ofrecen esos mismos productos, aprovechando el progresivo aumento de los feligreses que peregrinan a venerar al santo patrono del templo.

Los vendedores ambulantes son actores económicos que tienen una presencia generalizada en el barrio de Liniers, en especial en las inmediaciones de la estación del tren, las paradas de colectivos y las diferentes veredas de las calles Ramón Falcón, la colectora de Avenida Gral. Paz y la Avenida Rivadavia. Se observa aquí un importante acrecentamiento de actividades de este tipo en el sector informal de la economía, que encuentran abrigo en el circuito inferior del barrio.

La organización del trabajo de vendedores ambulantes reconocida en el barrio de Liniers puede quedar incluida dentro de la propuesta de B. Sarlo (2009), quien los divide en dos clases según la mercadería que comercializan: la primera, industrial y, la segunda, artesanal.

El primer grupo (industrial) utiliza intermediarios como son los mayoristas. “Estos ambulantes son quienes defienden el derecho a trabajar en la calle en condiciones de debilidad, ya que los mayoristas se ubican fuera de las disposiciones legales del comercio al aire libre y cometen todas

las infracciones [...] la vigilancia de los puestos está relativamente tecnificada: por celular y por handy transmiten avisos cuando la policía se acerca [...] para desalojarlos por contravenciones [...] entre ellas la carencia de habilitación en regla” (Sarlo, B. 2009: 42).

Dentro de los objetos industriales comercializados se pueden distinguir tres tipos: A) objetos que son creados con funciones específicas, son ofrecidos más baratos que en los comercios e integran una larga lista que va desde pilas, lapiceras, destornilladores, anteojos, fundas de celulares, despertadores, encendedores, ropa interior, deportiva, etc. B) Objetos que no tienen una clara función y que son ofrecidos a precios casi insignificantes, como adornitos, animales de peluche, *souvenirs*, etc. orientados a sectores de bajos recursos. C) objetos de entretenimientos, en especial CD y DVD de música, juegos y películas que son de interés más generalizado. Estos productos proceden de la «piratería» casera, que luego son puestos en valor, por una suma muy inferior a los originales.

En cada una de estas calles predomina un tipo de «especialización» en lo que concierne a los rubros de los comercios. Así, identificamos en la calle Ramón Falcón, una presencia generalizada de verdulerías, conviviendo con locales de ropa de baja calidad, jugueterías, comercios de «todo suelto», etc. Por su parte, sobre la colectora de Avenida Gral. Paz, los comercios están localizados en su mayoría en galerías, que alguna vez tuvieron su esplendor. Actualmente, es el lugar de objetos técnicos modernos de dudosa procedencia como celulares, chips y servicios de activación, productos electrónicos de origen chino, entre otros.

En la Avenida Rivadavia hay tiendas de electrodomésticos, cadenas de farmacias, casas de deportes, negocios de ropa informal, etc. Coincidiendo con M. L. Silveira (2010: 6), se afirma que “[...] las áreas de diversidad de comercio y servicios en centralidades más pobres se están tornando atractivas para las grandes redes nacionales e internacionales. Nuevas localizaciones de empresas de venta de electrodomésticos [...], ropas y también financieras coexisten con diversas manifestaciones del circuito inferior. No deja de ser un dato nuevo tal respuesta del circuito superior a las demandas banales de la población pobre en áreas más degradadas. [...]”.

Existe así, un entrecruzamiento entre los circuitos, pues “la fuerza de las finanzas conducen a los actores del circuito inferior a consumir bienes y servicios en establecimientos del circuito superior [...] creados para el consumo popular como [...] cadenas de supermercados, venta de electrodomésticos, etc.” (Silveira M.L. 2007:152).

Una nueva faceta del barrio la imprimen los migrantes africanos (Ver Imagen 2), presentes en nuestro país desde mediados de 1990, y que

proceden de diversos países como Senegal, Nigeria, Guinea, Costa de Marfil y Congo, entre otros Estados subsaharianos. Esta migración “[...] aparece [...] en un contexto histórico y político diferente, enfrentada a regímenes jurídicos y estatutos administrativos cada vez más restrictivos, enmarcada en la creciente globalización de la economía, con consecuencias devastadoras para muchos de estos países [...]” (Maffia, M. 2010:8).

