

## Aportes para la evaluación del proyecto de Autovía de Montaña desde los Estudios Urbanos y las Ciencias Sociales Críticas

Este proyecto grande y complejo que se evalúa hoy tiene múltiples dimensiones que merecen considerarse, y que analizadas desde el sentido común alcanzan para, como mínimo, **sospechar y preferir otras trazas para la autovía**. Por ejemplo, que no afecten lo poco que nos queda de bosque nativo, ni alteren reservas naturales, y mucho menos que “activen”<sup>1</sup> un yacimiento de uranio.

En este tiempo se estuvo ocultando información a las poblaciones afectadas. Hoy estamos en una Audiencia en la que supuestamente se nos consulta, pero desde el Estado Provincial parece que las decisiones ya están tomadas. Como antecedente inmediato, podemos mencionar el puente y viaducto - parte inicial de esta misma obra- que ya está en marcha: los vecinos de la Comuna de San Roque tomaron conocimiento del inicio de la construcción al realizarse expropiaciones de viviendas y evacuaciones por posibles derrumbes, todo esto previo al Estudio de Impacto Ambiental y a la Audiencia Pública<sup>2</sup>, que funciona más como un espacio de legitimación, cuando no mero trámite, que de verdadera consulta.

### El lugar de las Audiencias Públicas

Agradecemos esta posibilidad de expresarnos en una Audiencia, la posibilidad de que nuestra opinión y fundamentos sean tenidos en cuenta para la toma de decisiones, o al menos ese es el sentido de este espacio, más allá de que no es vinculante. Hay que destacar que la implementación de estas audiencias, como instancia obligatoria en el proceso de aprobación de proyectos de envergadura para la Provincia - que supongan impacto ambiental-, ha sido incluida en la Ley de Política Ambiental de Córdoba N° 10.208, fruto del reclamo de los “inconsultos” habitantes. La tan mentada “licencia social”, auto-atribuida por empresas y denunciada por su inexistencia por parte de los vecinos; es una tensión largamente expresada en numerosos conflictos socio-ambientales, pero cuya máxima visibilidad fue alcanzada con la pretensión de instalación de Monsanto, que puso en el tapete dicho debate, y cristalizó en la reforma de la mencionada ley. Desde su sanción en 2014 hasta 2017, se realizaron 220 audiencias (con la participación de 3.500 personas), y sólo en un caso implicó el freno al proyecto propuesto, según una investigación publicada en el Diario La Voz del Interior

Este espacio no ha sido “cedido” por ningún ente de planificación, sino que es una conquista de las luchas de los habitantes por participar de la toma de decisiones. En este sentido, destacamos la importancia del Principio Precautorio, así como seguramente otros oradores lo han hecho y lo seguirán haciendo en esta jornada, para decir una vez más: no somos los habitantes los primeros que debemos justificar nuestras acusaciones a las empresas que nos afectan o podrían afectar; son ellos los que deben primero demostrar inocuidad y beneficio colectivo. En este marco de argumentación, el Estudio de Impacto Ambiental que presenta este mega emprendimiento, así como ha sucedido con otros anteriores, coincide en ignorar impactos sociales-culturales, además de la ya tristemente habitual tergiversación de datos científico-técnicos, que luego son refutados desde otros sectores técnicos y demás interesados en los impactos verídicos.

Sin embargo, para poner en perspectiva el alcance del sentido de la participación para este estado, lo que venimos analizando como equipo de investigación que desde 2006 trabaja en relación a problemáticas habitacionales, urbanas, y en relación al turismo, es que lo que el Estado ha generado como una especie de ‘metodologías participativas’ para actualizar sus planes estratégicos (de turismo, de cultura, gobernanza, etc.), los llamados foros, **no son más que estrategias políticas de hacer aparecer formas predeterminadas de consenso, con el sólo objetivo de legitimar sus intervenciones**. A través de ‘foros’ se supone una inclusión activa de todos los actores involucrados en la problemática. Lo que hemos podido observar a partir de nuestra participación es que **el trabajo territorial necesario para garantizar la diversidad** de agentes sociales en el debate propuesto **es nulo o casi nulo**. Generalmente predominan agentes del Estado (en sus diferentes mediaciones) cuyo aporte al debate se encuadra en demandas burocráticas o de infraestructura, característico de la comunicación intergubernamental; y agentes del mercado reclamando una mayor desregulación para el avance de sus negocios inmobiliarios o turísticos.

