



## **El privilegio de circular: los medios de circulación como instantáneas del conflicto urbano en Córdoba (Argentina)<sup>1</sup>**

The privilege of circulation: the means of circulation as snapshots of the urban conflict in Cordoba (Argentina)

Emilio Seveso<sup>2</sup>

### *Resumen*

Como resultado del impacto durante el último cuarto de siglo del modelo agro-exportador y energético regional, las ciudades de escala media en Argentina han sufrido procesos de profunda reconfiguración espacial. Esta tendencia ha consolidado las consecuencias del capitalismo en nuestros territorios, situando a las urbes como escenarios centrales que articulan las dinámicas de expropiación/desposesión ligadas a la producción y el consumo. Es en este marco que nos preguntamos por la relevancia de los “hitos urbanos” destinados a la circulación, proponiendo cuestionar los términos ideológicos que sustentan su materialización y el impacto que, como doblez, suponen para la estructuración urbana. Antecedentes de investigación, relevamientos de prensa y datos estadísticos operan como imagen sintomática de las relaciones indagadas. Como expresión de conflictividad, permiten reconocer en las arterias consagradas al desplazamiento/la circulación la elaboración de muros y fronteras sociales -resultado concluyente de sus intervenciones sobre el espacio- resguardados a su vez por el sentido ideológico que en ellas se inscribe.

*Palabras clave:* Política Estatal, Medios de Circulación, Urbanismo, Ciudad, Ideología.

### *Abstract*

As a result of the impact over the last quarter-century of the regional agro-export and energy model, the middle-sized cities in Argentina have undergone processes of deep spatial reconfiguration. This trend has consolidated the consequences of capitalism in our territories, placing the cities as central scenarios that articulate the dynamics of expropriation / dispossession linked to production and consumption. It is in this frame that we ask about the "urban landmarks" destined for circulation, questioning the underlying ideological terms that there sustains his

---

<sup>1</sup> Fecha de recepción: 23/03/2016. Fecha de aceptación: 29/10/2016.

<sup>2</sup> Doctor en Estudios Sociales de América Latina y Licenciado en Sociología. Docente de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional de San Luis (Argentina). Investigador Asistente del CONICET en el Área de Temas Estratégicos “Inclusión Social/Sector desarrollo y Tecnología Social”. Integrante del Programa sobre Ideología y Prácticas sociales en conflicto, CIECS/CONICET.



*materialization and the impact that they suppose for the urban structure.* Background research, news surveys and statistical data are used as symptomatic picture of the relationships studied. As expression of conflict they allow to recognize, in the arteries used for the displacement/the traffic, the production of walls and social borders - conclusive outcome of their interventions on space-guarded in turn by the ideological sense that they register.

**Keywords:** State Policy, Means of circulation, Urbanism, City, Ideology.

---

“Para la industria capitalista la jugada está clara: lo superfluo se ha convertido en necesario. Ni siquiera es preciso persuadir a la gente de que necesita un coche: su necesidad está inscrita en las cosas”.

André Gorz, en “La ideología social del automóvil”

“Mi fuerza es tan grande como lo sea la fuerza del dinero (...) Lo que *soy* y lo que *puedo* no están determinados en modo alguno por mi individualidad (...) *soy tullido*, pero el dinero me procura veinticuatro pies”.

Karl Marx, en “Tercer manuscrito de Economía y Filosofía”

### *Introducción*

El presente trabajo busca problematizar las modalidades de intervención pública orientadas a la expansión de la circulación urbana. Este propósito se desdobra en dos operaciones analíticas no secuenciales: en la exploración de las consecuencias que sus materializaciones generan para la organización estratégica de la ciudad y mediante la indagación del pliegue de sentido que sustentan en tanto diseños arquitectónicos destinados a la integración espacial.

Al respecto, es posible aseverar que las ciudades ocupan un papel central en la dinámica de acumulación capitalista a escala planetaria. No sólo tienden a operar como núcleos de distribución de bienes y organización de servicios, sino también a regular las modalidades y frecuencias de la producción y el consumo. Dentro de esta

tendencia general existe un despliegue de numerosas intervenciones que procuran expandir la capacidad de desplazamiento de sujetos, mercancías y capitales; estrategias que poseen particular incidencia en las ciudades de escala media. En tales escenarios, autopistas, rutas y nodos de conexión constituyen tanto un objeto de configuración espacial como una resultante del orden productivo.

La relevancia funcional de las modalidades de transporte y tráfico no es sin embargo independiente del *sentido* que concretan. Como fragmento de la argamasa capitalista imponen lógicas al espacio, afectando al orden social en su conjunto a través de las estructuras de significado que portan y confieren. Su elaboración y modulación en la urbe define sentidos específicos para el uso y apropiación de lugares, viabilizando prácticas específicas, imposibilitando otras, dando forma a los entornos de encuentro e

*Dossier “La ciudad neoliberal: disputas en torno a lo urbano”.*

El privilegio de circular: los medios de circulación como instantáneas del conflicto urbano en Córdoba (Argentina)

Emilio Seveso

---



interacción entre sujetos/clases, a las condiciones del hábitat y del habitar. Es por esta razón que las políticas públicas vinculadas a la circulación imponen la pregunta tanto por la orientación de los cambios y tendencias urbanas que generan como por los términos ideológicos que las sustentan. Este doble interés, como decíamos al comienzo, es el que afirma el propósito de exploración de nuestro trabajo, tomando como particular marco de indagación a la ciudad de Córdoba (Argentina).

La estrategia metodológica asume tres rasgos convergentes dentro de este marco de pesquisa. Por un lado está basada en un procedimiento argumental articulado por el montaje de escenas. Si en principio cada una de ellas supone la incorporación de datos empíricos<sup>3</sup>, el proceso de selección y organización integra ya la producción de sentido en cuanto texto, condensado expresivamente momentos analíticos de indagación. Como segundo rasgo, estas escenas son tensionadas con el ideal de lo sublime como dominancia discursiva del presente; por eso es que, a contrapelo del sentido anunciado como progreso, relumbran en el instante de un peligro (BENJAMIN, 1994: p.180) para dar cuenta de fuerzas que impactan en los procesos de estructuración urbana y que sustentan ideologías específicas a ser inquiridas. Finalmente, y en tercer lugar, asumimos como supuesto que su materialidad situada

—objeto de selección y montaje— permite revelar cierto estado de las relaciones entre clases y las tendencias sociales que las atraviesan, a modo de indicio sintomático y lugar metonímico de interpretación, sin por ello asumir una representación definitiva y determinante.

Desde este lugar, entonces, esperamos poder evidenciar la enfática relación entre los “hitos urbanos” orientados a la circulación y la imagen instanciada que propician como trama sensible y sensitiva. Desde allí será posible a su vez diagnosticar la magnitud de los emprendimientos ejecutados como concreción y preludeo de conflictividad, reconociendo en ellas *relaciones sociales* específicas; es decir, el estado de los vínculos no entre cosas, sino entre sujetos.

*Primera instantánea del conflicto:  
“Córdoba no para”*

La cita inicial a este texto expresa, de manera categórica, que la clave del desplazamiento urbano (su necesidad) “está inscrita en las cosas” (GORZ, 1973: p.68). Esta afirmación no hace más que delatar el vínculo intrínseco entre un objeto producido, el sentido de su materialización y las derivaciones prácticas que supone. André Gorz está al corriente de esta relación, que también puede ser retomada desde otro lugar: “[l]a Economía Política no trata de cosas, sino de *relaciones* entre personas y, en última instancia, entre clases; si bien estas

<sup>3</sup> Nos referimos concretamente al uso de datos estadísticos y registros de prensa, así como a la sistematización de los principales emprendimientos de vías de circulación vehicular concretadas durante el período 2014-2015, a los cuales se suman indicios conferidos por resultados de investigaciones previas. Entre estas últimas es posible puntualizar, desde instancias colectivas, al proyecto SECYT/UNC “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 desde el CONICET, en el marco del 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)”.



relaciones van siempre *unidas a cosas y aparecen como cosas*" (ENGELS, 1859: p.529). Podríamos decir que las circulaciones representan esta complejidad analítica: cosas como relaciones sociales; o en términos más específicos: como encarnación de procesos estructurales, portadoras de relaciones y determinaciones sistémicas.