Siguiendo el trabajo de B. Zubrzycki (2011), en el caso de la migración senegalesa se trata de varones solteros de entre 20 y 40 años. Los casados viajaron solos, puesto que la tradición y la influencia del islam constituyen un freno en la presencia de mujeres en este flujo migratorio. No son sólo razones económicas las que explican el fenómeno migratorio senegalés pues, para algunas etnias, forma parte de su estrategia de vida. Para existir, para ser hombre hay que irse como inmigrante. En suma, es un factor de emancipación.

La trayectoria migratoria hacia nuestro país está relacionada con las rígidas políticas migratorias de la Unión Europea y por la fácil obtención del visado en Brasil, desde dónde ingresan a la Argentina, comenzando a tejerse cadenas migratorias, que se corresponden con la puesta en práctica de la solidaridad comunitaria y la representación que tienen de sí mismos los migrantes senegaleses. El concepto de cadena migratoria hace referencia a las “transferencias de información y apoyos materiales que familiares, amigos o paisanos ofrecen al potencial inmigrante para decidir su viaje” (Malgesini, G. y Giménez, C. 2000: 57).

En este sentido, durante los primeros meses de estadía en el país tienen el trabajo asegurado; los conocidos aquí gestionan rápidamente el préstamo de mercadería y el maletín negro, en el cual transportan anillos, pulseras, relojes y cadenas. Los recién llegados tienen un maletín pequeño y, durante los primeros días de trabajo, salen a vender junto a otro senegalés, más experimentado que habla castellano.

La primera mercadería es comprada por medio de préstamos informales, que se van devolviendo durante los primeros meses de trabajo. Esta venta ambulante, por su carácter informal, permite a los migrantes senegaleses mantener una lógica mercantil y comercial que se adapta a la desarrollada en su país de origen y, a su vez, se posicionan como nuevos actores económicos del circuito inferior de la economía urbana del barrio de Liniers.

Fotografía N° 2 - Vendedores ambulantes africanos: una nueva postal del barrio



Fuente: foto Escobar, G. 05/2011.

Para finalizar, siguiendo a M. Santos (1979), diremos que cada circuito se define por un conjunto de actividades, realizadas en un cierto contexto, y por la población y el consumo que están ligados a ellos. Claramente, en las actividades comerciales de los vendedores ambulantes, la de los comercios en torno al templo de San Cayetano y aquéllas que se desarrollan en torno a las principales arterias del barrio, prima el trabajo intensivo, una organización primitiva, se manejan capitales reducidos, presentan un bajo margen de ganancias y una relación directa con la clientela. Características todas ellas del circuito inferior de la economía urbana.

Circuito inferior en expansión: comercio étnico boliviano

De todo este denso circuito inferior del barrio de Liniers nos interesa detenernos en este apartado en las actividades económicas de y para bolivianos, ya que los aspectos cualitativos de su existencia lo transforman en un circuito inferior novedoso.

Esta parte del circuito inferior del barrio de Liniers se congrega a lo largo de la calle José León Suárez y otras aledañas como Ventura Boch, Ibarrola, Ramón Falcón y Avenida General Paz (Mapa N° 2). Sin dudas, la primera es la más dinámica desde el punto de vista de la densidad de comercios y de vendedores de la colectividad boliviana, con sus puestos apostados sobre las veredas. En el lugar conviven aquellos que se instalaron hace más de tres décadas y pudieron hacerse un futuro estable, junto a quienes llegaron con las últimas corrientes migratorias y viven en peores condiciones al ser, muchas veces, indocumentados, explotados laboralmente y fuertemente discriminados.

Mapa N° 2 - Área de comercios bolivianos en el barrio de Liniers



Referencias: 1) Estación Liniers; 2) Plaza Liniers Shopping Center; 3) Barrio de “Las Mil Casitas”; 4) Estación terminal de ómnibus.

Fuente: elaboración propia en base a Google Earth.

