

Mesa 21: Ciudad, conflictos urbanos e identidades territoriales en la década larga

Título: Hitos urbanos y circulaciones en la ciudad de Córdoba

Autor: Emilio Seveso Zanin

Institución de pertenencia: UNSL/LICIC/CONICET

Mail de contacto: emilioseveso@hotmail.com

Palabras clave: Circulaciones - Ciudad - Mercancía - Producción.

1. Introducción

El presente artículo tiene como propósito identificar y caracterizar las principales modalidades de intervención en materia de política pública orientadas al desarrollo de vías de circulación en Córdoba durante el último año. Este relevamiento - enmarcado en una serie de investigaciones en curso - procura contribuir a un diagnóstico sobre los cambios estratégicos en el diseño de la ciudad, en confluencia con la política urbanística estatal y su impacto en la elaboración de muros espaciales y círculos de encierro.¹

En este camino, es posible sustentar, tanto teórica como empíricamente, que la profundización del modelo productivo actual (sumido a una lógica extractiva y depredatoria) se conecta con procesos de creciente expulsión y segregación, ligados a políticas de desarrollo urbano tendientes a garantizar la circulación de mercancías y sujetos, a la vez que propician la elaboración de muros que obturan vivencias, fijan experiencias y reprimen corporalidades. Es fundamental en este sentido reconocer el impacto que los “hitos urbano” tienen para las pautas y patrones de la estructura expulsógena de las ciudades.²

Para llevar adelante la evaluación de este punto, procuro identificar diferentes emprendimientos en política urbana materializados durante el período 2014-2015 en la ciudad de Córdoba, sistematizando sus rasgos desde el punto de vista del desarrollo

¹ Desde el CONICET, se enmarca en el proyecto de carrera de investigador “Políticas de inclusión y experiencias en la pobreza. Análisis de la sensibilidad desde las expresiones de beneficiarios de Programas de Transferencia Condicionada (2014/ 2016)”; y desde instancias colectivas, en el SECYT/UNC para el proyecto “Círculos de encierro y muros de detención en la ciudad de Córdoba: una indagación sobre las políticas de seguridad a partir de los procesos de segregación socio-urbana (2014-2015)” y en el PROICO/UNSL para “Bioética y epistemología en universidades-sociedades del sur global”.

² Al respecto, distingo inicialmente dos tipos de medios de circulación, ocupándome aquí de aquellos concretados como un tejido material denso en la extensión, densidad y forma de las ciudades, cuyos patrones específicos definen el movimiento de mercancías en estructuras y funciones sociales. Un ejemplo claro de este caso se refiere a los sistemas vehiculares, viales, fluviales y aéreos. Por otro lado, es posible referir a redes inmateriales, ancladas en tecnologías de comunicación que potencian los flujos de la información y la economía financiera. El nodo conectivo entre ambas esferas ha sido abordado en Seveso (2015).

urbanístico y caracterizando la impronta ideológica en la que se sustentan, asociados interpretativamente con la dinámica (re)productiva del sistema capitalista hoy. Centralmente, en este caso, me detendré en la construcción de tramos y nodos de circulación vehicular, partiendo de un registro de notas de prensa oficial que fueron publicadas durante el período referido.

2. Aproximaciones conceptuales a la relación producción-circulación

Es fundamental comprender la íntima relación entre la inscripción periférica/dependiente de los países latinoamericanos en el mapa mundial y los procesos de expropiación de recursos asentados en la transnacionalización vía circulaciones.

Como destacara Karl Marx hace ya más de un siglo, el capitalismo se afirma en dinámicas de producción y apropiación desiguales, unidireccionales y privadas de riqueza. En este marco, es posible afirmar que los procesos de extracción de plusvalía material y plusvalía ecológica se convocan como nodos centrales de su constitución, involucrando (especialmente en América Latina) el usufructo del modelo agro-exportador regional, favorecido por los términos de intercambio en ciertos anclajes productivos.