<sup>1</sup> En relación a esto último: el radón, uno de los gases que emana el uranio en su proceso, y que es radiactivo, es contenido por la tierra. Al ser removido, liberado al aire y por ende inhalado, tiene efectos cancerígenos.

<sup>2</sup> <http://ecoscordoba.com.ar/san-roque-cordoba-entre-todos/>

No creemos que sea casualidad el orden de los primeros 50 oradores de esta Audiencia. **Los pocos pobladores que llegan a debatir en estos espacios, con demandas situadas** –y generalmente basadas en un fuerte impacto sobre sus cotidianas formas de supervivencia-, son subsumidos por una metodología cerrada que sólo deja expresar aquello que el Estado/Gobierno necesita escuchar.

En esta dirección es que, espacios como **las Audiencias Públicas deben dejar de ser herramientas de legitimación del Estado** en cuanto a sus pseudo-modalidades participativas para convertirse en una clara estrategia de las organizaciones sociales, científicas, académicas, educativas y populares de articulación para generar otras formas de expresión que repudien este tipo de políticas públicas nocivas para la vida social, cultural y natural de nuestras poblaciones. Para esto es necesario garantizar la información completa y, por supuesto, debatir en serio y no con decisiones ya tomadas.

### **El aporte desde nuestras disciplinas**

Desde el Ministerio de Ambiente se dice en los medios que la Universidad Nacional de Córdoba avala este proyecto: queremos dejar sentado que, como equipo de investigación, el Programa Ideología, Prácticas Sociales y Conflicto, que está radicado en el CIECS (Centro de Investigaciones y Estudios sobre Cultura y Sociedad) entidad de doble dependencia, de la UNC y de Conicet, e integrado por docentes y becarios de varias facultades, no avalamos este proyecto. Y, desde nuestro lugar y el conocimiento construido a partir de nuestras disciplinas, venimos a realizar un aporte específico.

Seguramente habrá en esta Audiencia entre los oradores especialistas que fundamenten las dimensiones referidas al ecosistema, al bosque nativo; biólogos que expliquen el mismo concepto de ecosistema (algo que de hecho aprendemos en segundo grado, pero que los asesores del Sr. Ministro de Ambiente parecen no recordar, ya que cuando se habla del daño al bosque, en el Estudio de Impacto Ambiental, como mitigación o reparación se propone “reforestar”; plantar árboles, como si los árboles solos fueran un ecosistema en sí). Seguramente, también intentarán fundamentar por qué este proyecto atraviesa, en la traza propuesta actualmente, “un yacimiento de uranio de 100.000 toneladas; el 76,4% de su trazado invade zona rojas que son áreas naturales protegidas de bosque nativo por una ley que el propio gobierno incumpliría; además de embestir una Reserva Natural en Cosquín”, como detalla Daniel Díaz Romero en Sala de Prensa Ambiental<sup>3</sup>.

Lo que queremos compartir hoy es conocimiento científico, generado desde diversas disciplinas de las ciencias sociales en más de una década de indagación sobre los procesos de urbanización en Córdoba.

**Generalmente se alude a los impactos sociales o culturales del proyecto de una manera muy amplia y vaga, poco precisa, con términos como “trabajo”, “crecimiento”.** Incluso este Estudio de Impacto Ambiental cuenta con una Licenciada en Trabajo Social en su equipo, y a pesar de contener un detallado análisis de datos censales e indicadores económicos, no se refiere de ninguna manera a las experiencias y vivencias de los habitantes ni de los visitantes.

