

# Comunicaciones Científicas y Tecnológicas Anuales 2018

Docencia  
Investigación  
Extensión  
Gestión



DOCENCIA  
INVESTIGACIÓN  
EXTENSIÓN  
GESTIÓN

## Comisión evaluadora

### Dirección General

Decano de la Facultad  
de Arquitectura y Urbanismo

### Dirección Ejecutiva

Secretaría de Investigación

### Comité Organizador

Herminia ALÍAS  
Andrea BENÍTEZ  
Anna LANCELLE  
Patricia MARIÑO

### Coordinación editorial y Compilación

Secretaría de Investigación

### Diseño y Diagramación

Marcelo BENÍTEZ

### Corrección de texto

María Cecilia VALENZUELA

### Impresión

Editar SRL/ Cacique Ñaré 151/  
Resistencia/ Chaco/ Argentina/  
imprensa@editarsrl.com

### Colaboración

Lucrecia SELUY  
Cecilia DE LUCCHI

### Edición

Facultad de Arquitectura y Urbanismo  
Universidad Nacional del Nordeste  
(H3500COI)Av. Las Heras 727 |  
Resistencia | Chaco | Argentina  
Web site: <http://arq.unne.edu.ar>

Teresa ALARCÓN / Jorge ALBERTO / María Teresa  
ALCALÁ / Gisela ÁLVAREZ Y ÁLVAREZ / Abel  
AMBROSETTI / Guillermo ARCE / Julio ARROYO  
/ Teresa Laura ARTIEDA / Milena María BALBI /  
Indiana BASTERRA / Gladys Susana BLAZICH  
/ Walter Fernando BRITES / César BRUSCHINI  
/ René CANESE / Rubén Osvaldo CHIAPPERO  
/ Enrique CHIAPPINI / Mauro CHIARELLA /  
Susana COLAZO / Mario E. DE BÓRTOLI / Patricia  
DELGADO / Claudia FINKELSTEIN / María del  
Socorro FOIO / Pablo Martín FUSCO / Graciela  
Cecilia GAYETZKY de KUNA / Claudia Fernanda  
GÓMEZ LÓPEZ / Elcira Claudia GUILLÉN / Delia  
KLEES / Amalia LUCCA / Elena Silvia MAIDANA  
/ Sonia Iratí MARIÑO / Fernando MARTÍNEZ  
NESPRAL / Aníbal Marcelo MIGNONE / María  
del Rosario MILLÁN / Daniela Beatriz MORENO  
/ Martín MOTTA / Bruno NATALINI / Claudio  
NÚÑEZ / Patricia NÚÑEZ / Susana ODENA /  
Mariana OJEDA / María Mercedes ORAÍSON /  
Silvia ORMAECHEA / María Isabel ORTIZ / Jorge  
PINO / Nidia PIÑEYRO / Ana Rosa PRATESI /  
María Gabriela QUIÑÓNEZ / Liliana RAMÍREZ /  
María Ester RESOAGLI / Mario SABUGO / Lorena  
SÁNCHEZ / María del Mar SOLÍS CARNICER /  
Luciana SUDAR KLAPPENBACH / Luis VERA.

### ISSN 1666-4035

Reservados todos  
los derechos. Im-  
preso en Vía Net,  
Resistencia, Chaco,  
Argentina. Octubre  
de 2018.

La información contenida en este volumen  
es absoluta responsabilidad de cada uno  
de los autores.

Quedan autorizadas las citas y la  
reproducción de la información contenida  
en el presente volumen con el expreso  
requerimiento de la mención de la fuente.



## PASOS HACIA UNA BIOGRAFÍA CULTURAL DE LA MOTO. TRAYECTORIAS MERCANTILES DE LA MOTO EN LA CIUDAD DE CORRIENTES<sup>1</sup>

**LEDESMA, Ezequiel**  
ledes.arq@hotmail.com

Becario doctoral del CONICET (Instituto de Investigación y Desarrollo en Vivienda. FAU-UNNE). Directora de beca: Laura Alcalá.

### RESUMEN

Actualmente en la ciudad de Corrientes la motocicleta es un medio de movilidad que presenta gran impacto. En este contexto, el presente escrito busca indagar en aspectos específicos sobre los estados mercantiles del objeto-moto; así, el objetivo es diagramar los tránsitos mercantiles posibles por los que el objeto-moto puede atravesar a lo largo de su vida, y servir como primeras reflexiones sobre la compleja trama de relaciones y valores que alrededor de esta pueden tejerse.

### PALABRAS CLAVE

Moto; intercambio; tránsito; mercancia.

### INTRODUCCIÓN

Actualmente, la cantidad de motos que pueden observarse en las calles de la ciudad de Corrientes (Argentina) ha crecido de forma exponencial en los últimos años; esto a partir de ser un medio de transporte elegido por gran variedad de usuarios. La moto representa una opción cómoda, rápida, accesible de comprar y de mantener. En esta elección también influyen otras razones contextuales como las condiciones deficientes y el precio elevado del transporte público. Específicamente los modelos de motos más comunes —por ser las más económicas del mercado— son las llamadas de “baja cilindrada” o “ciento diez” (de ciento diez centímetros cúbicos), disponibles en variedad de marcas y precios. En este sentido, Corrientes, al igual que la ciudad vecina de Resistencia, es una ciudad cada vez más extensa, con importantes desequilibrios entre las áreas periféricas con respecto a las áreas centrales donde se concentran la mayor cantidad y calidad de servicios y oportunidades urbanas. Así, las distancias y la fuerte dependencia de las periferias con respecto al centro incrementan la movilidad cotidiana, y los extensos desplazamientos diarios resultan indispensables para subsistir. En estas ciudades, los déficits de

transporte público, los malos servicios y su alto costo dan lugar al predominio de la movilidad privada y, en particular, al uso masivo de la moto. Este uso masivo es cuestionado en los medios de comunicación, en esferas de la administración pública, así como en el imaginario colectivo, esto debido a los niveles de conflictividad y a los altos índices de siniestralidad en los que la moto se ve diariamente involucrada.

A pesar de esto, también puede sostenerse la hipótesis de que, frente a las situaciones de inequidad y desigualdad de estas ciudades, la moto constituye una herramienta clave para el desenvolvimiento de la vida cotidiana de muchos habitantes, un facilitador esencial de comunicación y de acceso a oportunidades urbanas (Alcalá y Ledesma, 2017).