La plusvalía material se concierta mediante la expropiación corporal, como plus-trabajo que vitaliza al sistema desde el gasto calórico/energético/psíquico, permitiendo profundizar, desde ámbitos muchas veces impensados (incluso más allá del ámbito fabril y/o salarial “clásico”) las relaciones de extracción energética, las dinámicas instanciadas de producción y las normas que integran a los sujetos al sistema productivo.³ Por su parte, la plusvalía ecológica involucra las extensas reservas naturales y bienes comunes (tales como la tierra, el agua, la biodiversidad, el petróleo y los minerales), en la mayoría de los casos expropiados o enajenados en tanto insumos productivos, en tanto ejercicio *excedente* de las estrategias orientadas a la acumulación, procesado en sus efectos como un plus de destrucción de activos ambientales. En este sentido, más allá de la explotación desmedida, la plusvalía ecológica refiere al límite de compatibilidad entre el sistema y su capacidad reconstitutiva a largo plazo, en términos de un sobretrabajo o sobre-uso de “la naturaleza” puesta en jaque. Ambas dinámicas,

³ Al respecto, es posible reconocer que los procesos de expropiación de energías han modificado sus fuentes conforme a la variación del sistema a lo largo de los siglos, de modo que en la actualidad evidencian importantes mutaciones, propiciadas en procesos tanto finales como de intermediación productiva, igualmente presentes en las instancias de expoliación desde el consumo. Ver por ejemplo, Quattrini y Seveso, 2015; Vergara y Seveso, 2013.

plusvalía material y plusvalía ecológica, son centrales para la vitalización del sistema en el presente y su proyección hacia el futuro.

Insertas en estos procesos, las circulaciones se refieren a una dimensión de la expropiación sistémica que, en términos globales, es poco estudiada al momento de entender la conflictividad entre-clases desde un punto de vista sociológico.

Como sabemos, en sus escritos maduros Karl Marx desplazó el interés de los clásicos por el circulacionismo de valores y el mercantilismo en favor del análisis sobre el desarrollo y expansión del capital en la instancia del proceso productivo. Ahora bien, es nada menos que en su obra mayor (“El Capital”) en donde remarca en repetidas oportunidades la inseparable relación entre ambas esferas: “la producción y la circulación, son la premisa de todo sistema capitalista de producción”, afirma (Karl Marx, 1965: 308). Desde una concepción tradicional resulta difícil reconocer la importancia de esta relación. Por lo tanto, es importante insistir en ella.

Como una de sus caras, la ortodoxia teórica señala que la tasa creciente de explotación social y ecológica, que garantiza la prevalencia del capitalismo a escala global, se asienta en la reproducción de las fuerzas productivas; esto es, en los medios que permiten la creación de mercancías y el sustento de la fuerza de trabajo. En este marco, es necesario resaltar la importancia de los soportes de circulación; es decir, el estrecho vínculo entre la totalidad de los procesos aludidos (como momento de reproducción vital del capitalismo a largo plazo) y la reproducción de los *medios de circulación*. Desde el punto de vista sostenido en este trabajo, estos tienen al menos tanta incidencia estructurante como los propios medios productivos.

El terreno de la producción se afirma y prolonga mediante el despliegue que efectivizan las circulaciones, desplegando la dinámica de acumulación hacia territorios siempre insospechados. Precisamente es allí, en la bisagra entra la escala de producción y sus guías de extensión, donde se revela la vocación mundial del capital y uno de sus instintos más básicos de su conservación: “[p]or todas partes anida, en todas partes construye, por doquier establece relaciones” (Marx, 2003: 46). Ni la tendencia a la maximización de las condiciones de explotación, ni la vigencia de la dinámica de desposesión, pueden ser entendidas sin la sinergia efectivizada entre fuerza de trabajo, medios de producción y medios de circulación. En otras palabras, “[l]a circulación exuda constantemente dinero” (1965: 77); la una y la otra son caras complementarias de un mismo proceso.

3. Fantasías y circulaciones: el desarrollo como materialización ideológica

Una resultante ideológica de los procesos de inversión en infraestructura de circulación, es su contribución a la sedimentación de la *fantasía del desarrollo*; noción que es comprendida aquí en términos precisos. Slavoj Žižek señala que la ideología asume una existencia categórica como “matriz generativa que regula la relación entre lo visible y lo no visible, entre lo imaginable y lo no imaginable, así como los cambios producidos en esta relación” (Žižek, 2008: 3). Si en este marco pensamos al desarrollo como ideología fantasmática, es posible entender hasta qué punto la materialización de los emprendimientos circulacionistas obturan las conflictividades sociales inherentes al orden de expulsión capitalista. Una expresión oficial puede servir para aclarar esta situación en forma anticipada: “[l]as rutas nos unen, todos necesitamos que se enlacen nuestro destinos y en un país de tantas divisiones es bueno que construyamos rutas que nos ponen más cerca” (Gobernador José Manuel De la Sota, 11/12/2014).