Para desentramar el sentido de esta observación es pertinente referir a algunos datos agregados que vinculan la estructura de las materializaciones circulacionistas con su funcionalidad productiva. A nivel nacional Córdoba ocupa el tercer sitio dentro del ranking provincial de exportaciones, con un perfil principalmente agrícola en el que se destacan los bienes primarios y derivados del maíz, la soja y el maní. Tan sólo estos tres productos tienen un peso de incidencia del 47,8% sobre el total de las exportaciones locales, muy por encima de aquellos de origen automotriz en las que Córdoba también se destaca.<sup>4</sup> Los principales países compradores de esos bienes primarios y derivados de granos son hoy Brasil y China – vale aclarar, el segundo y cuarto productor de bioetanol a nivel mundial– con colocaciones que durante el año 2013 alcanzaron un 21,6% y 9,77% respectivamente (Cámara Argentina de Comercio, 2014: p.20). Hablamos de mercancías centrales para la cadena de producción regional y mundial, pero también de mercancías sustentadas en otras mercancías (móviles) cuya finalidad es lograr la circulación. Así, como

complemento al orden productivo vigente, encontramos que Argentina es el país de la región con más vehículos por habitante y el tercero de América después de Estados Unidos y Canadá. Un reciente informe de la Bolsa de Comercio de Rosario estima que existe un parque automotor nacional de 13,4 millones de vehículos, esto es, el promedio de una unidad cada 3,8 habitantes, con una composición preponderante de automóviles (86,7%), seguida por vehículos comerciales livianos (9,7%) y carros pesados (4,8%). Los móviles que transportan granos desde chacra-acopio a las terminales portuarias e industrias procesadoras está liderado por el uso de camiones (89%), muy por delante del ferrocarril (10%) y las hidrovías (1%), oscilando en una cantidad de entre 88 mil y 90 mil unidades concentradas principalmente en Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe (BASODANA y CALSADA, 2016). Así pues, existe una relación intrínseca entre la cadena sistémica de producción descripta inicialmente, la capacidad de traslado de mercancías y los medios de desplazamiento disponibles.

Dentro de este cuadro es difícil impugnar la *fantasía* que concretan *ciertas* arterias circulacionistas, sobre todo por el impacto que suponen para el modelo de producción vigente. Un hito de materialización reciente en Córdoba es el «Nudo Vial El Tropezón», que según voces especializadas supone un modelo de ingeniería con características técnicas inusitadas: el más grande de Argentina en su tipo.<sup>5</sup> Su inauguración a principios del año 2016 potenció el

<sup>4</sup> Para un recorrido histórico que fundamenta el desarrollo tardío y limitado de la industria automotriz en Córdoba, especialmente durante su fase inicial en el período 1952-1973, ver Harari (2015), quien especifica limitaciones económicas (escala de producción acotada al mercado interno, poca concentración/centralización de capitales, restricciones de importación e

imposición de controles de calidad) pero también políticas y subjetivas (particularmente vinculadas a conflictos en la relación capital-trabajo, así como a relaciones de fuerza entre las demandas empresarias y las luchas obreras).

<sup>5</sup> El Nudo Vial consta actualmente de tres niveles: el primero destinado a la distribución de automóviles con cuatro ramas de ingreso/egreso,



movimiento carretero zonal desde 35 mil vehículos diarios hasta el límite de 120 mil por día. Hoy constituye un nodo central de articulación carretero que distribuye la movilidad vehicular hacia localidades turísticas cercanas como La Calera y Carlos

Paz, tanto como a la zona norte de la Capital en la que durante la última década se desarrollaron de manera exponencial proyectos habitacionales inmobiliarios, barrios cerrados y countries.

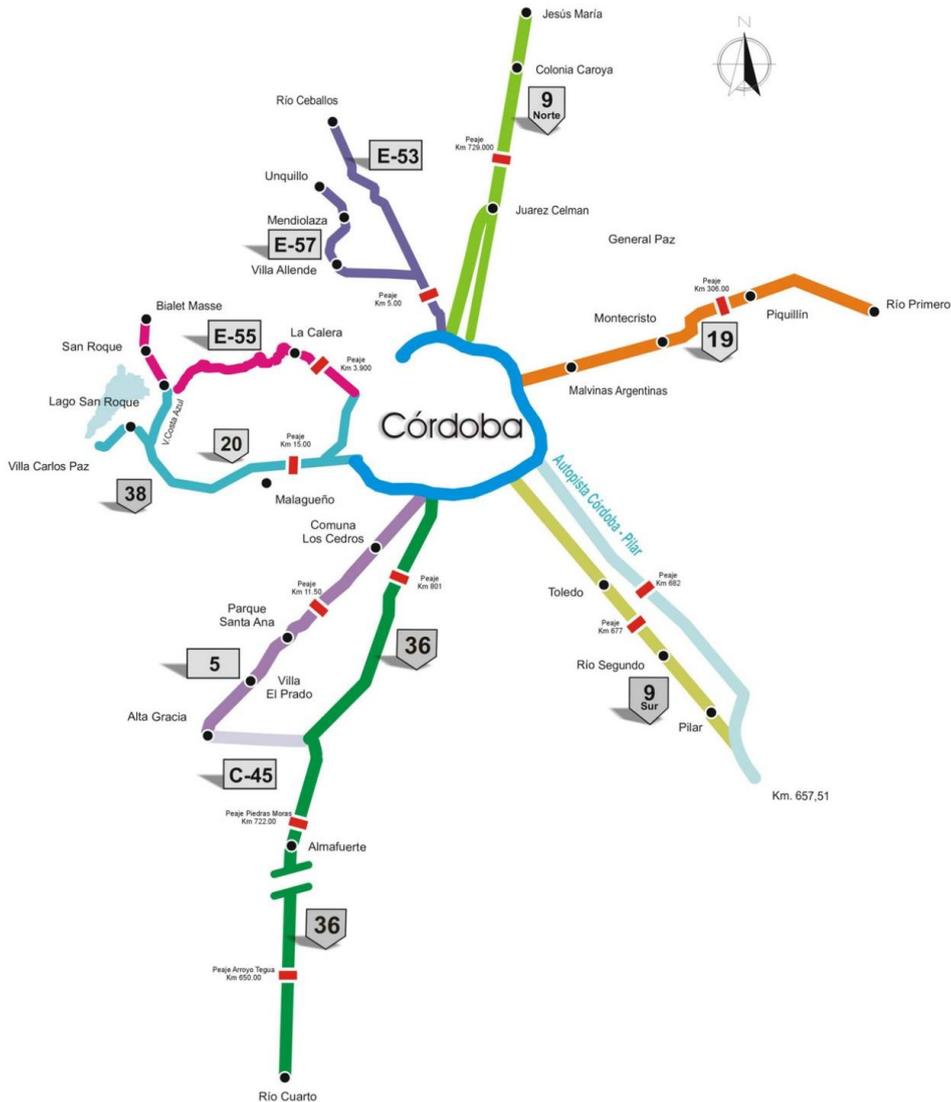


Gráfico 1. Fuente: Camino de las sierras - Red de acceso a Córdoba (2016)

el segundo articulado por dos puentes de cruce con aproximadamente 25 metros de longitud cada uno y el tercero correspondiente a las

rampas de acceso y viaducto, sumando a ello cuatro ramas de salida.