1. La versión original de este escrito fue presentada en agosto de 2017 como trabajo final del seminario “Antropología y Desarrollo” del Programa de Posgrado en Antropología Social PPAS- UNaM.



**Figuras 1-2.** Izquierda: caravana de fanáticos de cumbia, Corrientes, año 2012. Derecha: lote de motos secuestradas por la Dirección de Tránsito de Corrientes, año 2016. Fuente: <https://www.eliitoral.com.ar/>

El impacto masivo de este medio de movilidad puede observarse en la gran cantidad de motos que se acumulan en extensas superficies de estacionamientos frente a edificios públicos o en algunas cuadras de los centros urbanos, o en las esquinas con semáforos. El impacto de la moto también puede observarse de forma concentrada y caracterizando ciertas manifestaciones o costumbres populares, como por ejemplo las caravanas de hinchas de equipos de fútbol locales, pero sobre todo en una manifestación popular particular que acontece en Corrientes y que se

conoce como las *salidas de los seguidores de cumbia*. En Corrientes, el fenómeno de los seguidores se presenta como una práctica específica, en la cual grupos de jóvenes, "fanáticos cumbieros", realizan salidas festivas nocturnas formando extensas caravanas, la mayoría de ellos en moto, con el fin de seguir el circuito de presentaciones de bandas de cumbia locales.

#### **El campo y las nuevas incógnitas**

A partir del trabajo de campo de una investigación<sup>2</sup> que centra su interés sobre las prácticas de los seguidores de cumbia, de la forma en que estos usan y significan el espacio de la ciudad, fue que en marzo del año 2016 contacté a un joven que se identificaba como seguidor de Yiyo: Esteban, de 18 años, quien vive junto a su madre y sus hermanos en un barrio periférico de Corrientes, y quien había dejado la escuela para trabajar como ayu-

dante de albañil. Para ese momento, mis avances diagramaban algunos aspectos relacionados a la moto, a partir de ser esta un elemento importante en la configuración identitaria, en las prácticas de los grupos y de las prácticas en estudio. Con esta misma curiosidad, y en modo de posible comprador, en 2017 también realicé varias consultas en concesionarias de motos, donde obtuve información que me resultó útil para comenzar a explorar un mundo que desconocía completamente: nunca había tenido moto o andado en una, y hasta el momento de considerar a los seguidores como tema de investigación, tampoco me había interesado la moto como tópico de estudio.

Una tarde de mayo de 2017, dispuesto a continuar con la indagación de algunas ideas sobre la mercantilización de las motos, llegué a casa de Esteban con el fin de hablar sobre sus

2. Beca Doctoral CONICET "El Espacio Público de las Manifestaciones Populares. Prácticas y Dinámicas de la Población Joven Entre El Centro y la Periferia de la Ciudad de Corrientes". Directora: Dra. Arq. Laura Alcalá.



experiencias en la moto (tema que lo apasiona y que en general guía gran parte de nuestras charlas), pero también con el objetivo de poder verificar los incipientes conocimientos que había obtenido sobre marcas, rodados y principalmente sobre sus formas de compra, datos que previamente había inferido a partir de consultas en concesionarias, Internet, publicidades y redes sociales. Esa tarde, una de mis primeras preguntas fue dónde había comprado su moto, si lo había hecho en una concesionaria y cómo la había pagado, pregunta a la que Esteban respondió con una pequeña carcajada, y explicó: “no... no la compré en una concesionaria, la compré por Facebook”. Tal vez reconociendo mi interés y desconocimiento, Esteban comenzó a narrar anécdotas sobre compras de motos y de repuestos, sobre cambios, préstamos, remates y permutas, detallando las cantidades de dinero y objetos que intervienen en las transacciones, entre otros datos que comenzaron a componer una realidad paralela y oculta, por lo menos a los conocimientos —incipientes— que yo poseía sobre la mercantilización del objeto-moto.

A partir de estos datos, reveladores a mi conocimiento, y a partir de las teorías de la mercantilización como estatus temporal y de la biografía de la mercancía propuestas por Arjun Appadurai y por Igor Kopytoff, el objetivo de este escrito es confeccionar un mapa de los posibles trayectos y movimientos que el objeto-moto puede recorrer en razón de ser centro de

variedad de relaciones sociales de mercantilización. Complementariamente, se espera que este mapa ayude a organizar la variedad de situaciones posibles encontradas en campo y que sirva a responder a preguntas como ¿cuáles son las posibles situaciones mercantiles por la que una moto pasa en el transcurso de su vida?, ¿existe algún encadenamiento posible de estas situaciones?, ¿cuáles son los estados por los que puede atravesar a lo largo de su vida?, ¿por cuántos propietarios y usuarios diferentes puede pasar? y ¿cómo es el final de su vida útil? Busco exponer los tránsitos mercantiles posibles por los que el objeto-moto puede atravesar a lo largo de su vida, y que esto sirva como primeras reflexiones sobre la compleja trama de relaciones y valores que alrededor de aquella pueden tejarse.

#### **Mercancía y biografía**

En el libro *La Vida Social de las cosas* (1986), el antropólogo indio Arjun Appadurai indica que una mercancía puede ser en principio considerada como un objeto de valor económico, cualquier cosa destinada al intercambio. Citando a Marx indica que la mercancía puede ser pensada como un objeto exterior, una cosa que merced a sus propiedades satisface necesidades humanas del tipo que fueran. En general, las mercancías son pensadas como representaciones materiales típicas del modo de producción capitalista; sin embargo, esta concepción representa solamente una vertiente del marxismo.

Appadurai, en lugar de buscar la distinción entre mercancías y otros tipos de cosas, propone pensar las mercancías como cosas que se hallan en una situación determinada, como un estado por el que las cosas pueden transitar, entrar o salir. Busca así romper con la perspectiva marxista de la mercancía, dominada por la producción, y retomar su trayectoria total —la vida social de las cosas— desde la producción hasta el consumo, pasando por el intercambio y distribución. Así la situación mercantil en la vida social de cualquier cosa queda definida por su posibilidad de intercambiabilidad (pasada, presente o futura). Appadurai indica que debe seguirse a las cosas mismas, ya que sus significados están inscritos en sus formas, usos y trayectorias, y es mediante su análisis que podemos interpretar las transacciones y cálculos humanos que animan a las cosas, que las agencian (Appadurai, 1986).