Esta mención fue realizada durante la inauguración de un emprendimiento carretero en el interior provincial.⁴ Claramente, en una primera lectura situada, evoca las tensiones entre el gobierno nacional y provincial, demarcando la lucha tanto partidaria como presupuestaria entre ambas jurisdicciones, así como las pretensiones presidencialistas del dirigente local para el presente año. Del mismo modo, pero desde otro lugar de lectura, enuncian con sinceridad la relevancia de las exteriorizaciones vitales del capitalismo; específicamente, el lugar estratégico que ocupan los medios de circulación para el proceso de expansión y conexión territorial. Como señalaba, las materializaciones utilitarias, el avance de autopistas, carreteras y nodos viales, pueden ser reconocidas como soportes ineludibles del proceso productivo. La circulación mercantil no es posible sin su presencia.

Sin embargo, estas consideraciones son todavía limitadas. Lo que de manera ominosa exponen las palabras del Gobernador (la ideología no siempre está oculta, sino muchas veces exhibida de manera obscena), es la consagración mercantil, enunciada con claridad en tanto fórmula: lo que nos conecta, lo que nos pone más cerca, son los enlaces posibles creados entre cosas. En otras palabras, esta es la enunciación “evidente” (pero obturada) del carácter fetichista de las relaciones capitalistas. Y esto tiene tal concreción, que implica la admisión de su forma como rango privilegiado por sobre las relaciones sociales, incluso por encima de cualquier antagonismo de clase. El

⁴ Pronunciada durante la inauguración de un tramo de la Ruta E-86.

mercado y, con él, los medios de circulación, marcan los términos de nuestros destinos conjuntos. La sociedad se ubica por detrás de estas formas; en todo caso, son entendidas solo como una resultante.

A fin de reconocer la relevancia de estas ideas, específicamente, sobre la concreción materialista de la fantasía ideológica circulacionista, a continuación propongo caracterizar la discursividad del gobierno provincial en tanto práctica, partiendo para ello del análisis de una serie de notas de prensa.

4. Tramos y nudos conectivos: para una lectura situada de la ideología circulacionista

A fin de indagar en las políticas orientadas al desarrollo de vías de circulación y sistematizar sus rasgos preponderantes en la actuación pública, realicé un registro hemerográfico a partir de notas de prensa publicadas por el Gobierno de la Provincia de Córdoba entre enero de 2014 y Mayo de 2015.⁵ Las notas fueron seleccionadas según contuvieran información referida a emprendimientos urbanísticos, en desarrollo o finalizadas durante el período de estudio contemplado, con singular atención a aquellas con información apreciable sobre los eventos, presencia de voces oficiales bajo la forma de citas directas y relación explícita con otros emprendimientos. En el marco interpretativo, la información fue abordada bajo el supuesto de que la construcción de los artículos refiere (por lo menos en parte) a prácticas políticas escenificadas para la ciudadanía; esto es, a un tipo de ideología materializada.

Como ha sido señalado en otros lugares (Boito y Seveso, 2014; Seveso 2009), en sociedades crecientemente mediatizadas y espectacularizadas, los medios de comunicación masiva asumen un lugar privilegiado y estratégico en el “arte de la

⁵ En total se trata de 24 notas de prensa; 15 de ellas pertenecen al año 2014, entre los meses de abril y diciembre, mientras las restantes 9 fueron publicadas entre enero y mayo de 2015. La mayor parte (n20) refiere a inicios o avances de obra en vías urbanas, carreteras y nudos de conexión vehicular. En estos casos la composición varía entre rutas provinciales/nacionales, tramos entre localidades, avenidas/vías de tránsito situadas en la ciudad capital y nodos urbanos de conexión vehicular. Entre las primeras, Ruta N°4, Ruta N°9, Ruta N°10, Ruta N°19, E86, Autovía Córdoba Río Cuarto-Nacional N°36; entre las segundas, 60 cuadros y San Carlos, Autopista Pilar-Córdoba, E-55 Córdoba-La Calera e intercountries U-113; entre las últimas, Av. Japón, Av. Ricardo Rojas, E-53-Circunvalación y zona urbana. El principal nodo de conexión vehicular mencionado es “El Tropezón”. Los demás artículos (n4) remiten a eventos de inauguración de obra. Todas las notas fueron extraídas de la página web oficial del Ministerio de Comunicación Pública y Desarrollo Estratégico (Secretaría de Información Pública, Gobierno de la Provincia de Córdoba, en: <http://prensa.cba.gov.ar/>). Particularmente, aunque no exclusivamente, se trata de aquellas que figuraban bajo la categoría “información general”, por un lado, o en la sección departamento “capital” e “informes especiales”, por otro. La extensión promedio de las notas es de dos carillas, con particular acento en contenidos de naturaleza técnica; existe abundante presencia de fotografías en obra, gráficos de las formas de circulación y maquetas.

edificación social”. Como instancias de mediación de la experiencia, tienden a encuadrar, producir y reproducir, el registro de la materialidad viviente desde la formación de la sensibilidad, consagrando mayormente (pero en ocasiones también desmintiendo) las formaciones ideológico-culturales inscriptas en las estructuras del sentir/de la experiencia (en el sentido entendido por Raymond Williams).