Los primeros comerciantes bolivianos están en el barrio desde hace 30 años. Se iniciaron en el mercado de frutas y verduras que funcionó hasta fines de los años 1980 (donde actualmente se encuentra emplazado el Plaza Liniers *Shopping Center*) (Mapa N° 2). A pesar del cierre, los feriantes se quedaron vendiendo en la calle, generándose un fuerte descontento entre los vecinos. “Recién en 1991 la situación se normalizó a partir de que fueron otorgados, a los comerciantes, locales donde vender sus mercancías. La zona de mayor afluencia quedó determinada en las calles José León Suárez y Ramón Falcón, corazón del barrio de Liniers, y todo se fue organizando [...]” (Montenegro, T. *apud* Sarlo, B. 2009: 135).

Se fue creando así, un paisaje singular, pues la disposición de la mercadería, los colores de su bandera, los olores a picantes y especias, generan desde lo sinestésico la sensación de la recreación en pequeña escala de su país, buscando tomar posesión, mediante la “multiplicación de marcas que evocan la identidad común [...]” (Claval, P. *apud* Sassone, S. 2007: 19). Así, en el barrio de Liniers se constituiría un fenómeno de entrecruzamiento entre culturas locales y “redes globalmente articuladas, como es el caso de muchas diásporas de grupos culturales [...]” (Haesbaert, R. y Porto-Gonçalves, C. 2006: 132). En este sentido en la Fotografía N° 3, se observa (a la izquierda) un típico comercio en Copacabana (Bolivia) y a la derecha un comercio en el barrio de Liniers. En ambas fotografías, podemos ver la misma disposición de la mercadería y como ésta excede los límites de los negocios, con los rasgos fenotípicos bolivianos.

Fotografía N° 3 - Copacabana y Liniers: organización comercial



Fuente: foto Aramburu, E. 01/2011

Fuente: foto Escobar, M. 05/2010

El comercio étnico boliviano en Liniers, es parte del circuito inferior de la economía urbana y de servicios de la metrópolis. Presenta aspectos cualitativos de existencia que lo transforman en un circuito inferior novedoso, con un «tinte» étnico dentro del área comercial de este barrio del oeste porteño. Ellos son:

- a- El autoempleo por tradición comercial, en respuesta cultural y económica a un mercado laboral segmentado y hostil.
- b- Existencia de redes y solidaridad étnica, que se manifiestan en la oferta de puestos de trabajo.

- c- Invasión y sucesión de éste colectivo étnico, quienes primero se instalaron en el área y luego fueron proliferando sus negocios, conformando un enclave étnico comercial.
- d- Transformación del paisaje urbano, a través de cartelería, marcas culturales, etc. Así “la residencia, el lugar de trabajo, por más breve que sean, son marcos de vida que tiene peso en la producción del hombre” (Santos, M. 2000:279).
- e- Necesidad de satisfacer bienes propios de la comunidad, por ejemplo, productos culinarios, bienes culturales, e indumentaria de los co-étnicos.
- f- Visibilidad y conformación de un lugar boliviano de comercio étnico en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que “es una nueva modalidad de la economía urbana [...]. Los negocios responden a las necesidades de consumo en barrios donde hay enclaves étnicos” (Sassone, S. 2007: 21) (6).

En efecto, en Liniers se pueden identificar claramente comercios regenteados por inmigrantes bolivianos, dirigidos a una clientela de migrantes de la comunidad “una [...] oferta de bienes y servicios consumidos preferentemente por estos colectivos que ya empiezan a ser numéricamente importantes [...] negocios de mensajería internacional y locutorios telefónicos son los más representativos; también [...] peluquerías y tiendas de alquiler de videos [...] también una amplia gama de comercios dirigidos a un público más amplio [...]” (Aramburu Otazu, M. 2002: 6).