*Dossier "La ciudad neoliberal: disputas en torno a lo urbano".*

El privilegio de circular: los medios de circulación como instantáneas del conflicto urbano en Córdoba (Argentina)

Emilio Seveso



Como dobles complementario de su configuración, esta “megaobra” implicó una intervención directa sobre 75 mil metros cuadrados de pavimentación, extendidos parcialmente sobre zonas previamente pobladas por sectores populares. A pesar del largo proceso de disputa sostenido por diversas agrupaciones de “Villa El Tropezón” –acciones orientadas a preservar los espacios de vivienda, interacción y relación comunal que fueron tejidas por más de 50 años de historia en el territorio–, la obra no sólo se concretó, sino que implicó un saldo de desplazamiento habitacional, la destrucción de hogares (con la posterior reconstrucción de viviendas en adyacencia a la ruta) y situaciones de espera de numerosos pobladores sin respuesta habitacional definitiva hasta el momento. Estamos hablando nada menos que de una política estratégica de ocupación territorial que resignificó los espacios de vida en función de intereses económicos y políticos (sin siquiera incluir en su proyección un paso a sobrenivel para los peatones), avasallando a la comunidad residente e invisibilizando su presencia tanto “mediáticamente” en los canales de comunicación local como “sensorialmente” ante la mirada de los viajantes, al permanecer encubierta por las nuevas viviendas sociales creadas por el Estado (SEVESO y MORALES, 2016). Cabe resaltar que la inauguración de este hito de circulación tuvo lugar durante el último día de gestión del entonces Gobernador De la Sota, siendo difundido a través de una nota de prensa oficial replicada en diversos medios locales. Allí se destacaba que “[e]sta obra es un éxito de todos los cordobeses, *no*

*tiene color*. Es una solución para un sector importante de la población, *y estamos festejándola con alegría* (Gobernador José Manuel De la Sota, prensa oficial, 9/12/2015; el destacado es nuestro).

La problemática desborda claramente el caso citado, refiriendo a numerosas políticas de ordenamiento urbano que antagonizan con los intereses de los pobladores residentes (y no sólo con aquellos pertenecientes a los sectores populares), tal como revelan los procesos de gentrificación en barrios como Juniors, Alta Córdoba, General Paz y Güemes (antiguamente destinados a la vivienda), así como en Alberdi y San Vicente (vinculados a la industria), actualmente absorbidos por la expansión inmobiliaria/financiera y el mercado del turismo. Entre tanto, el debate por la circulación vial en Córdoba se traslada hoy hacia el cierre definitivo del anillo nordeste de la Avenida Circunvalación, otro hito de infraestructura local –“una de las obras viales más importantes en décadas” (La Voz del interior, 27/7/2016)- que amenaza con numerosos desplazamientos de población sobre diferentes puntos en sus cinco kilómetros de ejecución. No es casual que esta obra, que asciende a un costo de 190 millones de dólares, esté articulada en su diseño con el Nudo Vial El Tropezón y que ambas fueran proyectadas como parte de las políticas de reordenamiento de la ciudad hacia inicios de la década.<sup>6</sup> Dentro del cuadro de sentido que sustentan, las políticas de circulación son exhibidas repetidamente como *necesidad funcional*

<sup>6</sup> Una nota del diario La Voz del Interior (5/09/2015) lleva por título “La solución: 12 puentes y 200 millones de dólares” (en referencia al impacto positivo que implicaría la obra de circunvalación en proximidades al estadio

Kempes) y adjunta un gráfico de arterias viales – fuente original del Gobierno de la Provincia– que en su encabezado sentencia: “[o]bras que se necesitan”.



exhortando a su aceptación *social* tanto desde el discurso político como mediático.

La re-funcionalización del espacio interpela desde estos ejemplos a partir de dos ejes: instalando la pregunta por los procesos simultáneos de integración/expulsión que conlleva la organización diferencial del par cuerpo/clase en la ciudad y cuestionando la operatoria ideológica que (en)cubre sus consecuencias en detrimento de los intereses de los sujetos afectadas y las comunidades en resistencia. Esto cobra particular relevancia frente a las políticas de comunicación y cultura articuladas por el Estado provincial, que actualmente construye imágenes de la ciudad destinadas al mercado turístico en auge y sostiene sus estrategias de acción en el slogan “Córdoba no para”. Una urbe que promete el goce y la satisfacción desde la experiencia mercantil, el espectáculo arquitectónico y los bienes culturales, mientras que por otro lado instala la velocidad/el movimiento como variable de conexión entre puntos para ciertas clases y en oposición a otras.

#### *Aproximaciones conceptuales a la relación producción-circulación*

Antes de seguir con estas consideraciones es importante realizar algunas precisiones conceptuales. En particular, explicitar cómo la organización del sistema productivo *de la ciudad* está afectado por la compleja articulación entre producción y circulación.

Entendemos que el proceso que sustenta al sistema capitalista en tanto modo de producción es la extracción de trabajo excedentario o plusvalía; *contenido específico* en clave histórica y a la vez relacional asentado en mecanismos de apropiación/desposesión a la vez desiguales, unidireccionales y privados (MARX, 1965). Una especificación respecto a este postulado general es que, de manera convergente,

implica procesos de generación de plusvalía ecológica y plusvalía material. En ambos casos los territorios de apropiación/desposesión no puedan ser fijados de manera anticipada y definitiva. En los fundamentos de la racionalidad capitalista yace siempre un *plus* excedentario potencial que depende de la capacidad técnica y sus horizontes de realización (BENSAÏD, 2010), razón por la que las fronteras de su acción carecen de límites claros: “[t]odo se vuelve venal y adquirible” (MARX, 1885, Tomo II, Cap. 6: p.162).

La plusvalía material, en principio, se concierta a través del gasto calórico/energético/psíquico del individuo afirmado en dinámicas instanciadas de la producción, ya sean manuales o intelectuales, primarias, secundarias o de servicios, tecnológicas, industriales o domésticas, formales, informales o incluso precarizadas. Ahora bien, en condiciones de reproducción ampliada del capital estos procesos exceden el ámbito fabril y/o salarial “clásico” tomando lugar en ámbitos novedosos que movilizan el proceso productivo. Las fuentes de realización de valor se han modificado conforme a la variación del sistema a lo largo de los siglos y su alcance a escala planetaria, evidenciando en la actualidad importantes mutaciones propiciadas por procesos tanto finales como de intermediación productiva, igualmente presentes en instancias de expoliación mediante el consumo. Como resultante, existe una amplia variedad de actividades productivas que al asumir modalidades y tasas variables de inversión energética vitalizan al sistema desde escenarios muchas veces impensados. Desde este lugar es posible plantear la hipótesis de

*Dossier “La ciudad neoliberal: disputas en torno a lo urbano”.*

El privilegio de circular: los medios de circulación como instantáneas del conflicto urbano en Córdoba (Argentina)

Emilio Seveso



las circulaciones como arterias centrales de la generación de valor.<sup>7</sup>

Dentro de esta dinámica la producción de plusvalía involucra necesariamente a las reservas naturales y a los bienes comunes, tales como el agua, la tierra, los minerales y la biodiversidad, que son a la vez fuente y medio de valor. La plusvalía *ecológica* no se refiere en este marco a la llana explotación de la naturaleza, en la que los medios de circulación se insertan como variable específica, sino al límite de compatibilidad entre la expansión sistémica y su capacidad reconstitutiva a largo plazo, concretada por el eslabonamiento de la producción/la circulación/el consumo. Existe un ejercicio *excedentario* en las estrategias orientadas a la acumulación que en sus efectos suponen un plus de destrucción de activos ambientales (SCRIBANO, 2012: p.214); el sobretrabajo o sobre-uso de la naturaleza pone en “jaque” los límites de compatibilidad social anclándose en una dinámica desmedida del modo de producción vigente. En lo relativo a esta segunda noción, señalamos entonces que las relaciones de producción en general (pero específicamente, si se sostiene nuestra hipótesis, los medios de circulación) asumen un carácter activo en los procesos de destrucción perpetradas por el capitalismo, tanto en su sentido ecológico como social.

Así, retomando lo expuesto, es posible sostener que la elaboración de plusvalía material y de plusvalía ecológica resultan

centrales para la vitalización del sistema en el presente y su proyección hacia el futuro. Ambos procesos están en juego, como veíamos inicialmente, en actividades productivos específicos que como “cifra” evidencian magnitudes de bienes producidos, tendencias de exportación y modalidades de uso del suelo. Insertas en estos procesos, las circulaciones refieren a una dimensión que, en términos globales, es poco estudiada al momento de entender la dinámica de expropiación sistémica, sobre todo desde un punto de vista sociológico, pero que de todas formas no puede ser ignorada. Como es sobradamente conocido, la ortodoxia teórica señala que la tasa creciente de explotación está asentada en fuerzas principalmente productivas; esto es, en el conjunto de medios que posibilitan la creación de mercancías y, entre ellos, especialmente en la fuerza de trabajo. Es en este marco que consideramos necesario resaltar la importancia de los soportes circulacionistas para la prevalencia del capitalismo a escala global, ya que poseen al menos tanta incidencia estructurante como los primeros.