Entonces, lejos de agotarse en una lógica discursiva, cultural o simbólica, la información dispuesta para la mirada actúa en el espacio de la naturaleza sensible de la práctica; y así, en forma sobredeterminada al carácter de “instrumento” o “aparato ideológico” generalmente atribuible a la construcción mediática. En un espacio/tiempo como el actual, el despliegue del capitalismo se realiza como imagen e ideología materializada, como sentido “ajustado” al orden social existente. Desde este lugar es posible entender la capacidad de estructuración simbólica de las hegemonías discursivas y sus efectos prácticos en la materialización de vínculos entre clases, como ejercicio activo de regulación sobre las experiencias y sensibilidades, que definen las formas de relacionamiento, sus posibilidades de encuentro y lógicas interaccionales (Boito y Seveso, 2014).

Al menos desde los datos disponibles, los principales impactos que se es posible reconocer para el conjunto de los trabajos de infraestructura son: a) el incremento de la capacidad y volumen de desplazamientos, que permite adecuar las arterias vehiculares al crecimiento de la población y el tránsito; b) la sistematización, el aligeramiento y la descompresión carretera; y c) la ampliación de enlaces, accesos y comunicaciones entre arterias y zonas urbanas relevantes. En esta dirección, los términos y calificativos que utilizan las diversas voces para caracterizar las construcciones resultan indicativas: “arterias neurálgicas”, “megaobra”, “un anhelo objetivo”, “la vía más importante de comunicación”, “una obra emblemática”.

Una primera consideración posible, a manera de interrogación a los contenidos referidos, es: ¿qué destinatarios tiene la edificación de infraestructura?, o para ponerlo en clave de política pública ¿quiénes son los principales beneficiarios de los emprendimientos concretados, ponderados tanto por el gobierno (en tanto “dignos” de ser publicitados en prensa) como por -ya lo veremos- los lectores?

En realidad, solo seis de las notas contienen menciones explícitas; en la mayoría de los casos los beneficiarios aparecen indirectamente, es decir, solo pueden ser deducidos desde los contenidos de prensa. Cuando son identificados, las menciones refieren a la zona o comunidad limítrofe beneficiada (2m) o a los automovilistas/el tránsito en

marcha (2m); otras notas realizan referencias más dispersas, en un caso remitiendo a la región, la provincia, los viajeros y las empresas (todas ellas anudadas), y en otra a productores, estudiantes, docentes y vecinos en general. Este dato es relevante al menos por dos razones: permite reconocer que, al menos para la infraestructura circulatoria, los beneficiarios directos aparecen por lo general como un supuesto de la obra pública (son dados por sentado) y, de ser identificados, poseen una entidad abstracta, tal como sucede con la mención de las áreas territoriales afectadas o los tipos de usuario.

En todo caso, rastreando con más detenimiento los contenidos, se revela una imagen implícita que enfatiza dos sectores especialmente beneficiados: a) *producción y servicios*, principalmente el ámbito agropecuario, pero también todos aquellos que involucran el tránsito diario por los tramos y nudos de conexión hacia destinos laborales; y b) el *turismo*, implicando una concepción amplia de esta noción, representando a la par a quienes radican fuera de la ciudad capital (sean provincianos o no) y quienes también son turistas en su propia ciudad/provincia y se trasladan hacia diferentes áreas urbanas o zonas de la sierra. Es desde aquí, desde el implícito, la ausencia de lo no dicho y lo dado por sentado, que es posible empezar a reconocer el lugar central que asumen las circulaciones en las cadenas de valorización del capital.

La impronta de las arterias de conexión mercantil y turística se inscribe como mensaje contundente en las voces oficiales. Retomando otro fragmento de la cita antes expuesta, “[e]s bueno que construyamos rutas que nos ponen más cerca” (Gobernador José Manuel de la Sota, 11/12/ 2014). Como ya decía, si algo permiten caracterizar estas palabras, es el carácter ominoso de las infraestructuras materiales y sus circulaciones, como vínculo categórico que se impone sobre las divisiones sociales y políticas. Ante todo, por sobre otros cuerpos, voces y prácticas que son sometidos a una total ausencia en las notas de prensa; sujetos afectados que no ingresan en el cuadro que compone la escena.