Son las cosas en movimiento las que iluminan el contexto social y humano donde se encuentran insertas. En este modelo general de proceso de la mercantilización, la fase mercantil en la historia vital de un objeto no agota su biografía, los objetos pueden entrar y salir del estado mercantil. Así la misma cosa puede concebirse como mercancía en cierto momento, pero no en otro, o puede ser vista simultáneamente como una mercancía por una persona y como algo distinto por otra. En esta perspectiva centrada en la circulación de las mercancías, Igor

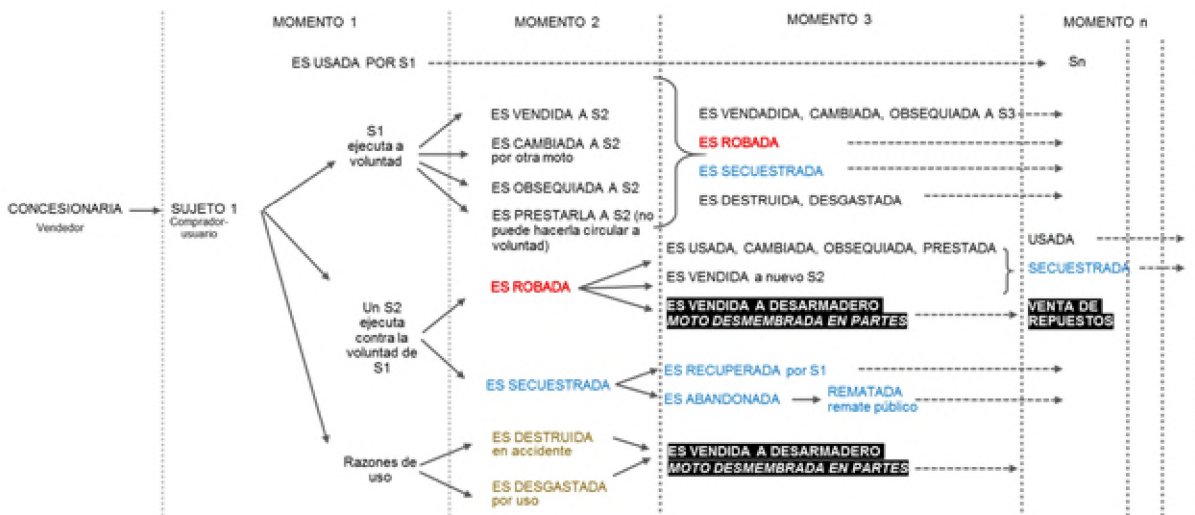


Figura 3. Diagrama de posibles trayectos en la biografía mercantil de una moto. Elaboración propia

Kopytoff propone pensar en las *historias vitales de las mercancías*. El flujo de las mercancías en una situación dada es un arreglo que se desplaza entre rutas socialmente reguladas, donde los objetos al moverse de un lugar a otro y de mano en mano pueden adquirir biografías muy específicas (Appadurai, 1986). Así Kopytoff propone considerar un *modelo biográfico típico*, que tiene por base un cierto número de historias vitales, hechos que aluden a la gama de posibilidades biográficas que el grupo en estudio puede ofrecer (Kopytoff, 1986).

3. Julio, de 28 años, abandonó la facultad debido a la incompatibilidad horaria con su trabajo de guardia de seguridad privada, hace poco tiempo fue papá y actualmente vive junto a su esposa e hija en un barrio de la periferia de la ciudad.

### La vida social de la moto

El objetivo de este trabajo no es lograr la biografía del objeto-moto, sino basarse en estas ideas para confeccionar un mapa que muestre los posibles caminos y relaciones de situaciones mercantiles, entre otras relaciones, que pueden afectar la trayectoria de vida de la moto. Este trabajo presenta como base y punto de partida la confección de un diagrama donde se esquematiza la trama de situaciones y de trayectos posibles por los que el objeto-moto puede pasar a lo largo de su vida. Este esquema servirá además para discutir otros aspectos relacionados con las situaciones mercantiles que se describen.

Metodológicamente este gráfico fue construido a partir de los datos y relaciones obtenidas de entre-

vistas realizadas a Julio y Esteban, correntinos que se identifican como usuarios cotidianos de la moto hace varios años<sup>3</sup>. Entrevistas que fueron complementadas con datos obtenidos en consultas a concesionarias y a otros lugares de venta de motos, publicaciones de prensa sobre remates públicos, ventas e intercambios en redes sociales como *Facebook* y en grupos de *WhatsApp*.

El diagrama muestra los diversos caminos posibles que el objeto-moto puede tomar a lo largo de su trayectoria de vida. De izquierda a derecha, los caminos se diversifican, las opciones se amplían a partir de una serie de sucesos puntuales, de decisiones, prácticas de los sujetos y relaciones entre ellos, situaciones que entran en relación con el objeto-moto y que lo



afectan directamente. Estos son los momentos que generan y propician el movimiento mercantil de la cosa, momentos que hacen de puntos de inflexión en su historia, que propician o habilitan cambios de su estatus mercantil. Eventos que pueden iniciar, mantener en continuidad o finalizar un estado determinado por el que la cosa transita, y que por otro lado también afectan al estatus de los individuos que entran en correspondencia con el objeto. Entre otros aspectos, varían también los tipos e intensidades de usos, cantidad de usuarios, calidad de mantenimiento y cuidado.

Esta trama de caminos posibles puede ser leída con la misma lógica que un juego de tablero donde un jugador (la moto) parte de una situación inicial, para continuar o someterse a una serie de estados sucesivos que condicionan los avances de su trayectoria. En este camino, siempre incierto, pueden presentarse desviaciones, momentos de espera o retención, de venta, préstamo, entre otras variedades de situaciones que modelan la historia de vida de la cosa, un trayecto definido y en relación directa con situaciones externas al objeto y propias de los sujetos con las que estos entran en relación.