Karl Marx supo enfatizar algunas dimensiones referentes a este punto. Aunque sus mayores esfuerzos estuvieron concentrados en el análisis del proceso productivo -desplazando el interés de los clásicos por el mercantilismo y las medidas de valor-, su obra mayor señala enfáticamente la relación inseparable entre

<sup>7</sup> En rigor distinguimos analíticamente dos tipos de *medios circulacionistas*. Por un lado, los constituidos por redes inmateriales, anclados en tecnologías de comunicación que potencian los flujos de información y posibilitan intercambios virtuales. Por otro, aquellos de los que nos ocupamos aquí, concretados como un tejido material denso en la extensión, densidad y formación de las ciudades, que definen el movimiento de mercancías desde estructuras y

funciones sociales concretas. Un ejemplo claro de este último caso se refiere a los sistemas vehiculares, viales, fluviales y aéreos. Esta hipótesis es explorada con mayor detalle en Seveso (2016) considerando especialmente las modalidades de extracción energética asociadas a vías de circulación tanto materiales como virtuales.



ambas esferas como premisa del capitalismo. Los dos primeros tomos de “El Capital” trabajan sucesivamente estas ideas: producción y circulación constituyen caras complementarias (MARX, 1965: 308), existiendo un estrecho vínculo, como totalidad estructurante, entre el momento de reproducción vital del sistema a largo plazo y las dinámicas específicas que garantizan los *medios de circulación*. Ciertamente el dinero se revela a primera vista como el medio transcendental de las circulaciones, pero no logra agotar la dinámica circulatoria que desborda (entre otros aspectos) hacia el tráfico de mercancías.<sup>8</sup>

“La acción de circular, es decir, el movimiento real de las mercancías en el espacio, se resuelve en el transporte de la mercancía. La industria del transporte constituye, por un lado, un ramo autónomo de la producción, y en consecuencia una esfera especial de inversión del capital productivo. Por otra parte se distingue porque, como continuación de un proceso de producción, aparece *dentro* del proceso de circulación y *para éste*” (MARX, 1885, Tomo II, Cap 6: p.181).

El horizonte de acción en que opera el capitalismo, así como el alcance y magnitud del *quantum* de explotación/desposesión/depredación que genera, varían en función de los medios que permiten optimizar, concreta y virtualmente, el movimiento de las mercancías y su velocidad en curso. El terreno de la producción se afirma y

prolonga mediante el despliegue que efectivizan las arterias circulatorias, al extender su dinámica hacia territorios siempre insospechados. Precisamente es allí, en la bisagra entra la escala de producción y sus guías de extensión, en donde se revela la vocación mundial del sistema y uno de sus instintos básicos de conservación: “[p]or todas partes anida, en todas partes construye, por doquier establece relaciones” (MARX, 2003: p.46). Ni la tendencia a la maximización de las condiciones de explotación ni la vigencia de la dinámica de desposesión/depredación pueden ser entendidas sin la sinergia efectivizada entre fuerza de trabajo, medios de producción y medios de circulación (SEVESO, 2016).

#### *Ideología materializada: la fantasía del desarrollo y los medios de circulación*

Una aseveración sostenida en la línea de estudios culturales marxistas (en pensadores como Benjamin y Williams, por ejemplo, pero también en los teóricos de las Industrias Culturales) es que el conjunto de las estructuras elaboradas en el sistema social capitalista irradia ideología. Esto significa que los efectos de la dominación simbólica, la obturación del sentido conflictual de los acontecimientos y la invisibilización de los antagonismos de clase no opera desde un orden “superestructural” desanclado (idea mecanicista que convierte en ortodoxia teórica lo que es una simple metáfora explicativa), sino que –muy por el contrario– desbordan a partir de ámbitos sumamente concretos y singulares que, en

<sup>8</sup> No se pretende derivar una teoría de la mediación de la función del dinero como medio capitalista de circulación; tampoco se considera usar la lectura de esta función como forma de interpretación de otro tipo de mediaciones. En todo caso, lo que observamos es que ciertos

procesos de circulación en el capitalismo (más allá del dinero) están vinculados a procesos de generación de plusvalor y que su operatoria refiere igualmente a procesos ideológicos de fetichización de relaciones sociales como objetos.



principio, no tienen nada de culturales. Ludovico Silva, retomando discusiones planteadas por la escuela de Frankfurt, lo sintetiza de este modo: “[a]dvirtamos una vez más que, a pesar de su tipicidad, *no sólo la industria cultural es productora de ideología*: todo el aparato económico del capitalismo, aun cuando se dedique a cosas tan poco «culturales» como la producción de tornillos o refrescos, es productor de ideología” (SILVA, 1984: p.226). Y con esto el pensador venezolano refiere, específicamente, a la producción de imágenes, valores, ídolos, fetiches, creencias, representaciones, directamente relacionadas con las condiciones de reproducción del sistema en su escala global.

Como esbozábamos en el primer apartado, una resultante posible de las materializaciones urbanas es su contribución a la *fantasía ideológica 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: p. 3). Si en este marco reconocemos a la aceleración constante y al desplazamiento como fragmentos de una ideología fantasmática del progreso -en una sociedad que se interpreta a sí misma en constante movimiento (retomando el slogan del gobierno provincial ya citado)- es posible entender hasta qué punto las materializaciones de emprendimientos circulacionistas pueden llegar a obturar las conflictividades sociales inherentes a sus procesos. Una expresión oficial puede servir para aclarar esta situación de manera anticipada: “[l]as rutas nos unen, todos necesitamos que se enlacen nuestros destinos y en un país de tantas divisiones es bueno que construyamos rutas que nos ponen más

cerca” (Gobernador José Manuel De la Sota, prensa oficial, 11/12/2014).

Esta mención fue realizada durante la inauguración de un emprendimiento carretero en el interior provincial de Córdoba. Claramente, en una primera lectura, evoca las tensiones entre el entonces gobierno nacional y el provincial, demarcando la lucha tanto partidaria como presupuestaria así como las pretensiones presidencialistas del dirigente local José Manuel De la Sota. En la línea de interpretación que venimos siguiendo este punto puede, no obstante, ser dejado de lado ya que obedece a un escenario de coyuntura política que no nos interesa. Lo importante aquí es ese otro lugar de lectura a partir del cual se enuncia 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, implicando así una cosificación naturalizada de los vínculos sociales. En principio la referencia textual pondera la ejecución utilitaria de la obra pública, el avance de autopistas, carreteras y nodos viales que son soporte ineludible del proceso productivo. Como ya decíamos, la correlación magnitud/extensión que efectivizan los medios circulacionistas está directamente asociada a la velocidad de los movimientos económicos, la capacidad de satisfacción del consumo y la renovación de las actividades productivas. La circulación mercantil no es posible sin su presencia.

Sin embargo estas consideraciones son todavía superficiales. Lo que de manera ominosa codifican las palabras referidas por el Gobernador (la ideología no siempre está oculta, sino muchas veces exhibida de manera obscena) es la consagración mercantil enunciada como fórmula de las relaciones humanas: lo que nos conecta, lo que nos pone más cerca hoy, son los enlaces

*Dossier “La ciudad neoliberal: disputas en torno a lo urbano”.*

El privilegio de circular: los medios de circulación como instantáneas del conflicto urbano en Córdoba (Argentina)

Emilio Seveso



posibles creados no entre sujetos, sino entre cosas. Esta es la enunciación “evidente” (pero obturada gracias a su exposición desnuda) del carácter fetichista de las relaciones capitalistas: individuos (no personas) que permanecen unidos a través de objetos; es decir, relaciones que se concretan gracias a la presencia de cosas. El mercado y, con él, los medios de circulación, marcan -de acuerdo con este sentido- los términos de nuestros destinos conjuntos. Esto tiene tal concreción que implica la admisión de su forma como rasgo privilegiado de las relaciones sociales, incluso por encima de los posibles antagonismos de clase emergentes. La sociedad se ubica por detrás de estas formas o, en todo caso, puede ser entendida como su resultante.