Del mismo modo, aunque no es siempre señalada como objetivo funcional, la estética de los emprendimientos es una resultante implícita. Diversas notas destacan el aspecto “luminario” de las obras, relevante para las miradas en tránsito y como proceso de embellecimiento estructural. A esto se suman acciones diversas de parquización, arboladas y sendas peatonales, que otorgan un valor añadido a las edificaciones. Al convertir el tiempo de movimiento muerto en las carreteras en una experiencia de tránsito agradable, en un intervalo posible de disfrute, y ponderar igualmente el carácter de paseo de algunas construcciones, los emprendimientos se “mimetizan” con el paisaje

urbano y rural. Se convierten así en parte del hábitat apropiado y apropiable por los sujetos que los ocupan (siempre en términos diferenciales de clase).

En este orden, no es casual que el implícito de los destinatarios de las obras al que me refería antes involucre un consecuente efecto de invisibilización. La pluralidad de agentes afectados, las situaciones de conflicto y la definición potencial de antagonismos nunca son mencionados. La presencia de las voces oficiales en las notas de prensa y los fotografías/videos que acompañan los contenidos no hacen más que reforzar la centralidad de la infraestructura, como concreción objetiva, y de los representantes estatales como sus autores y ejecutores.⁶ Incluso la detallada (y a veces exacerbada) descripción de elementos técnicos, reseñados con jerga especializada y precisión numérica, ponderan esta materialidad, desplazando subjetividades y experiencias alternativas.⁷

Como dato complementario, es interesante señalar el tipo de referencia a “conflictos” que justifican los emprendimientos de infraestructura. Por un lado, como ya destaque en párrafos anteriores, las proyecciones urbanísticas están centralmente asociadas a la ampliación del volumen del tránsito. La explosión poblacional y el número de automóviles en circulación justifican desde este lugar muchas de las obras de infraestructura. La seguridad es también parte del discurso de ejecución, pero no solo en relación a la preservación física de los viajeros. De manera recursiva, refiere también a la eficacia y eficiencia del tránsito; es decir, a la ineludible garantía que debe ser dada a la buena circulación, como aval a los procesos mercantiles implicados en los movimientos carreteros. Todos estos elementos permanecen des-conectados de conflictos sociales de cualquier tipo; incluso los eventos climáticos, que en ocasiones son señalados como causa de deterioro de rutas y caminos, son referidos en su dimensión de *pura naturaleza*. Al respecto, diversos textos y comentaristas críticos

⁶ El origen de los fondos utilizados es remarcado en seis de las notas de prensa, refiriendo a la utilización del presupuesto y la tasa vial provinciales. En algunos casos este acento es acompañado de las voces de representantes. Por ejemplo, en una de ellas la voz del Gobernador destaca: “[e]s un esfuerzo grande que hacemos *los cordobeses* para tener mejores rutas, un esfuerzo que *sale del pago de los impuestos locales*” (...) “tenemos el orgullo de inaugurar autovías en rutas nacionales *que el gobierno nacional no hace*” (Palabras pronunciadas por José Manuel de la Sota, durante la inauguración de un tramo de la Ruta N°19 Autovía, tramo Córdoba-Monte Cristo, 6/10/2014; el destacado es mío).

⁷ Así por ejemplo, se mencionan tipo, cantidad y medidas de intersecciones, rotondas y carriles; metros cuadrados o kilómetros cubiertos; fases y tiempos de ejecución; montos asignados; conexiones con otros tramos; recursos financieros y humanos destinados. Solo a manera de ejemplo, en la nota única referida a la Avenida Ricardo Rojas se detalla, entre otros aspectos técnicos, la ampliación de la calzada desde 3,5 a 18 metros con hormigón de 20 centímetros, incluyendo el mejoramiento de subrazante y una sub-base sementada, con tres trochas por cada sentido de circulación, cantero central, desagües pluviales, iluminación de toda la vía, instalación de semáforos con luces led y colocación de más de 500 especies de arbóreas en el cantero central, veredas y plazas de la zona.

destacan la íntima relación entre las catástrofes “naturales” y los conflictos urbanos en Córdoba.⁸ Ante todo, resulta evidente la ausencia de cualquier tipo de problematización, incluso de mera mención, de la principal problemática vinculada a las obras circulatorias en Córdoba durante el último año: el nudo vehicular El Tropezón.⁹