Los lugares bolivianos de comercio étnico comprenden desde centros comerciales, ferias callejeras, comercios minoristas y venta al menudeo. En éstos se advierte una organización similar a la de su país de origen lo cual les permite mantener algunos rasgos de la identidad boliviana (Sassone, S. 2007). Así identificamos en Liniers, diferentes rubros comerciales que podemos clasificar en:

1. COMERCIOS

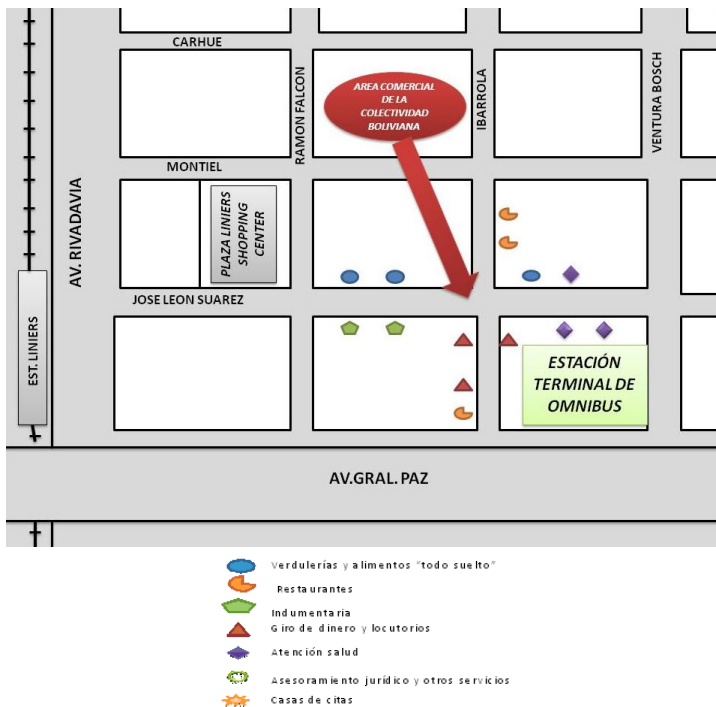
- a- *Productos Alimenticios*: este rubro lo comprenden verdulerías y negocios de alimentos sin envasar. En líneas generales, en la disposición de la mercadería prima el desorden, no existe una estética que permita exhibirla de una manera vistosa, típico de los mercados al aire libre, ya que en la mayoría de los comercios los productos trascienden los límites del local.
- b- *Indumentaria*: en estos locales se pueden adquirir desde trajes típicos de la colectividad hasta *souvenires*, que son utilizados para ciertas festividades.

- c- *Venta de música*: es posible adquirir CD, DVD, mp3 de música y películas bolivianas; todos estos productos musicales son copias ilegales.
2. **SERVICIOS**: es quizá el más heterogéneo de los tres, siendo posible identificar:
- 2.1. Servicios banales (están al alcance de todos e incluyen actividades diversas, no siempre importantes y hasta a veces intrascendentes para el funcionamiento de una sociedad):
 - a- *Envío de remesas*: empresas como por ejemplo, Edy Transfer, Prodem Giros, Magui Express y Western Union.
 - b- *Peluquerías*: entre ellas, Andrea I y Herminio “Alta Peluquería Unisex”.
 - c- *Locutorios*: tienen una presencia generalizada en el área de comercios de la comunidad, con tarifas económicas para realizar llamadas a todas las regiones de Bolivia.
 - d- *Videncia y Tarot*: es el caso de “Doña Dora indígena espiritista”. Es dable aclarar que, la folletería también evoca el lugar de origen.
 - 2.2. Servicios profesionales:
 - a- *Atención de salud*: como el “Consultorio Odontológico Bolivia”, en su folleto aparece el mapa de ese país con sus principales ciudades: La Paz, Cochabamba, Potosí y Sucre. También, el Centro Médico Santiago Apóstol.
 - b- *Abogados*: es el caso del “Estudio Jurídico Bolivia”, que brinda asesoramiento integral migratorio.
3. **GASTRONOMÍA**: constituyen lugares de reunión de los miembros de la comunidad sobre todo los días sábados, en que se puede observar un gran número de «paisanos» en situación de esparcimiento, luego del trabajo semanal.