El diagrama biográfico de la moto que se confeccionó sirve para categorizar y organizar las situaciones encontradas en el trabajo de campo, y para mostrar sus posibles interrelaciones. A partir de este se identificó una variedad de sucesos que pueden acontecer

en la vida de una moto, situaciones que intervienen en la vida de la cosa, cambios en sus estatus mercantiles, pero también en su estatus de uso, empleo y de relaciones con variedad de sujetos. Así, ejemplifica y ayuda a explicar las relaciones y caminos posibles que el objeto-moto puede tomar en el contexto de estudio. En este sentido y a partir de una lectura del diagrama biográfico propuesto, **la moto puede verse sometida a las siguientes situaciones o acciones; puede ser:**

1) **Comprada o vendida:** en un intercambio mercantil en el cual a cambio de la moto se da dinero; situación que puede producirse entre un sujeto-comprador y una concesionaria, un supermercado o con otro sujeto que pone en venta una moto usada.

2) **Cambiada:** sin intervención de dinero: 2a) la moto puede ser cambiada por otra moto; 2b) por otra/s cosa/s que se considere/n de valor equivalente; 2c) por otra moto o cosa que se considera de valor menor y la diferencia es salvada en dinero.

3) **Prestada:** sistema de circulación y movimiento del objeto que se posibilita a partir de las relaciones de afinidad y confianza que el propietario de la moto mantiene con otros sujetos (en general, se establece entre amigos o parientes). Estas situaciones de préstamo pueden presentarse sin retribución aparente; sin embargo, puede establecer ciertas relaciones de dependencia a partir de nociones como la deuda de favores que usualmente son retribuidos en variedad de otras formas, como asistencias, apo-

yos y ayudas en diversas actividades.

4) **Robada:** al ser sustraída por la fuerza, la moto puede resultar 1) recuperada por fuerzas policiales y posteriormente recuperada por su propietario o sometida a remate; 2) vendida por quienes la sustrajeron a algún sujeto que reconoce estar adquiriendo una moto en "situación dudosa" o "sin papeles"; 3) la moto puede resultar desarmada convertida y vendida en forma de motopartes usadas. Quienes adquieren estas motopartes usadas difícilmente pueden saber datos sobre su origen.

5) **Obsequiada:** el caso más común son los padres que regalan motos a sus hijos. Este tipo de circulación a primera vista no exige retribución, pero al igual que en el caso del préstamo, puede establecer ciertas relaciones de dependencia o de deuda con respecto a quien ofrece el obsequio.

6) **Destruída:** A partir de siniestros viajes, la moto puede resultar dañada de forma irrecuperable, caso en el que por lo general es sometida a desarmado y a su comercialización en forma de motopartes usadas.

7) **Desgastada.** La moto sufre deterioro natural debido a su uso cotidiano, y exige para mantener su existencia en relación con su uso mantenimiento y reparaciones frecuentes.

8) **Desarmada o desmembrada.** Una moto puede ser separada en partes para revenderlas como motopartes. 8a) Al desarmado se puede llegar por la necesidad de *desaparecer* una moto cuando esta es robada o buscada por las fuerzas de seguridad; 8b) al desarmado también se puede llegar cuando



la moto se encuentra en un estado de mal funcionamiento que se considera inconveniente revertir; en este caso lo que se busca es recuperar las partes que puedan servir para ser revendidas como motopartes usadas y descartar el resto de la *chatarra sin utilidad*. 8c) En las entrevistas realizadas hay referencias a casos en los que una moto en perfecto funcionamiento es desarmada por su propietario con la intención de *venderla por partes*, bajo la suposición que de esta forma se obtendría un mejor precio.

9) **Secuestrada** por fuerzas públicas (zorros grises o Policía de Corrientes): esto puede suceder en caso de que en un operativo policial el conductor, propietario o la moto no cumplan o presenten algún requerimiento establecido. También la moto puede ser secuestrada al ser identificada como "moto robada".

10) **Recuperada**: cuando la moto es secuestrada en algún tipo de operativo policial, los que justifiquen ser los propietarios pueden recuperarla de la posesión momentánea de las fuerzas públicas.

11) **Rematada**, en remate público. La moto secuestrada es guardada por las fuerzas públicas hasta que sus propietarios las reclamen y cumplan con los requisitos para su devolución. En caso contrario, después de cierto tiempo los lotes de motos secuestradas son sometidos a remate público, y pueden ser adquiridas precios muy bajos.

12) **Reparada**: las motopartes nuevas o usadas —o "de segunda" que son obtenidas de otras motos desarma-

das— continúan su vida útil al servir como repuestos que posibilitan la reparación y la continuidad del funcionamiento de otras motos.

13) **Usada**: el uso común y corriente del objeto (el objetivo de su existencia: servir como medio de movilidad) es la situación clave que expone a la moto a gran parte de la variedad de acciones que aquí se listan: implica su desgaste y correlativa desvalorización, la posibilidad de destrucción total o parcial, posibilidad de ser robada, secuestrada y sucesivamente vendida, desmembrada o rematada.

El diagrama inicia del lado izquierdo y avanza hacia el derecho, y propone como instancia de partida la venta de la moto por una concesionaria, la que es definida como primer propietario y como responsable de otorgarle su primer uso, sacarla de la fábrica a la calle podría decirse, de exponerla para buscar un comprador y de disponerla al resto del trayecto de su vida útil y a variedad de situaciones, movimientos y cambios mercantiles. Más allá del tiempo que la moto pueda permanecer con cada usuario, desde este momento hasta el final de sus días se despliegan abanicos de posibilidades sobre su movilidad mercantil.

Estas posibles partes de la biografía de la moto que el gráfico trata de esquematizar se componen principalmente de estados o momentos estables en el tiempo y de situaciones puntuales o puntos de inflexión que cambian dichos estados. En este sentido, la relevancia del gráfico no es

simplemente ilustrativa en este trabajo, sino que principalmente expone las posibilidades de situaciones por las que a moto puede atravesar a lo largo de su vida; así puede ser comprada, vendida, cambiada, robada, desarmada, rearmada, complementada con partes provenientes de otras motos, partes compradas, robadas o cambiadas, entre otra variedad de situaciones y de relaciones posibles que fueron relevadas en el trabajo de campo realizado.

Estas situaciones van definiendo su vida o su biografía, una existencia muchas veces desconocida para los sujetos que con ella se relacionan. Por otro lado, cada uno de estos movimientos guarda dos acciones opuestas y complementarias, que pueden definir la situación y a quienes están relacionadas: la moto se desprende de un sujeto para estar con otro, es vendida por un sujeto al mismo tiempo que es comprada por otro, cedida por uno y obtenida por otro, uno la sustrae o la roba y otro la pierde. Así se definen sujetos como compradores, vendedores, quienes regalan y a quienes se les regala, ladrones, quienes la secuestran, quienes la pierden, entre otros.