Algunos componentes estructurales que figuran en las notas pueden ser utilizados como indicios de aproximación interpretativa que refuerzan las anteriores afirmaciones. Por el momento me interesa un dato cruzado, entre la frecuencia absoluta de aparición de las notas (lo que destaca el grado de difusión en prensa que por parte del gobierno recibió cada emprendimiento) y el número de lectores que además de examinar la información, tomaron la decisión de calificarla con un tilde “positivo” («me gusta» en la jerga cybernauta, que señala un punto de valoración sobre los contenidos que se difunden). Solo considerando este lugar de lectura, los elementos resultan de interés para ponderar el valor diferencial asignado a las obras, siendo las principales en este sentido: el nudo vial El Tropezón (5 notas, 175 clicks positivos), Autovía Córdoba-Río Cuarto (2 notas, 140 tildes positivos), Ruta E-53, Circunvalación y Zona Urbana (2 notas, 91 tildes positivos), E-55 Córdoba/La Calera U-113 Intercountris (3 notas, 88 tildes positivos) y Ruta N°9 (2 notas, 71 tildes positivos).

| <i>Frecuencia de aparición de la obra en prensa</i> | | | | <i>Ponderación en prensa</i> | <i>Clicks "me gusta"</i> |
|---|-----------------|-----------------|--------------|----------------------------------|------------------------------|
| <i>Emprendimiento</i> | <i>Año 2014</i> | <i>Año 2015</i> | <i>Total</i> | | |
| El Tropezón, nudo vial | 2 | 3 | 5 | Alta | 175 |
| Autovía Córdoba-Río Cuarto, Nacional N°36 | 2 | 0 | 2 | Media | 140 |
| E-53 - Circunvalación y zona urbana (tramos) | 1 | 1 | 2 | Media | 91 |
| E-55 Córdoba-La Calera e Intercountris U113 | 3 | 0 | 3 | Alta | 88 |
| Ruta 9 (tramos) | 1 | 1 | 2 | Media | 71 |
| Ruta 19 (tramos) | 1 | 0 | 1 | Baja | 31 |
| 60 cuadros y San Carlos | 1 | 0 | 1 | Baja | 9 |
| E-86 Ruta provincial | 1 | 0 | 1 | Baja | 8 |
| Av. Japón U311 | 1 | 2 | 3 | Alta | 3 |
| Autopista Pilar-Córdoba | 0 | 1 | 1 | Baja | 3 |
| Ruta 4 (tramos) | 1 | 0 | 1 | Baja | 2 |
| Ruta N10 (tramo) | 1 | 0 | 1 | Baja | 1 |

⁸ Por ejemplo, las inundaciones en épocas de mayores lluvias están asociadas a la tala de bosques y al lavado de montañas; las sequías que llevan a la quiebra a los pequeños productores locales se relacionan con el uso desmedido de los afluentes naturales y su acopio para emprendimientos productivos, desde el mercado automotor y alimentos, hasta el riego de barrios cerrados y canchas de golf.

⁹ Ver, por ejemplo, el registro de medios y las experiencias reunidas por Aldo Esteban Morales (2015).

| | | | | | |
|-----------------------------|----|---|----|------|-----|
| Av. Ricardo Rojas | 0 | 1 | 1 | Baja | 0 |
| <i>Total de referencias</i> | 15 | 9 | 24 | -- | 622 |

Más allá de que la conexión entre los diferentes tramos y nudos vehiculares resulte obvia, es importante remarcar que algunas de estas vías se enlazan en un proyecto estratégico común, que a nivel local proyecta entre sus puntos neurálgicos el Nudo Vial El Tropezón, la Avenida Circunvalación y Zona Urbana, la Autovía Córdoba Río Cuarto, así como Córdoba-La Calera e Intercountries. Avenida Japón (U-311) es a su vez un tramo de conexión fundamental con varias rutas provinciales. Al situarse dentro del corredor bioceánico central, estas medidas integran los programas de consolidación regional, posibilitando la funcionalización y operatividad de arreglos transnacionales como la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y la Hidrovía Paraná-Paraguay.¹⁰

Al respecto, es importante recordar que Córdoba es un polo fundamental de actividades empresariales y comerciales a escala nacional, en el que se desarrollan las industrias competitivas de automóviles, tecnología y *software*, por un lado, y la producción del sector primario en granos, por otro. El proyecto de producción de bioetanol en base a maíz resulta un nodo sintomático de conexión entre ambas esferas.¹¹

La articulación entre la expansión del sistema agro-exportador y el incentivo a la producción tecnológica/informática confirma la profundización de la dinámica de acumulación con base en el sector privado, cuyos beneficios son absorbidos de manera diferencial por los grandes conglomerados económicos. Esto se asienta en la prevalencia de garantías al capital, así como en la disponibilidad de insumos básicos con bajo costo y condiciones de infraestructura física necesarias. Por lo tanto, no son menores las

¹⁰ Por demás, estas pautas y patrones se encuentran normatizados y amparados; todo lo que no entre dentro de su orden de circulación puede ser sancionado. Por eso es que la garantía del proceso de funda en la fuerza de la ley, aun cuando atente contra el bienestar, la libertad o la movilidad de unos “factores” (de capital) en favor de otros (de naturaleza social).