De esta forma, puede observarse en el Mapa N° 3, la disposición de cada uno de los rubros que integran el área comercial de la colectividad boliviana del barrio. Dicho mapa surgió del trabajo de campo realizado durante 2010 y 2011 y sintetiza la organización del lugar. Así por ejemplo, vemos que sobre la calle José León Suarez se congregan las verdulerías y productos alimentarios, cruzando esta calle hay comercios destinados a la adquisición de indumentaria. En tanto Ibarrola es la calle donde están

emplazados los restaurantes y, en la vereda contraria servicios de giro de dinero. Los servicios de salud, por su parte, se disponen sobre José León Suarez, en la cuadra comprendida entre Ventura Boch e Ibarrola. Estos comercios conviven a su vez con las casas de citas, observándose mujeres dominicanas cuyos “cuerpos se vuelven mercancía de placer o esclavitud, también se transforman en un índice elocuente de la miseria en las que viven algunos mercaderes de humanos” (Pavón, H. Clarín 06/02/2000).

Mapa N° 3 - Organización del área de comercios étnicos de la colectividad boliviana de Liniers



Fuente: elaboración propia en base al trabajo de campo

Todos estos comercios están acompañados de abundante cartelería, donde el común denominador son los colores de la bandera boliviana (Fotografía N° 4). Estas son marcas culturales que hablan de un paisaje urbano exótico para las miradas de los vecinos y de los transeúntes habituales. Por otro lado, aparecen inscripciones en quechua, constituyendo “mensajes secretos en el espacio público [...]”. Lo irreconocible se convierte en dibujo, es decir que se carga de estética [...]” (Sarlo, B. 2009: 114). Todo lleva a descubrir un espacio de diferenciación y de singularidad en la periferia de la ciudad central de la metrópolis más grande del país.

Fotografía N° 4 - Comercio étnico boliviano en el Barrio de Liniers



Fuente: foto Escobar, M. 05/2010

De igual forma, cada restaurante ofrece sus servicios mediante la ubicación de carteles en la vereda, donde se listan las especialidades culinarias como ser: sullcka, picantes, piques, fricase, sopas, anticucho, salchipapa, can can, etc. Son “palabras que pertenecen a una zona internacional de la lengua, designan objetos conocidos a medias. Sin embargo, no producen el efecto de extranjería porque cualquiera sabe que pertenecen a un español hablado en Bolivia y ahora acá en Buenos Aires, un español de vocales cerradas y sibilantes fuertes. Aunque su extranjería

puede originarse en el hecho de que no ocupan la lengua de la misma forma en que se la ocupa acá [...]” (Sarlo, B. 2009:116).

Conclusiones

Se ha intentado poner de manifiesto que la ciudad no es algo compacto, sino que existen una multiplicidad de divisiones del trabajo superpuestas. En este sentido, este estudio en el distrito comercial del barrio de Liniers muestra como las personas encuentran un lugar para el desarrollo de las actividades de características no hegemónicas, propias del circuito inferior. Entonces, la gran ciudad es un enorme espacio banal, donde el trabajo, las técnicas y las formas organizativas conviven y prosperan. Por ello M. Santos (2000) concibe a la ciudad como un palco de la actividad de todos los capitales y todos los trabajos acogiendo de esta forma, a las multitudes de pobres y expulsados.

El circuito inferior amplía su espectro geográfico, como consecuencia de la combinación de tres elementos que se desarrollan en forma concatenada: las estructuras monopólicas, el Estado y el modelo de crecimiento, que van a delinear sus aspectos principales.

El primero, repercute de manera negativa en el nivel de vida de la población que desarrolla sus actividades dentro del circuito inferior de la economía urbana, al tiempo que el Estado participa, muchas veces, de manera «cómplice» determinando políticas económicas y fiscales, a efectos de lograr el beneficio de los grandes monopolios. Por su parte, el actual modelo de crecimiento es el responsable tantas veces, de la distribución de rentas que aún siguen siendo injustas.

Podemos entonces reconocer en el barrio de Liniers, un denso circuito inferior de la economía urbana, con características peculiares dadas por la existencia del comercio de tipo étnico, y por las particularidades de su medio construido, como nudo importante del transporte de pasajeros y encrucijada entre el norte y el sur de la ciudad y el Oeste metropolitano, pero también con el centro de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Claramente, en las actividades comerciales estudiadas a lo largo de nuestro trabajo de campo hemos observado que: prima el trabajo intensivo, organización primitiva, capitales reducidos, bajo margen de ganancias, y una relación directa con la clientela. Características todas ellas del circuito inferior de la economía urbana.