Algunas de las instancias y relaciones plasmadas en el esquema presentan libre consecución con otras; por ejemplo, un comprador de la moto puede volver a revenderla, la puede prestar u obsequiar, o esta puede ser robada, entre otra gran variedad de posibilidades. Algunos trayectos de esta





posible biografía presentan caminos y relaciones de momentos más restringidos: si la moto es robada, el trayecto puede seguir al ser vendida para su ser usada como vehículo (con el riesgo de un secuestro policial), o ser vendida a un desarmadero clandestino para ser convertida en repuestos usados de distribución restringida. Si la moto es secuestrada por fuerzas de seguridad pública, puede ser recuperada por quien declare ser su propietario, o en caso de ser abandonada, es subastada en un remate público<sup>4</sup>. Si la moto entra en estado de inutilidad, debido, por ejemplo, a su desgaste natural o, de forma más frecuente, por resultar dañada en un accidente, generalmente es vendida a desarmaderos que recuperan las partes sanas para venderlas como repuestos de segunda.

A lo largo de su vida la moto puede pasar por muchos propietarios diferentes, y ser usada de variedad de formas por una cantidad mayor de sujetos. Según Julio, dependiendo de sus características, tipo de uso y mantenimiento, una moto de 110 cc puede tener una vida útil de hasta quince años y pasar hasta por unos cinco propietarios y hasta decenas de usuarios. Otras, de mejor calidad y de mayor cilindrada pueden mantenerse activas hasta los cuarenta años, por ejemplo.

La moto puede estar sometida a situaciones de intercambio mercantil en el que su propietario puede recibir como contraparte dinero (“la

compra-venta”), pero también otra moto (“el cambio”) u otros objetos que en estas situaciones de *trueque* son considerados como de valor equivalente. Estas modalidades son realizadas generalmente de forma voluntaria por las partes interesadas y pueden combinarse entre sí para lograr cerrar una transacción.

También existen situaciones que, si bien no involucran un intercambio mercantil de forma directa, son acciones que pueden promover el movimiento mercantil, la oferta y exposición del objeto, y generan caminos que hacen tender a la moto hacia ámbitos o situaciones de intercambio efectivo. Me refiero al obsequio o préstamo de forma permanente, generalmente entre miembros de una misma familia o entre amigos; situaciones que generan dependencias y deudas entre partes, y movimientos que se constituyen también como mecanismos de reproducción social de los grupos.

*En 2015 yo andaba con una moto de un compinche que me prestaba, como tenía dos me daba una a mí, yo salía con esa. (...) Yo me iba a la seguidilla, él se iba conmigo, a veces nos íbamos juntos en la misma moto* (entrevista, Esteban, Corrientes capital, mayo de 2017). Por otro lado, contra la voluntad de su propietario o usuario, la moto puede ser robada o también secuestrada (por fuerzas de seguridad pública), y en caso de no ser recuperada —de ser abandonada— por su propietario puede ser subastada

en un remate público. También puede resultar destruida, por ejemplo, en un accidente, o desgastada naturalmente por su uso habitual, situaciones que pueden propiciar que sea desarmada para recuperar partes funcionales y ser vendidas como moto-repuestos.

Entre los grupos de seguidores, o entre los jóvenes próximos a estos, existe una modalidad de intercambio particular que tiene como base el intercambio no monetario directo de una moto por otra. Al respecto, Esteban comenta: *Vos tenés una 110 que a mí me gusta, y yo tengo una moto que a vos te gusta, y hacemos pelo a pelo... pelo a pelo no hay plata arriba, es pelo a pelo. O ponele que a mí me gusta tu moto, y jodiendo-jodiendo te digo cuánto tengo, cambiamos, capaz te pongo algo de plata. Ahí te doy los papeles, hacemos firmar el compraventa, y ya está. Llevás la moto y después lo que pasa con la moto yo ya no me hago cargo, digamos* (entrevista, Esteban, Corrientes capital, mayo de 2017).

Esteban, al decir “los papeles”, refiere a la necesidad de contar con los permisos y habilitaciones exigidos por el Municipio para poder conducir y tener en su poder la moto (cédula verde de

4. Título de nota: “Preparan remates de motocicletas ‘abandonadas’ en los galpones”. [http://www.diarioellibertador.com.ar/notix/noticia/39599\\_preparan-remates-de-motocicletas-abandonadas-en-los-galpones.htm](http://www.diarioellibertador.com.ar/notix/noticia/39599_preparan-remates-de-motocicletas-abandonadas-en-los-galpones.htm), (recuperado el 22 de junio de 2017).

conductor y seguro contra terceros). No contar con alguno de estos requisitos puede ser motivo para que la moto sea secuestrada en operativos de agentes de tránsito, lo que implicaría el pago de multas y la ejecución de trámites para poder recuperarla, y de no hacerlo, esta puede entrar a remate público. "Poner plata" refiere a la posibilidad de salvar la diferencia de valor entre las motos intercambiadas en el trueque a partir de una determinada suma de dinero; aquí a pesar de involucrarse dinero, la base y el sentido de este intercambio sigue siendo el cambio de motos, el intercambio es "pelo a pelo" en el sentido de ser directo, "sin vueltas", sin intermediación de otras cosas, "de una", "moto por moto"<sup>5</sup>. Sobre los remates públicos de motos no recuperadas, Esteban comenta: (...) *por ahí tenés la subasta de motos, en el barrio San Marcos, ahí están los galpones de tránsito, podés comprar motos por 750 pesos, una 110. Y ahí te dan todos los papeles que compraste, está todo en regla. La mitad de esa plata queda para el que está vendiendo y lo otro para los de tránsito* (entrevista, Esteban, Corrientes capital, mayo de 2017).

5. "A pelo" es una expresión coloquial que puede estar referida a la acción de montar un animal directamente sobre el lomo, sin montura o silla; por extensión refiere a un tipo de relación o contacto con otro individuo sin protección o ayuda de ninguna clase.