¹¹ De las seis plantas construidas en el país y que disponen de cupos para proveer el corte obligatorio de 5% en naftas, cuatro se localizan en la zona sur de la provincia, buscando incrementar la producción de 160 mil a 827 mil metros cúbicos, equivalente a un 43% de la producción nacional. A su vez, se proyecta que la cadena de conversión entre maíz, bioetanol y subproductos, provea de gluten feed y granos destilados para abastecer el consumo de animales de ordeño y feedlots, “y aún así restaría un excedente de 100 mil toneladas que debería colocarse fuera de la provincia” (Garzón y Rossetti 2012: 3). No es casual que en una ciudad capitalista, productiva y moderna, la comida sea entendida como un excedente que debe nutrir los recursos energéticos de los altos capitales y el alimento de las clases propietarias, sustentando por este camino una geopolítica del hambre que, en la relación entre expansión sistémica, pobreza y gestión estatal, subsana los procesos de expropiación a través de políticas asistenciales y comedores comunitarios. Sobre este eje, consultar Cabral, Huergo e Ibañez (2012); Ibañez y Huergo (2012).

conexiones explicitadas en las notas entre la obra pública y diversas empresas privadas, a partir de las cuales es posible un nodo conectivo entre las circulaciones capitalistas, los procesos mercantiles y financieros. Son mencionadas en este sentido Camino de las Sierras en enlace con la Unión Transitoria de Empresas (UTE), particularmente Eelectroingeniería y Roggio, Corbe SRL - Martínez Lumello Construcciones SA, Boetto y Buttiglienglo SA, Constructores Asociados SA-Arc SRL, Ciar SA y Afema SA.

Desde este lugar, en términos generales, la complejidad de estos procesos puede ser bien entendido echando mano a la noción ampliamente conocida de “acumulación por desposesión” desarrollada por David Harvey (2004); o de hecho, volviendo a las hipótesis del propio Karl Marx sobre la operatoria del capital a escala global, instalada “a sangre y fuego” sobre territorios y poblaciones (Marx, 1965).

5. Conclusiones

Solo en el complejo entramado explicitado hasta aquí, es posible comprender el carácter taxativo de una frase como la siguiente: “[o]bras de este tipo hacen que la región progrese y se radiquen nuevas industrias” (Gobernador Jose Manuel de la Sota, 6/10/2014).¹² El implícito escenificado de las circulaciones es que la cadena de producción incide en la generación de un círculo virtuoso a nivel social. En particular, se estima que la extensión de los medios y resultantes económicas son capaces de extender sus efectos en ambas esferas. Aunque lo cierto, sin embargo, es que el vínculo entre ambas es sumamente complejo, así como lo son también sus efectos posibles. No es otra que esta fantasía uno de los pilares que sustenta las prácticas de expropiación y depredación, blanqueando sus procesos sobre la promesa del bienestar futuro. En este marco, el “desarrollo sostenible” dado por supuesto, es un eufemismo de las prácticas orientadas a preservar y extender las garantías al capital, enlazando los territorios y poblaciones meritorias. Esto involucra, de un lado, la presencia activa de ciertos actores de poder (como el Estado, las empresas constructoras y el sistema productivo/financiero en general) y, de otro, el dinamismo concedido a ciertos sectores de clase por sobre otros (que se mantienen invisibilizados en sus prácticas, negados de escucha, de participación decisoria y reconocimiento ciudadano).

¹² Palabras pronunciadas durante la inauguración de un tramo de la Ruta N°19 Autovía, tramo Córdoba-Monte Cristo.

Los circuitos de transporte soportan al capitalismo en un sentido efectivo. Lo hacen por un lado en términos de su plena materialidad: carreteras, nudos viales, autopistas inteligentes, líneas férreas, canales de navegación, etcétera. Pero si se piensa en sus rasgos menos evidentes, es decir, ideológicos, que precisamente son aquellos ocultos a simple vista (aun cuando están dispuestos para el ojo del observador inmediato), también lo generan en un sentido todavía más enfático. La ciudad colonial es una ciudad mercantil. No está hecha para vivir, sino para comerciar. No es un lugar pensado para la buena vida, sino para la efectiva circulación. Allí, los bienes gozan de mayor seguridad que las personas; o, al menos, que la mayoría de ellas.