Hemos identificado que este grupo de migrantes bolivianos al igual que aquellos que se instalan en otras grandes metrópolis del mundo, dejan atrás una cultura heredada y se enfrentan a otra nueva transformándola en marcos de vida y sustento de sus actividades productivas (Santos, M. 2000).

Los migrantes bolivianos han gestado una de las tantas actividades comerciales que están ligadas al circuito inferior de la economía urbana en este barrio, bajo la modalidad de una «*Little Bolivia*», asimilable a los espacios de comercio étnico estudiados en otras metrópolis donde viven multitudes de migrantes internacionales.

Notas

(1) La Avenida Rivadavia identificada como la más larga del país, se ubica sobre la traza del camino del oeste que desde épocas fundacionales transita sobre zonas altas de topografía urbana y vincula en la actualidad distintos barrios de la ciudad con notables particularidades e identidades como Congreso, Once, Almagro, Caballito, Flores, Floresta, Vélez Sarsfield, Villa Luro y Liniers. Conforman, a su vez, el límite geográfico urbano entre la zona norte con niveles de desarrollo socioeconómico, edilicio y urbano elevados frente a una zona sur que presenta rasgos opuestos con niveles de degradación y marginalidad urbana importantes en muchos sectores.

(2) Recordemos que el servicio urbano de trenes no escapó a la lógica privatista suponiendo este «acontecimiento», la irrupción de nuevos actores y nuevas modalidades de gestión que son el corolario de la desregulación y la apertura de la economía.

(3) J. Blanco (1999), explica que el comienzo de la red autopistas de Buenos Aires tiene como antecedente la inauguración en 1941 de la Avenida General Paz conformando una vía de circunvalación parcial de la Capital Federal separándola de los partidos del conurbano. En un principio «*aggiornada*» por una gran arboleda cumplió una función central en la distribución del tránsito entre la Capital Federal y los partidos lindantes. Por otra parte, ha tenido influencia en el impulso en la localización de industrias en el primer cordón del conurbano.

(4) En la Estación Terminal, se contabilizan 70 empresas de autobuses y 36 boleterías, agencias de viajes y turismo, stand de información, playón de estacionamiento, patio de comida, etc.

(5) Entrevista realizada el 20/02/2011 a una comerciante del barrio (propietaria durante décadas de la primera santería).

(6) S. Sassone (2007) propone una tipología de “lugares bolivianos”, ellos son: de residencia, de comercio, de ocio y recreación, y de servicios.

Bibliografía

ARAMBURU OTAZU, Mikel: *Los comercios de inmigrantes extranjeros en Barcelona y la recomposición del “inmigrante” como categoría social*, en: **Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Universidad de Barcelona. Vol. VII, N° 108, 2002. Disponible en: www.ub.es/geocrit/sn-108.htm

ARJONA GARRIDO, Ángeles y CHECA OLMOS, J. Carlos: *Economía Étnica. Teorías, conceptos y nuevos avances*, en: **Revista Internacional de Sociología (RIS)**. Vol. LXIV, N° 45, 2006, pp. 117-143.

BLANCO, Jorge: *Transporte y espacio urbano en Buenos Aires. Reestructuración de la red de autopistas metropolitanas y cambios en la organización espacial*, en: **Primer Encuentro Internacional Humboldt**. Buenos Aires 1999.

CICCOLELLA, Pablo: *Territorios del capitalismo global: una nueva agenda para la geografía actual*, en: **Geografía y territorios en transformación. Nuevos temas para pensar la enseñanza** (FERNÁNDEZ CASO, M. V., coord.). Noveduc, Buenos Aires, 2007, pp. 17-38.

DIARIO CLARÍN: Guillermo Allerand. *Fronteras*. 01/07/10. [En línea]. Disponible en http://www.clarin.com/ciudades/capital_federal/Fronteras_0_290371055.html.

HAESBAERT, Rogério; PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter: **A nova des-orden mundial**. Editora UNESP. São Paulo, 2006.

HAESBAERT, Rogério: *Viviendo en el límite: los dilemas del hibridismo y de la multi/transnterritorialidad*, en: **Geografías culturales. Aproximaciones, intersecciones y desafíos** (ZUSMAN, P.; HAESBAERT, R.; CASTRO, H.; ADAMO, S.; ed.). Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires, 2011, pp. 49-76.