### En búsqueda de una biografía ideal

Kopytoff propone reconocer y analizar lo que él llama biografías ideales, cuyo fin es servir como parámetro para saber qué tipo de trayectorias son consideradas por la sociedad como modelos de referencia, y a partir de estas, poder reconocer las posibles desviaciones sobre estas trayectorias ideales. Citando a Margaret Mead, Kopytoff indica que un modo de entender una cultura es advertir qué tipo de biografía se concibe como la encarnación de una exitosa carrera social (Kopytoff, 1986).

Sobre la situación ideal de compra y venta de la moto, Julio comenta que esta consistiría en (...) *poder comprarla cero kilómetro en una concesionaria, lo que te garantiza la calidad y también te dan facilidades para hacer los papeles que te exige La Municipalidad y los de tránsito. Después de dos años, como máximo, de uso la vendés para comprar otra. En el camino estaría bueno si te podés quedar con alguna que querés mucho, te la guardas y la tenés aparte de tener otro vehículo para todos los días* (entrevista, Julio, Corrientes capital, mayo de 2017).

Este comentario muestra la lógica ideal de compra del sujeto y no de la cosa, pero permite deducir el trayecto del objeto-moto que queda implícito en este relato ideal: la moto es comprada en una concesionaria, usada por un tiempo determinado, y después vendida a otro propietario, así puede ser vendida cierta cantidad de

veces hasta desgastarse, momento en que es desarmada y vendida como repuestos usados. Algunas posibles variaciones, consideradas mínimas por los entrevistados, consisten en situaciones de préstamo y obsequio.

Desde el punto de vista de Julio, la realidad de su historia sobre su relación con el objeto-moto no es próxima a la comentada como ideal. Sin embargo, al atender al trayecto ideal del objeto-moto, podría decirse que esta sí cumple el trayecto ideal, con la posibilidad de algunas variaciones como situaciones de obsequio o préstamo (consideradas como irrelevantes por el informante). También identificó como posibles anomalías o desviaciones del trayecto ideal a los hechos inesperados, como el robo, el secuestro sin recuperación o la destrucción de la moto.

### Los estados de la mercancía

A partir de cada uno de los movimientos y de los acontecimientos mercantiles específicos que definen el comienzo y el final de los diversos momentos de su vida, la moto va cambiando de estatus, y este se ve reflejado en diversas denominaciones o enunciaciones categóricas que va adquiriendo en el tiempo. Así, cuando es recién comprada se la llama nueva, moto *cero kilómetro*, *cero ka eme*, al ser vendida se transforma en una moto usada, moto de segunda mano, "con tanta cantidad de kilómetros", con o sin papeles; puede ser una moto robada, secuestrada o de remate. También existe una gran variedad de denominaciones



que juegan con las posibilidades de la descripción, “como nueva”, “poco uso”, “en regla”. Algunas de estas categorías pueden coexistir en un mismo momento; así la moto puede ser nueva solo una vez, y deja de serlo para pasar a ser “usada” para el resto de su vida, categoría a la que pueden sumársele otras, como “robada”, “de remate”. También aparecen descripciones basadas en datos específicos o cuantificados (“dos años de uso” o “todos los papeles en orden”).

La función de estas categorías, de estas palabras, es brindar cierta información sobre las situaciones que vivió y que la marcaron, concentrar datos sobre la trayectoria técnica, de uso y legal de la moto, información importante que considerar, por ejemplo, en una transacción, tanto para la parte que la ofrece (para poder definir un precio razonable), como para la parte que busca adquirirla, para construir una oferta razonable en relación con el estado de la moto. Por otro lado, estas situaciones también afectan a la denominación de los sujetos: el “propietario” puede pasar a ser “vendedor”, el “ladrón” puede ser “usuario” y “vendedor”.

#### **De las partes venimos y a las partes vamos**

Al emprender el reconocimiento de los trayectos posibles en la vida de una moto, es inevitable preguntarse por los puntos vitales de su existencia: sobre su origen y su final, ¿cómo es el comienzo de su existencia? y ¿cómo es el final de su vida útil?

Antes de estar disponible a la venta en una concesionaria, la moto es fabricada o ensamblada en las fábricas de las respectivas marcas. Algunas marcas, como Yamaha, poseen plantas en el país donde las motos son ensambladas a partir de partes importadas, otras marcas importan la moto ya armada. En estas instancias de fabricación-ensamblado, el objeto-moto, antes de conformar esa unidad de partes que se considera moto, es un conjunto de piezas separadas a la espera de ser conformadas, unidas, ensambladas en dicha unidad: la moto. La situación inversa sucede en la muerte de las motos que terminan en desarmaderos donde la actividad, señalada por su nombre, es opuesta al lugar de ensamblaje presente en el principio de su trayectoria.

Así, la moto finaliza su vida útil de la misma forma que la comenzó, como un conjunto separado de piezas o partes. Su existencia como moto tiene origen en el ensamblado de estas partes, y su final como moto en la desintegración de esta unidad. Sin embargo, en este caso puede decirse que hay vida después de la muerte. Al consultar por las situaciones finales de la vida útil de una moto, tanto Julio como Esteban comentaron dos trayectos finales que se dirigen al mismo destino final: un desarmadero, donde las partes todavía útiles pueden ser recuperadas para ser (re)vendidas, remercantilizadas, como motopartes o repuestos “usados” o “de segunda mano”.

Julio comenta que (...) *cuando una moto es vieja o robada, hay dos partes que no se pueden utilizar, que son el cuadro o chasis, todo el esqueleto porque tiene el número de serie, y el block, que es como un cajón donde se aloja el motor, porque tiene el código de serie. Esas son las dos únicas partes que usualmente no se pueden ocupar y que desechan y tiran porque esos números están grabados en fundición, no hay forma de tapar, y si lo limás y te agarran con el motor limado es ilegal o es lo mismo que sea robado, porque por algo estás escondiendo ese código. Lo demás todo se puede ocupar dependiendo del uso y del mantenimiento* (entrevista, Julio, Corrientes capital, mayo de 2017).

Una posibilidad es que después de cierto tiempo de uso la moto sufra un desgaste “natural” debido al uso, o que pueda resultar dañada en un accidente con deterioros irreparables o considerados como inconvenientes de reparar. Ante estas situaciones lo más usual es que su propietario la venda a un taller donde la desarmen, y recuperar las partes que pueden ser salvadas y vendidas en el mismo lugar o a otro comercio que se dedique a los “repuestos de segunda”. La otra opción es que sea robada, y que, ante la imposibilidad de ser vendida para su uso habitual, por peligro a ser identificada y secuestrada, se saque provecho de ella vendiéndola a un desarmadero —en este caso clandestino—, donde las partes utilizables son recuperadas y vendidas

principalmente por oferta solo entre conocidos o del "boca en boca".