Ya sostuve en un trabajo anterior que, por diversos caminos, los procesos de circulación y sus nodos conectivos expulsan, inmovilizan e invisibilizan conflictos y poblaciones (Seveso, 2015). En este escenario, toman lugar tensiones constantes entre los intereses productivos asociados al capitalismo globalizado, los espacios metropolitanos intervenidos en función de dichos objetivos y las diversas formas de resistencia de los afectados, marcadas por un proceso constante de expropiación y reconfiguración experiencial. Por lo tanto, es menester avanzar hacia la comprensión del dobles entre circulaciones y detenciones; es decir, hacia el reconocimiento de los mecanismos orientados a contener y regular a ciertas poblaciones (clases) como reverso de las posibilidades de libre movilidad/desplazamiento de otras. Sobre todo, a través de la sistematización del funcionamiento de los sistemas institucionales (privados, estatales y civiles) en sus formas de regulación/inclusión.

Bibliografía citada

BOITO, E. y SEVESO, E. (2014); “El capital como imagen e ideología materializada: la construcción de figuras y espacios del miedo en la discursividad audiovisual sobre las Ciudades Barrio”, en *Urbanismo estratégico y separación clasista. Instantáneas de la ciudad en conflicto*, Boito y Espoz (comp.). Puño y Letra: Rosario.

CABRAL, X. HUERGO, J. e IBAÑEZ, I. (2012); “Políticas alimentarias en el avance de la frontera sojera: cuerpo(s) y disponibilidad(es) de la geometría colonial”, en *Revista Papeles del CEIC*. Centro de Estudios sobre la Identidad Colectiva, Universidad del País Vasco N° 78. España. En: <http://www.identidadcolectiva.es/pdf/78.pdf>

GARZÓN, J. M. y ROSSETTI, V. (2012); “Córdoba: la cuna del bioetanol a base de maíz”. *Revista Novedades Económicas*, año 34, N° 653. En: <http://www.ieral.org>

HARVEY, D. (2004); “El ‘nuevo’ imperialismo: acumulación por desposesión”, en Socialist Register.

IBAÑEZ, I. y HUERGO, J. (2012); “«Encima que les dan, eligen», políticas alimentarias, cuerpos y emociones de niños/as de sectores populares”, en RELACES N°8. En: <http://www.relaces.com.ar>

MARX, K. (2003); *El 18 Brumario de Luis Bonaparte*. Editorial Nuestra América: Argentina.

----- (1965); *El Capital. Crítica de la Economía Política*. Tomo I. Ediciones Venceremos: La Habana.

SEVESO, E. (2015); “Esbozo sobre los procesos de circulación mercantil y su impacto en la ciudad de San Luis/Argentina”. Mimeo.

----- (2009); “Inseguridad: El discurso de prensa en la constitución de sensibilidades”, en Revista Perspectivas de la Comunicación, Vol.2. N°2. Universidad de la Frontera (Chile). En: http://www.perspectivasdelacomunicacion.cl/wp-content/uploads/2013/04/2009_2_03.pdf

QUATTRINI, D. y SEVESO, E. (2015); “«Sostener la cara». Indagaciones sobre la presentación social de jóvenes beneficiarios de programas de empleo”. [EN PRENSA]

VERGARA, G. y SEVESO, E. (2013); “Detenciones corporales como reverso de las circulaciones capitalistas. Una indagación sobre recuperadores de residuos y beneficiarios estatales en Argentina”, en Camarena Luhr (coord.), *Circulaciones materiales y simbólicas en América*. Universidad Autónoma de Querétaro: México.

ŽIŽEK, S. (1992); “El espectro de la ideología”, en *Ideología: un mapa de la cuestión*. Siglo XXI Editores: Argentina.

WILLIAMS, R. (2000); *Marxismo y literatura*. Ediciones Península: Barcelona.

Otras fuentes consultadas

MORALES, A. E. (2015); “Propuesta de Investigación Acción Participativa en Villa El Tropezón en un contexto de crisis habitacional”; Colegio de Psicólogos de la Provincia de Córdoba.

SECRETARÍA DE INFORMACIÓN PÚBLICA; Ministerio de Comunicación Pública y Desarrollo Estratégico Gobierno de la Provincia de Córdoba. Página Web: <http://prensa.cba.gov.ar/>