La ponderación de estas relaciones fetichizadas no hace más que recordar una cruenta realidad: las conexiones sociales, efectivas y posibles, están configuradas por relaciones de dominación clasista que se vuelven espacio, estructura y obra pública. La capacidad de desplazamiento visibiliza los lugares de inscripción social de los sujetos; su movilidad/inmovilidad manifiesta las condiciones de libertad/encierro que los diferencia; es por ello que en los medios de circulación es posible observar la concreción de separaciones *sociales*, tanto por las

capacidades de desplazamiento y acción que facultan, como del quiebre y elusión interaccional que posibilitan. Frente a la fantasía de movilidad que adviene como promesa para todos los sectores, se produce el doble de elaboración materializado en muros espaciales y círculos de encierro; sujetos, comunidades y barrios que no pueden apropiarse de la velocidad, viendo consagrados sus cuerpos al encierro y la detención.<sup>9</sup> Desde esta re-interpretación, entonces, las palabras del gobernado resuenan como una forma “sensata” que explicita las relaciones existentes entre cosas, aunque su forma esconda la insensatez de las equivalencias sociales planteadas.

La fantasía no cumple sólo la función ideológica de desdibujar “el verdadero horror de la situación” tras una imagen armónica y equilibrada de la sociedad, sino que “crea aquello que pretende ocultar”, “constituye nuestro deseo, provee sus coordenadas” (ŽIŽEK, 1999: 15, 17). Así, el acto de creación capitalista se despliega como un espectáculo visual que confirma (repetidamente) la naturaleza industriosa del orden regente. La sola mención de su sentido “productivo” involucra el carácter de la creación y el progreso; *progredi*, que etimológicamente significa caminar hacia adelante (COROMIAS, 1994: p.477) a la manera de un avance racional, lineal y

---

<sup>9</sup> Es así que los entornos naturales del “campo” y “las sierras” constituyen sitios preferenciales de visita para los sectores sociosegregados de Córdoba, a la vez que lugares deseados/fantaseados para residir; entornos que, de todos modos, son reconocidos muchas veces como un imposible social. En respuesta a la “cadena de sueños” que instala una pregunta como la siguiente: “supongamos que puede hacerle el mejor regalo a una persona que quiere mucho... ¿qué le regalaría?” (consigna contenida en un trabajo estadístico realizado sobre 353

casos representativos en 10 “ciudades barrio” de la ciudad de Córdoba) las respuestas principales remitieron a “una casa” y a “un automóvil/una motocicleta”. Así, no es casual que en contextos de socio-segregación la posibilidad de residir en un espacio otro o el deseo circular/desplazarse hacia destinos policromáticos constituyan imágenes soñadas/anheladas por los individuos y aparezcan, a su vez, como posibilidad de “regalo” (transferencia) a un otro significativo (BOITO y SEVESO, 2015: 40-49, 95).



ascendente. Ésta es la máscara con rostro humano que, una y otra vez, el capitalismo se esfuerza en exponer. Y sin embargo, tras la imagen blanqueada y dulcificada de los acontecimientos, permanece el reverso constitutivo de la depredación sistémica, el sustento de las prácticas que anuncian una catástrofe y la simultánea ruina de la naturaleza humana.

Otra cara de la velocidad fetichizada como progreso está presente en la invención del automóvil. De acuerdo con André Gorz la aparición de esta mercancía de lujo instaló relaciones inéditas en la sociedad industrial que modificaron el paisaje urbano y la organización del hábitat hasta nuestros días. A diferencia de sus antecesoras (la carreta, el tren, la bicicleta o el ómnibus de caballo) otorgó a sus propietarios una capacidad virtualmente ilimitada de desplazamientos, permitiéndoles escoger itinerarios y velocidades. Trascendiendo los límites individuales del movimiento, consagró la distinción de clase a partir de un objeto no sólo inaccesible para muchos, sino rodeado de secretos. “Seres de excepción se paseaban a bordo de un vehículo de autotracción, de más de una tonelada de peso y cuyos órganos mecánicos, de una extrema complicación, eran tanto más misteriosos cuanto que permanecían ocultos a las miradas” (GORZ, 2011). Pero progresivamente este bien ostentoso se convirtió en una necesidad social, al igual que lo hicieron los medios de transporte que le sucedieron. El impacto que rodea su creación fue trasformando a la ciudad de acuerdo con su existencia o, más aun, la fue moldeando a su imagen y semejanza.<sup>10</sup> Consagrando diferencias de acceso al espacio y a su apropiación, a la

velocidad y la posibilidad de uso “racional” del tiempo, el deseo del movimiento fue sustituyendo al disfrute del habitar; así es cómo el mundo del transporte logró traducir en el plano horizontal de los desplazamientos el estado de separación vertical ya existente en la topografía social entre sujetos.

Así pues, los medios de circulación consolidan el alcance radial de la dinámica de expropiación sistémica y sus consecuencias. El estado de tensión entre la construcción fantaseada de la circulación y la capacidad de desplazamiento/acción de ciertas clases, que toma cuerpo en objetos sociales determinados, constituye por este camino una sinopsis de las relaciones conflictivas en la ciudad que permiten reconocer (al bies) las condiciones de libertad/constricción que vivencian ciertos sujetos “anclados” al espacio.

#### *Segunda instantánea del conflicto: una lectura situada de tramos y nodos conectivos*

La concreción de la fantasía circulacionista puede ser indagada con mayor precisión desde diversos caminos posibles. A continuación proponemos una lectura situada de las vías de circulación concretadas y escenificadas por el Gobierno de la Provincia de Córdoba en su página oficial entre enero de 2014 y mayo de 2015. Las notas de prensa permiten sistematizar ciertos sentidos preponderantes en las materializaciones, especialmente a partir de la magnitud de su impacto esperado en la

<sup>10</sup> De hecho, en nuestro país, el automóvil adquiere relevancia a partir de 1899, “inmediatamente después del inicio de su fabricación en Europa. Sourroulie plantea que la expansión está relacionada con las necesidades

del transporte de la producción agropecuaria en la pampa húmeda, lo cual impulsa la construcción de carreteras” (HARARI, 2015: 41).



ciudad.<sup>11</sup> La fuente de información fue seleccionada como marco pertinente que reproduce el discurso de las voces estatales, eludiendo la posible mediación que pudieran introducir otras voces (medios de comunicación alternativos, intérpretes políticos, voces opositoras, etcétera) mediante la transcripción total o parcial del contenido. Por su parte, las notas fueron escogidas según contuvieran información referida a emprendimientos urbanísticos (en desarrollo o finalizados) durante el período, con singular atención a aquellas que contuvieran información apreciable sobre los eventos, presencia de voces oficiales bajo la forma de citas directas y relación explícita con otros emprendimientos de similar naturaleza. La información fue interpretada, finalmente, bajo el supuesto de que la construcción de los artículos remite (por lo menos en parte) a escenas instanciadas para la mirada que interpelan a la ciudadanía como espectadora activa.

Como ha sido señalado en otros lugares (BOITO y SEVESO, 2014), en sociedades crecientemente mediatizadas y

espectacularizadas los medios de comunicación masiva asumen un lugar privilegiado y estratégico en el “arte de la edificación social”. Como instancias de mediación de la experiencia son agentes que tienden a encuadrar, producir y reproducir el registro de la materialidad viviente/presente dando forma a 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). Así, aunque la formación de ideología desborda desde la raíz hasta el último tallo del capitalismo, su canal específico de elaboración en la actualidad son los medios de comunicación. Esta es una de las razones que permite considerarlos como un lugar de expresión sintomática de las conflictividades vigentes. Estamos hablando de mercancías que hablan de mercancías (SILVA, 1984); mediaciones que lejos de agotarse en una lógica discursiva, cultural o simbólica,

---

<sup>11</sup> En total se trata de 24 notas de prensa que constituyen un registro exhaustivo del medio escogido y el período de análisis; 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, figuraron en el buscador automático 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 de obra, gráficos de las formas de circulación proyectadas y las maquetas de las obras.



actúan en el espacio de la naturaleza sensible de las prácticas.