HARVEY, David: **Los límites del capitalismo y la teoría marxista**. Fondo de Cultura Económica. México, 1990.

HARVEY, David: **Espacios de Esperanza**. Akal. Madrid, 2007.

HIERNAUX, Daniel: *Tiempo, espacio y apropiación del territorio: ¿Hacia la fragmentación en la mundialización?* **Curso Posgrado Identidad – territorio – territorialidad**. San Paulo, Brasil, 1993. (inédito).

MAFFIA, Marta: *Una contribución al estudio de la nueva inmigración africana subsahariana en la Argentina*, en: **Cuadernos de Antropología Social**. FFyL-UBA, N° 31, 2010, pp. 7-32.

MALGESINI, Graciela; GIMENEZ, Carlos: **Guía de conceptos sobre migraciones racismo e interculturalidad**. Catarata. Madrid, 2000.

PAVÓN, Héctor: *Por las rutas del tráfico humano*, en: **Diario Clarín**. 06/02/00. [En línea]. Disponible en: <http://edant.clarin.com/suplementos/zona/2000/02/06/i-00615e.htm>.

SANTOS, Milton. **O Espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos subdesenvolvidos**. Livraria Francisco Alves Editora. Río de Janeiro, 1979.

SANTOS, Milton: **De la totalidad al lugar**. Oikos-tau. Barcelona, 1996.

SANTOS, Milton: **La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción**. Ariel Geografía. Barcelona, 2000.

SARLO, Beatriz: **La ciudad vista. Mercancías y cultura urbana**. Siglo XXI Editores. Buenos Aires, 2009.

SASSONE, Susana: *Migración territorio e identidad cultural: construcción de "lugares bolivianos" en la ciudad de Buenos Aires*, en: **Población de Buenos Aires. Revista semestral de datos y estudios demográficos**, Año 5, N° 6, 2007.

SERRA DEL POZO, Pau: **El comercio étnico en el distrito de Ciutat Vella en Barcelona**. Fundación La Caixa. Barcelona, 2006, 189 pp.

SILVEIRA, María Laura: *Metrópolis brasileñas: un análisis de los circuitos de la economía urbana*, en: **Revista EURE**. Santiago de Chile, Vol. XXXIII, N° 100, 2007, pp. 149-164.

SILVEIRA, María Laura: *De la geografía de la existencia a los circuitos de la economía urbana*, en: **Tras las huellas de Milton Santos. Una mirada latinoamericana a la geografía humana contemporánea** (MENDOZA, C. coord.). Anthropos Editorial. México, 2008, pp. 56-69.

SILVEIRA, María Laura: *Da pobreza estrutural á resistència: pensando os circuitos da economia urbana*, em: **Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos**. Porto Alegre, 2010.

ZUBRZYCKY, Bernarda: *La migración senegalesa en Buenos Aires: el papel de las dahiras mourides en el proceso de anclaje local*, en: **Migraciones internacionales contemporáneas. Estudio para el debate**

(PIZARRO, Cynthia coord.). Buenos Aires. Ediciones Ciccus, 2011, pp. 187-204.

Páginas web consultadas:

Barrio de Liniers: <http://www.barriada.com.ar/liniers.htm>.

Cibercuoca: www.cibercouca.com.ar

Comunidad Boliviana en La Argentina:
<http://www.comunidadboliviana.com.ar/shop/index.asp>

El Arcón del recuerdo: <http://www.arcondelrecuerdo.com.ar>.

FIE Gran Poder: <http://www.fiegranpoder.com.ar/>.

Observatorio de la Economía Latinoamericana:
<http://www.eumed.net/coursecom/ecolat/bol/sabino-bolivia.htm>.

Periódico Renacer: <http://www.renacerbol.com.ar/quienessomos.htm>.

Plaza Linier *Shopping Center*: <http://www.plazaliniers.com.ar/>

Terminal de Ómnibus de Liniers:
<http://www.paradaliniers.com/sitio/home.htm>

Fecha de recepción: 13 de julio de 2012

Fecha de aprobación: 04 de diciembre de 2012