Las moto-partes o repuestos representan otro grupo de mercancías vinculadas directamente con el uso y mantenimiento de las motos. Al consultar sobre los repuestos para las motos, los entrevistados mencionaron que, si bien se pueden adquirir repuestos nuevos, también existe un mercado muy importante de "repuestos de segunda", obtenidos de otras motos viejas o robadas que son desarmadas para recuperar y remercantilizar algunas de sus partes. Esto nos lleva a pensar en la moto como una máquina, como una unidad, una sola cosa, compuesta por el agregado de diversos componentes, los que ensamblados o combinados permiten realizar un trabajo determinado.

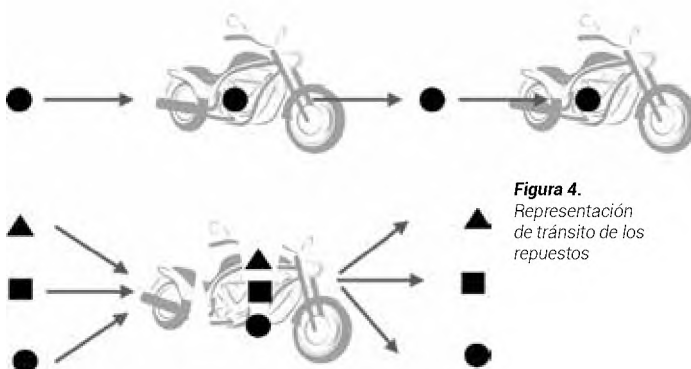
*Hay veces que las partes se consiguen en casas donde vos sabés más o menos, donde hay movida, donde van pendejos que tienen motos robadas. Ponele que yo no te conozco y veo que a tu moto le está haciendo falta algo, me acerco y te digo que tengo los plásticos de las 110 que te faltan. O si no, uno me avisa a mí por WhatsApp que tiene tal moto para vender, y ahí te vendo a vos (...) vas a buscar en camioneta, tenés que tapar todo, llevar a una parte donde vos sabés que es seguro y ahí tenés que desarmar rápido, todo rápido, bajar motor, todo. Las cosas que no te sirven agarrás y cortás con la amoladora, el cuadro agarrás y cortás con la amoladora, y agarrás y tirás en algún lugar; en el*

*río, es el mejor lugar el río. Y sacás las partes que nos sirven (entrevista, Esteban, Corrientes capital, mayo de 2017).*

Cualquier parte de la moto puede desgastarse, quedar inutilizada, ser cambiada o separada del conjunto de partes, puede ser desechada, cambiada, robada, recuperada, vendida o pasar a conformar un nuevo conjunto de partes en el cuerpo de otra moto. En este sentido, si cambiamos la atención de la moto hacia alguna de las partes, las que originalmente salen a la calle en cubierto, como algunos de sus componentes, estas nos muestran la existencia de otras biografías, de otros objetos susceptibles de ser mercantilizados, que a su vez afectan y se relacionan con la biografía de la unidad-moto que conforman, conformaron o que pueden llegar a conformar.

*Esta anda refuerte, pero porque le puse unos pares de cositas que son de otras motos... es otra inversión, para que ande fuerte hay que ponerle otras cositas. Tenés que ponerle unos pares de cositas ahí, viste, "cositas" que se compran ja, ja, ja. Fijate, este no es de él, este no es de él... esta compré yo, el carburador no es de él, es de una way para que ande más fuerte, para que se prenda más (entrevista, Esteban, Corrientes capital, mayo de 2017).*

Así, cada una de las partes recuperadas del cuerpo de la moto, que posteriormente fueron remercantilizadas como moto-partes, vuelven a formar parte del cuerpo, del mecanismo de otra moto. Siguiendo esta lógica, si de una moto fueron recuperadas diez partes, puede haber diez motos diferentes con partes que originalmente pertenecieron a esa misma moto, o



**Figura 4.**  
Representación de tránsito de los repuestos





**Figuras 4-5.** Posteos de grupos de Facebook destinados al intercambio de objetos y servicios (capturas de pantalla realizadas en julio del año 2017)

de forma inversa, una misma moto puede estar compuesta por partes que originalmente pertenecieron a diez motos diferentes<sup>6</sup>.

**Facebook y WhatsApp, espacios de intercambio**

(...) le hablé por WhatsApp al vaguito, dejó su número en Facebook, decía "vendo, 2500". Le pregunté si podía venir hasta el barrio Industrial, "aguantame 5 o 10 minutos", le espere ahí en el supermercado. Vino el vaguito, probé y le compré, sí. Él me hizo el papel de compra-venta, me dio

el título la cédula, la moto, la llave, la patente, estaba patentada la moto, y si tiene la cédula tiene todo (...) también hay veces que están vendiendo motos robadas por el mismo Facebook y hay veces que el mismo dueño está diciendo "esa es mi moto"... (Entrevista, Esteban, Corrientes capital, mayo de 2017).

Facebook y WhatsApp se convirtieron en los ámbitos de compra y venta, tanto de motos, repuestos, como otra de gran variedad de servicios y objetos nuevos y usados. Si bien la

6. Si partimos de entender la moto como un sistema o mecanismo de partes que funcionan en conjunto, y la comparamos con el cuerpo humano, las partes de la moto pueden ser pensadas como órganos que en situaciones finales pueden ser recuperados para poder salvar el funcionamiento —la vida— de otro cuerpo. En el marco de este escrito, esta analogía me recuerda a la película *Todo Sobre mi Madre*, de Pedro Almodóvar, donde la protagonista tiene la necesidad de conocer —de ver con vida— al hombre en quien sigue latiendo el corazón trasplantado de su hijo muerto.

oferta de cualquier cosa puede circular y ser compartida en cualquier lugar de estas redes sociales, el lugar específico donde se concentra esta actividad mercantil es en los respectivos grupos destinados a la compra y venta de mercancías.