En un espacio/tiempo como el actual el despliegue del capitalismo se realiza como imagen e ideología materializada “ajustada” al orden social existente justamente a través de canales que exponen los productos del capitalismo y de su industria cultural en imágenes de consumo. Desde este lugar interpretativo es posible entender la capacidad de estructuración de la hegemonía discursiva y sus efectos en la materialización de los vínculos entre clases, al generar un ejercicio activo de regulación de la experiencia (BOITO y SEVESO, 2014). Veamos entonces cómo diversos elementos referidos anteriormente están contenidos en fragmentos de las indagaciones realizadas.

Al menos desde los datos disponibles, los principales impactos esperados para las vías de circulación ejecutadas en Córdoba durante el período enero 2014-mayo 2015 fueron tres: a) se buscaba sistematizar, aligerar y descomprimir los desplazamientos carreteros; b) esto implicaba a su vez incrementar la capacidad y volumen de los desplazamientos, adecuando para ello las arterias vehiculares al crecimiento de la población y el tránsito; y a su vez c) ampliar los enlaces, accesos y comunicaciones entre arterias y zonas urbanas relevantes. Obsérvese que, en esta caracterización, las relaciones entre “objetos” están siempre por delante de cualquier presencia humanizada. Los términos y calificativos utilizados por las diversas voces presentes en las notas de prensa resultan indicativas en este sentido. Las construcciones son caracterizadas como “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 citados, es: ¿a qué destinatarios se refieren las notas de prensa?, 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 sólo seis de las veinticuatro 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 las menciones aparecen aluden a la zona o comunidad limítrofe (2m) o a los automovilistas/el tránsito en marcha (2m); otras referencias son todavía más dispersas, en un caso remitiendo a la región, la provincia, los viajantes y las empresas (mencionadas en conjunto) 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 son más un supuesto de la obra pública (son dados por sentado) que una referencia obligada; y a su vez que, de ser identificados, poseen una entidad abstracta, tal como sucede con la mención de las áreas territoriales o los tipos de usuarios referidos.

En todo caso, rastreando con más detenimiento los contenidos, se revela una imagen implícita que enfatiza dos sectores especialmente favorecidos: a) el área de *producción y servicios*, principalmente referente al ámbito agropecuario, y b) el *turismo*, implicando una concepción amplia de esta noción, representada paralelamente por quienes están radicados fuera de la ciudad capital (sean provincianos o no) y deben desplazarse por los tramos y nudos de conexión, como por quienes se convierten ocasionalmente en turistas en su propia ciudad/provincia al trasladarse hacia áreas urbanas o zonas de la sierra. Estos son ámbitos preponderantes pero no exclusivos,



de modo que existen escenarios ocasionalmente referidos que involucran el tránsito hacia destinos laborales de diversa naturaleza. Es desde aquí, desde el implícito, a partir de 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 la cadena de producción de un sentido fantaseado.

Ya decíamos en la primera sección que Córdoba es un polo fundamental de actividades empresariales y comerciales a escala nacional en el que se desarrollan especialmente la producción del sector primario en granos, por un lado, pero también ciertas industrias competitivas, por otro. El proyecto de producción de bioetanol en base a maíz resulta un nodo de conexión entre ambas esferas, teniendo a Monsanto como una empresa referente.<sup>12</sup> En la misma dirección la ciudad se ha constituido en un polo central de la actividad turística, sumando al ámbito serrano la imagen del espectáculo, en la articulación entre focos tradicionales-históricos persistentes y la ciudad moderna, que evidencian su presencia en emprendimientos privados y la diagramación del espacio público. La presencia de un renovado polo gastronómico es también evidencia de la articulación

productivo-turística referida (HUERGO y BERTONE, 2014).

Dentro de este complejo escenario la impronta de las arterias de conexión se inscribe como mensaje contundente en las voces oficiales. Retomando otra fragmento de la cita antes expuesta, la política proclama que “[e]s bueno que construyamos rutas que nos ponen más cerca” (Gobernador José Manuel de la Sota, 11/12/ 2014). La infraestructura de circulación supone un vínculo categórico entre producción y bienestar social que se antepone a cualquier división social o política. Como ya decíamos, se trata de una imagen construida como orden de legitimidad, impuesta sobre cuerpos, voces y prácticas que permanecen ausentes en las notas de prensa oficial; sujetos y comunidades afectadas que no ingresan en el cuadro que compone la escena instanciada para la mirada.

Del mismo modo, aunque no es siempre señalada como objetivo funcional, la estética de los emprendimientos puede ser reconocida como una resultante implícita de estas materializaciones. Diversas notas destacan el aspecto “luminario” de las obras, relevante para las miradas en tránsito y como proceso de embellecimiento

---

<sup>12</sup> 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 (aunque la planta situada en Malvinas Argentinas anunció recientemente su cierre, por un lado, debido a los procesos de resistencia llevados adelante por la comunidad y, por otro, dados ciertos cambios en el sistema productivo nacional a partir de la “reapertura” de los mercados durante el actual gobierno de Mauricio Macri). Ya en 2012 se proyectaba una cadena local de conversión entre maíz, bioetanol y subproductos que proveería de *gluten feed* y granos destilados para abastecer el consumo de animales de ordeño y *feedlots*, “y aun así restaría un excedente de 100 mil toneladas

que debería colocarse fuera de la provincia” (GARZÓN y ROSSETTI, 2012: p.3). Dentro del paisaje que venimos describiendo no es casual que la imagen de una ciudad “productiva y moderna” se tensiona con una concepción del alimento como excedente destinado a recursos energéticos y al engorde de animales para exportación; una estrategia sustentada en una geopolítica del hambre que, en la relación entre expansión sistémica, pobreza y gestión estatal, tiende a compensar los procesos de expropiación a través de políticas asistenciales y comedores comunitarios masivos desde hace más de tres décadas.



estructural. A esto se suma la mención y/o descripción de acciones diversas de parquización, arboladas y sendas peatonales que otorgan un valor añadido a las edificaciones. Las edificaciones se evidencian en “mimesis” con el paisaje urbano/rural, ponderando el carácter de paseo de algunas construcciones, que convierten el tiempo de movimiento muerto en las carreteras en una experiencia de tránsito agradable, en un intervalo posible de disfrute. Quedando así exhibidas espectacularmente ante las miradas, se convierten en parte del hábitat apropiado y apropiable que es *deseado* por los sujetos (siempre en términos de las estructurales diferenciales entre clases).

En este orden, no es casual que el implícito de los destinatarios de las obras al que nos referíamos antes involucre un estado de invisibilización conflictual. La pluralidad de agentes afectados, las situaciones de conflicto y la definición potencial de antagonismos *nunca* son mencionadas. La presencia oficial en las notas de prensa y las fotografías/videos que acompañan los contenidos no hacen más que reforzar, repetidamente, la centralidad de la infraestructura como concreción objetiva y a

los dirigentes estatales como autores y ejecutores que representan la voz de la ciudadanía.<sup>13</sup> Incluso la detallada (y a veces exacerbada) descripción de elementos técnicos, reseñados con jerga especializada y precisión numérica, ponderan esta materialidad, desplazando así subjetividades y experiencias alternativas.<sup>14</sup> La invisibilización es así una resultante activa de la exposición ideológica del mensaje manifiesto.

Como dato complementario es interesante señalar la naturaleza de los “conflictos” que sí son visibilizados en algunas notas. Por un lado, como ya destacamos en párrafos anteriores, las proyecciones urbanísticas están centralmente asociadas a la ampliación del volumen del tránsito. Un primer problema es la limitada capacidad de las vías carreteras; la explosión poblacional y el número de automóviles en circulación justifican desde este lugar muchas de las obras ejecutadas. La seguridad es también parte del discurso de actuación, pero no solo en relación a la preservación física de los viajantes; 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

<sup>13</sup> El origen de los fondos utilizados es remarcado en seis de las notas de prensa, refiriendo al uso del presupuesto y la tasa vial provinciales. En algunos casos este acento es acompañado de palabras de representantes políticos. 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 nuestro).

<sup>14</sup> Así, por ejemplo, se mencionan tipo, cantidad y medidas de las 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, 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.



procesos mercantiles implicados en los movimientos carreteros. Todos estos elementos permanecen des-conectados de conflictos sociales; incluso los eventos climáticos, que en ocasiones son señalados como causa del deterioro de rutas y caminos, son referidos en su dimensión de *pura naturaleza*. Al respecto, diversos textos académicos y comentaristas críticos destacan la íntima relación entre las catástrofes “naturales” producidas en Córdoba durante los últimos años y los conflictos urbanos recientes, aunque esta situación permanezca fuertemente velada.<sup>15</sup> Resulta evidente la ausencia de problematización de las obras durante el período considerado, incluso del principal hito circulacionista concretado: el nudo vehicular El Tropezón.

Algunos elementos que figuran en los artículos pueden ser utilizados como indicios de aproximación interpretativa que

refuerzan las anteriores afirmaciones. Aquí nos interesa el dato cruzado entre la frecuencia absoluta de aparición de las notas (lo que destaca el grado de difusión en prensa que recibió cada emprendimiento) y el número de lectores que, además de examinar la información en la Web, tomaron la decisión de calificarla con un tilde “positivo” («me gusta» en la jerga cibernauta) señalando así un punto de valoración sobre los contenidos. Solo considerando este lugar de lectura los elementos resultan de interés para ponderar el valor asignado a los diferentes emprendimientos, siendo los principales en este sentido: el nudo vial El Tropezón (5 notas, 175 clicks positivos), Autovía Córdoba-Rio 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 (3 notas, 71 tildes positivos).

---

<sup>15</sup> Ver el informe sobre Sierras Chicas de Chiavassa y Ensabella (2016) que reporta la lucha de diversas organizaciones por el manejo sustentable del agua y la resistencia a los procesos de desmonte masivo, en torno a los cuales son encuadradas las inundaciones producidas durante el año 2015. Las inundaciones en épocas de mayores lluvias son asociadas a la tala de bosques y al lavado de montañas; las sequías que llevan a la quiebra de 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. Estos eventos “ocasionaron, nueve víctimas fatales, más de 2.000 viviendas afectadas (muchas con

destrucciones totales o parciales que están siendo relocalizadas), comercios, industrias, establecimientos productivos y barrios enteros fueron impactados directamente por el agua y todas las ciudades quedaron divididas por la destrucción de puentes, vados y calles” (...) “La ciudadanía puso más en alto su voz y con rapidez las movilizaciones salieron a la calle a hacer oír su reclamo: «Lo anunciamos, deben parar los desmontes. Debemos reconstruir los centros urbanos y seguir en lucha» (comunicado del 15/02/16)”. Diversas acciones de demanda y resistencia vinculadas a estas situaciones son llevadas adelante por organizaciones miembro de la “Coordinadora Ambiental y de Derechos Humanos de las Sierras Chicas”.



Tabla 1

<i>Frecuencia de aparición de la obra en prensa</i>				<i>Clicks</i>
<i>Emprendimiento</i>	<i>Año 2014</i>	<i>Año 2015</i>	<i>Total</i>	<i>"me gusta"</i>
Nudo Vial "El Tropezón"	2	3	5	175
Nacional N°36 Autovía Córdoba/Rio Cuarto	2	0	2	140
E-53 Rio Ceballos - Circunvalación y zona urbana (tramos)	1	1	2	91
E-55 La Calera e Intercountries U113	3	0	3	88
Ruta 9 Autopista Pilar/Córdoba (diversos tramos)	1	2	3	74
Av. Japón U311	1	2	3	3
Ruta 19 – Monte Cristo (diversos tramos)	1	0	1	31
60 cuadros y San Carlos	1	0	1	9
E-86 Ruta provincial	1	0	1	8
Ruta 4 (diversos tramos)	1	0	1	2
Ruta N10 (diversos tramo)	1	0	1	1
Av. Ricardo Rojas	0	1	1	0
<i>Total de referencias</i>	15	9	24	622

Tabla 1. Fuente: elaboración propia, en base a notas de prensa del Ministerio de Comunicación Pública y Desarrollo Estratégico, Gobierno de la Provincia de Córdoba. Ver en: <http://prensa.cba.gov.ar>

Más allá de que la conexión entre los diferentes tramos y nudos vehiculares resulte obvia, es importante remarcar que algunas de estas vías están enlazadas 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 Rio Cuarto, así como Córdoba-La Calera e Intercountries; Avenida Japón (U-311) es a su vez un tramo fundamental conectado con varias rutas provinciales. Complementariamente, al situarse dentro del corredor bioceánico central, algunas de estas medidas integran los programas de consolidación regional orientados a la

*Dossier "La ciudad neoliberal: disputas en torno a lo urbano".*

El privilegio de circular: los medios de circulación como instantáneas del conflicto urbano en Córdoba (Argentina)

Emilio Seveso



funcionalización y operatividad de arreglos transnacionales como la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y la Hidrovía Paraná-Paraguay. La articulación entre la expansión del sistema agro-exportador y el incentivo a la producción tecnológica/informática se vuelve aquí evidencia, asentándose en la prevalencia de garantías operativas, tanto legales como tácticas<sup>16</sup>, así como en la disponibilidad de insumos básicos con bajo costo y condiciones de infraestructura física necesarias. En este marco, no son menores las conexiones explicitadas en las notas de prensa entre la obra pública y diversas empresas, a partir de las cuales es posible establecer un nodo conectivo entre circulaciones capitalistas, procesos mercantiles/financieros y la orientación estratégica de los emprendimientos.<sup>17</sup>

Volviendo sobre estas consideraciones, se revela la potencia elástica del capital, que a través de las arterias circulacionistas es capaz de romper (una y otra vez) los límites de la producción y la acumulación, involucrando el usufructo del modelo agro-exportador en anclajes productivos específicos. El entramado de estas relaciones “productivas”, en su doble sentido funcional e ideológico, permite 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”

<sup>16</sup> No es casual que, de cara al fortalecimiento de su Aparato Represivo, el Estado provincial haya encontrado nada menos que en la institución militar una respuesta de resguardo para el orden productivo asociado a las circulaciones. Es en este marco que, durante 2015, fueron incorporados 200 gendarmes a los 300 existentes en “rutas que por su ubicación son consideradas estratégicas en la circulación interprovincial, y donde los controles son imperativos”. Como pliegue constitutivo, esta política de militarización de las arterias de desplazamiento ha permitido que “la Policía provincial pueda derivar más efectivos a

(Gobernador Jose Manuel de la Sota, 6/10/2014). Como ya decíamos, un implícito escenificado de las circulaciones es que la cadena de producción incide en la generación de un círculo virtuoso a nivel social: la extensión de los medios circulacionistas y sus resultantes económicas son bastión de la sociedad en su conjunto. No es otra que esta fantasía uno de los pilares que sustenta las prácticas de expropiación y depredación, blanqueada en sus procesos a partir de la promesa del bienestar futuro. Es por eso que en este cuadro los actores antagonistas al “progreso” son representados por otras gargantas, no siendo reconocidos como voz pública, constituyendo en un total implícito ante la revelación “desnuda” de las obras.

### *Conclusiones*

En este trabajo exploramos la incidencia de las intervenciones públicas orientadas a la circulación, reconociendo la implicancia de sus materializaciones como soporte del sistema productivo en la ciudad de Córdoba. Por un lado mostramos algunos indicios que ponderan la centralidad de los medios circulacionistas en la generación de plusvalía material y plusvalía ecológica. El proceso de re-organización de la economía Argentina durante el último cuarto de siglo sólo puede ser comprendido reconociendo la

tareas en los centros urbanos” (La voz del interior, 19/12/2015) lo que se enmarca en estrategias progresivas de resguardo y saturación de la ciudad.

<sup>17</sup> 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.



inscripción de los países del Sur Global en el mapa mundial; y, como una de sus aristas, en función de mecanismos específicos de expropiación asentados en la transnacionalización vía circulaciones. La consagración del status periférico, dependiente y neocolonial de nuestros territorios está directamente asociado a los flujos de desposesión/depredación concretados en la extensión, densidad y formación de las ciudades, conforme a estructuras que cumplen funciones de movilidad/desplazamiento específicas.