Estos espacios virtuales tienen cierta impronta que hace pensar en la sección de clasificados de cualquier diario, pero también recuerdan al mercado o la feria, por ser espacios de acceso fácil y gratuito para cualquier usuario de estas aplicaciones, y por ser ámbitos donde es posible dialogar con otros vendedores o compradores. Aquí personas particulares y pequeños comerciantes que publican cosas que buscan comprar o vender pueden ponerse en contacto con otros usuarios que entran a buscar una mercancía específica.

Existen grupos de venta general (en *Facebook* "Compra y venta corrientes!!!!"<sup>7</sup> o en *WhatsApp* "Venta de cualquier cosa"), y otros referidos a rubros específicos (en *Facebook* "Compra y Venta de Motos-Autos en resistencia y corrientes"<sup>8</sup>), en ambos casos la referencia geográfica es importante para poder concretar la venta. Otros sitios de compra y

7. Grupo de *Facebook* "Compra y venta corrientes!!!!", <https://www.facebook.com/groups/238245216208466/>.

8. Grupo de *Facebook* "Compra y Venta de Motos- Autos en resistencia y corrientes", <https://www.facebook.com/groups/247967048605733/>.

venta son *mercadolibre.com* y *olx.com*, que si bien posibilitan el acceso a mercancías y vendedores disponibles en otras provincias no superan el volumen de transacciones "locales" logradas por *Facebook* o *WhatsApp*.

En estos grupos, las ofertas de compra o venta de motos se efectúan a partir de publicaciones realizadas en el muro del grupo. Habitualmente estas presentan un formato que consiste en una o dos imágenes de la moto ofertada más un texto breve donde por lo general se explicitan datos como la marca, el tipo de moto, la cilindrada y el año de producción; también pueden agregarse el estado general de la moto o el tiempo de uso y hacerse menciones a cuestiones referidas a los "papeles". Algunas publicaciones indican el precio de venta, de lo contrario debe ser preguntado de forma privada, otras mencionan la posibilidad de "permutar" por otra moto o por alguna otra mercancía que puede ser aceptada como parte o totalidad del pago.

Para Kopytoff (1986), las esferas de intercambio representan universos separados de valores de cambio, esferas mercantiles donde los artículos incluidos en cada una de ellas son intercambiables y donde rige una lógica y una moral particular a ese ámbito. ¿Acaso los artículos cuyo valor es equiparable al de una moto comparten una misma esfera de valor con esta? En este contexto, también es frecuente

que los intercambios mercantiles no solamente combinen una moto con dinero, también pueden involucrar otros objetos que se consideran de valor equivalente o susceptibles de ser sumados como contraparte de la transacción. Algunas de estas equivalencias pueden ser obtenidas de las publicaciones realizadas en grupos de redes sociales como *Facebook* o *WhatsApp*. Al atender algunas de las publicaciones de los variados grupos de compra y venta referidos a las motos y a otra variedad de objetos, puede verse cómo algunos usuarios ofrecen vender o comprar motos usadas a cambio de dinero, otras motos, repuestos de moto, de automóviles, televisores, teléfonos celulares y hasta a cambio de loteos informales en terrenos fiscales con construcciones precarias.

## REFLEXIONES FINALES

Este escrito fue una oportunidad para iniciar el análisis sobre algunos aspectos vinculados con la moto, siendo esta un objeto-mercancía de gran relevancia entre los grupos de jóvenes en estudio; y también para poder ordenar y guiar la indagación de algunas preguntas formuladas antes y durante el proceso de confección del diagrama.

Si bien el mapa de caminos diagramado no llega a agotar las trayectorias y situaciones posibles de la mercancía-moto, logra exponer, ordenar y relacionar las situaciones enunciadas por los informantes. También me ha



permitido hacer visibles los movimientos, las lógicas y las formas de transacciones, entre otros aspectos que componen este sistema de intercambios (que personalmente desconocía por completo). A lo largo de este trabajo pude mostrar algunas de las principales trayectorias, movimientos, estados, situaciones y conexiones por las que puede pasar el objeto-moto a lo largo de su vida. Y avancé y construí un marco de guía para responder algunas de las preguntas planteadas en el comienzo del trabajo. Se expuso una serie de situaciones por las que puede pasar la moto, situaciones que complejizan la linealidad y simplicidad del trayecto originalmente considerado.

Si bien el diagrama fue realizado a partir de una base de datos, su mismo proceso de confección indicó la necesidad de nuevas entrevistas con los informantes con el fin de conseguir datos faltantes y consultar otras ideas ya elaboradas. Lejos de agotar las búsquedas, estos avances abrieron nuevos campos de indagación sobre una ínfima parte que forma la complejidad total del fenómeno de los seguidores; de la misma forma, otros temas como las esferas de intercambio o la correspondencia de valores de las cosas solamente fueron expuestos, pero no desarrollados.

Por otro lado, considero que *la mercantilización como proceso y la biografía de las cosas* son propuestas teóricas que pueden hacer visibles aspectos de otros objetos suscepti-

bles de ser mercantilizados; me refiero por ejemplo a las canciones de los grupos de cumbia, a sus presentaciones y shows, entre otros consumos culturales relacionados con este campo de estudio.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**ALCALÁ, L. y LEDESMA, E.** (2017). "La ciudad de la moto". Trabajo presentado en el *Primer encuentro de Movilidades, diferencias y desigualdades sociales en el nordeste argentino y región transfronteriza*. Instituto de Estudios Sociales y Humanos, UNaM, Posadas, Argentina.

**APPADURAI, A.** (1986). "Las mercancías y la política del valor". En Appadurai, A. (1986) *La Vida Social de las Cosas. Perspectiva Cultural de las Mercancías*. Cambridge: Cambridge Universidad de Cambridge.

**KOPYTOFF, I.** (1986). "La biografía cultural de las cosas: La mercantilización como proceso". En Appadurai, A. (1986) *La Vida Social de las Cosas. Perspectiva Cultural de las Mercancías*. Cambridge: Universidad de Cambridge.

## FUENTES UTILIZADAS

Facebook, <http://www.facebook.com>.

Diario El Libertador, <http://www.diarioellibertador.com.ar>.

Diario El Litoral <https://www.ellitoral.com.ar>.

Entrevistas a Esteban (marzo y mayo de 2017, Corrientes capital).

Entrevista a Julio (junio de 2017, Corrientes capital). ■