Por otro lado, también mostramos que los medios de circulación portan un sentido ideológico que precisa ser especificado al momento de referir a su impacto en la dinámica de organización de la ciudad. Los hitos urbanos, bienes ostentosos y capitales productivos que concretan la movilidad en las urbes portan un esquematismo de sentido vinculado a la posibilidad de tránsito, velocidad y libertad, sinónimos de progreso y progresismo. Anclados al orden social existente, ¿quién podría negar la naturaleza positiva del tráfico y la circulación, de obras destinadas a reducir las distancias entre las personas? Cuatro carriles que recorren un hermoso paisaje urbano (o bien podría ser rural), sembrados por luces destellantes, impugnan el carácter sanguinario de las mercancías reclasificando su naturaleza y dulcificando sus relaciones. Más aún, hemos visto que las obras ponderan un sentido artístico que revela el carácter *social* de la producción; mucho más que el puro sentido utilitario, la creatividad de la naturaleza humana es revelada en ellas. A través de este ejercicio sensible la funcionalidad de los medios de tráfico y circulación (medios de la reproducción concreta del capital, materiales básicos de su fisonomía) tiende a ser (re)valorizada no solo por su carácter funcional, sino en su

dimensión estética, como arte y embellecimiento.

“Pero ¿qué ocurre? Lo que tenía que ocurrir allí donde hay intereses comerciales: que se le presenta al espectador como «copia» de la realidad lo que no puede ser sino una interpretación de la misma” (SILVA, 1984: p.233). Todo lo no-dicho, o mejor, todo lo supuesto, es también parte constitutiva del sentido propuesto. El viajante, el comerciante o mercader, el ciudadano medio y el turista, el habitante de la ciudad y el poblador del territorio, son receptores pasivos de estas imágenes; *pasivos* porque el sentido ideológico permanece velado ante los ojos y por lo tanto tiene que ser buscado incisivamente. Esto no significa que la ideología ocluya el aspecto mercantil, sino por el contrario: todo lo que *debe ser visto* es revelado, de modo que el capital puede operar libremente mostrándose en su doble carácter productivo, a la vez en su papel instrumental e ideológico. En contigüidad con estos hechos, mostramos que los contenidos de la prensa estatal resultan simplemente “realistas”: no hacen más que reproducir datos empíricos, objetivos, duros, que de este modo confirman las relaciones existentes.

Por eso es que, a contrapelo del pliegue de sentido que sugiere la posibilidad de apropiación universal de las obras de circulación (en términos de capitales monocromáticas, que *no tienen color*, tal como refería una expresión del gobernador provincial), la incidencia de las intervenciones orientadas a la circulación muestra una operatoria diferencial desde el par cuerpo/clase. No sólo referimos a su capacidad de apropiación y uso efectivo, sino al efecto que poseen para el desplazamiento diferencial y el acceso específico a entornos de la ciudad (y más allá de ella). En estos términos, resulta significativo el revés constitutivo de los medios de circulación

*Dossier “La ciudad neoliberal: disputas en torno a lo urbano”.*

El privilegio de circular: los medios de circulación como instantáneas del conflicto urbano en Córdoba (Argentina)

Emilio Seveso



como muros y fronteras de clase, dada su incidencia en los procesos de expulsión, inmovilización y encierro de ciertas poblaciones que (a contramarcha de la velocidad) permanecen ancladas al espacio.

Es en este escenario en el que toman lugar las 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

sectores afectados, marcadas por procesos constantes de expropiación y reconfiguración experiencial. Frente a ellos el “desarrollo”, dado por supuesto en la obra pública, se revela como un eufemismo de prácticas orientadas a preservar y extender las garantías al capital, enlazando los territorios y poblaciones a una catástrofe que se despliega ante los ojos. En las circulaciones late el efecto de la producción mercantil, frente al cual la expresión ideológica es a su vez guardiana y protectora.

---

#### *Bibliografía citada*

BASODANA, J. y CALSADA, J. (2016); “Cerca de 90.000 camiones transportan granos a fábricas y puertos”, Informativo semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario, año XXXIII, N° 1744, 5 de Febrero de 2016, pp.3-5.

BOITO, M. E. Y SEVESO, E. (2015); *La tecnología como ideología en contextos de socio-segregación. Ciudades-Barrio (Córdoba 2011-2014)*. Rosario: Editorial Puño y Letra. Recuperado de: <http://bit.ly/ticseg2015>

BOITO, M. 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.

BENJAMIN, W. (1994). *Discursos interrumpidos*. Barcelona: Planeta Agostini.

BENSAÏD, D. (2010). *Los desposeídos. Karl Marx, los ladrones de madera y los derechos de los pobres*. Buenos Aires: Prometeo.

CHIAVASSA, S. y ENSABELLA, B. (2016); “Sierras chicas después de la inundación de 2015”, Publicado en *alfilo*, Facultad de Filosofía y Humanidades de la Universidad Nacional de Córdoba. Recuperado de: <http://www.ffyh.unc.edu.ar/alfilo/>

ENGELS, F. (1859); Reseña a “Crítica a la Economía Política”, publicado en el periódico *Das Volk* N°14 y N°16.

GARZÓN, J. M. y ROSSETTI, V. (2012); “Córdoba: la cuna del bioetanol a base de maíz”. Revista *Novedades Económicas*, año 34, N° 653, pp 1-3. ISSN: 1667-4790. Recuperado de: <http://www.ieral.org>

GORZ, A. (2011); “La ideología social del automóvil”, en *Ecológica*. Buenos Aires: Capital Intelectual.

HARARI, I. (2015); *A media máquina. Procesos de trabajo, lucha de clases y competitividad en la industria automotriz argentina (1952-1976)*. Buenos Aires: CEICS.

*Dossier “La ciudad neoliberal: disputas en torno a lo urbano”.*

El privilegio de circular: los medios de circulación como instantáneas del conflicto urbano en Córdoba (Argentina)

Emilio Seveso

---



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

HUERGO, J. y BERTONE, J. (2014), “Los circuitos y las circulaciones del comer y beber cordobés: entre los espectaculares viajes sensoriales a la ‘tierra prometida’ y el rutinario caminar en círculos de encierro”, en *Urbanismo estratégico y separación clasista. Instantáneas de la ciudad en conflicto*, Boito y Espoz (comp.). Puño y Letra: Rosario.

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

MARX, K. (1965); *El Capital. Crítica de la Economía Política*. Tomo I. Ediciones Venceremos: La Habana. Tomo II, según versión Web Recuperado de: <https://www.marxists.org/espanol/>

SCRIBANO, A. (2012). “Hacia unas Ciencias Sociales del Sur. Pensar las prácticas autonómicas entre el Imperialismo, la Dependencia y el Colonialismo”, en *Teorías sociales del Sur: una mirada post-independentista*. Buenos Aires: ESE Editora.

SEVESO, E. Y MORALES, A. E. (2016); “Disputas urbanas en contextos de reestructuración del capital: políticas estatales, expropiación territorial y resistencia en “Villa El Tropezón” (Córdoba 2013-2015)”. Mimeo.

SEVESO, E. (2016A); “Medios de circulación, premisa del conflicto: esbozo sobre su materialidad presente en la provincia de San Luis/Argentina”, en Cuaderno Urbano, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional del Nordeste. ISSN: 1853-3655. [EN PRENSA]

SILVA, L. (1984). *La Plusvalía Ideológica*. Universidad Nacional de Venezuela: Caracas.

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

ŽIŽEK, S. (1999); *El acoso de las fantasías*. España: Siglo XXI Editores.

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

#### *Otras fuentes consultadas*

CÁMARA ARGENTINA DE COMERCIO (2010); “Perfiles exportadores provinciales 2014”. Autor: Buenos Aires. Disponible en: [www.cac.com.ar](http://www.cac.com.ar)

DIEGO MARCONETTI (5 de septiembre de 2015). La solución: 12 puentes y 200 millones de dólares. Diario La Voz del Interior. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/>

REDACCIÓN (27 de julio de 2016). El cierre del anillo de Circunvalación será complejo de transitar. Diario La Voz del Interior. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/>

REDACCIÓN (19 de diciembre de 2015). Habrá 200 gendarmes más en las rutas. Diario La Voz del Interior. Recuperado de: <http://www.lavoz.com.ar/>