Nuestras investigaciones dan cuenta de que las maneras de organizar el hábitat y la circulación vial afectan cómo se sienten, cómo se relacionan, cómo actúan, lo que pueden y no pueden hacer los habitantes. Crear espacio es crear sociedad, de allí que la violencia social que se incrementa y que lamentamos frecuentemente en sus más crudas expresiones, **se relaciona con otras violencias más veladas u ocultas que se cometen, entre otras formas, a partir de la disposición de obras viales o comerciales o espacios habitacionales.**

Numerosa evidencia empírica muestra este vínculo entre arquitectura, urbanismo y relaciones sociales. Nosotros lo hemos constatado, por ejemplo, en el caso del Programa Mi Casa Mi Vida (y coincidiendo con lo relevado por universidades e institutos de Brasil y Chile, donde el mismo programa financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo se aplicó con similares efectos). Lo que se proponía como “solución”, como “sueño cumplido”, como “progreso”, como “dignidad”, terminó en “pesadillas”, en ruptura de lazos de pertenencia con el territorio, aislamiento y privatización de la vida cotidiana, debilitamiento de vínculos de solidaridad y redes entre vecinos y vecinas, temor a salir, además de innumerables dificultades en la vida cotidiana.<sup>4</sup> Lo hemos constatado también en el caso del Nudo Vial El Tropezón, donde una megaobra vial

---

<sup>3</sup> <http://www.periodismoambiental.com.ar/proyecto-2%C2%AD2-una-biopsia-para-el-paisaje-cordobes/>

<sup>4</sup> Boito, E.; Espoz, B. y Sorribas, P. (2013) “Pensar los des-bor-des mediáticos del conflicto: las ciudades-barrios como síntoma de la actual tendencia urbana de socio-segregación”, en Revista *Papeles del CEIC*, vol. 2012/1, n° 81, CEIC (Centro de Estudios sobre la Identidad Colectiva), Universidad del País Vasco. <http://www.identidadcolectiva.es/pdf/81.pdf>

para agilizar el tránsito, para el turismo y para las zonas residenciales de las clases más privilegiadas, no tuvo en cuenta en ninguna instancia de su planificación la experiencia y los derechos de los habitantes de la histórica Villa El Tropezón. Este nudo vial, construido y publicitado para la conexión, se tornó un muro que encerró y separó aún más a los ya separados habitantes de la villa, en especial los jóvenes, que vieron potenciadas las dificultades para acceder a la educación, la salud, el trabajo y el entretenimiento, relacionadas estas a sus condiciones de vida y a la discriminación social que sufren, desde un Nudo Vial constituido como barrera material, que impide ser cruzado, impide salir, impide circular.<sup>5</sup>

En todos estos casos, lo que se presenta, enuncia y publicita con objetivo de *inclusión*, de *mejora de calidad de vida*, de *promoción de derechos*; aunque sean auténticas las intenciones, no tiene efectivamente en cuenta las reales vivencias y experiencias de los sujetos en sus espacios, y los IMPACTOS AMBIENTALES de las intervenciones materiales en las vidas de las personas. Lo que venimos viendo en Córdoba, en términos generales, es una tendencia a la socio-segregación, plasmada en estadísticas,<sup>6</sup> plasmada en formas residenciales de aislamiento y separación por clase social, como separación también en los espacios de educación, entretenimiento y consumo.

**Se nos ha hecho tolerable y hasta deseable para buena parte de la sociedad el aislamiento y la separación**, lo que empobrece la experiencia urbana. La ciudad en su esencia es diversidad, y esta forma de habitarla es violenta, promueve la violencia y perjudica, aún más, a los ya desfavorecidos (un estudio del PNUD, por ejemplo, señala que los indicadores de desempeño escolar y de calidad de empleo empeoran para el mismo nivel socioeconómico para quienes residen en vecindarios homogéneos).<sup>7</sup>

La *seguridad*, el *desarrollo*, el *progreso* y, cada vez más fuertemente el *turismo* y el *patrimonio*, son palabras comodines, que sirven para legitimar intervenciones del Estado. Pero si vemos en detalle las experiencias, en realidad encontramos que es cierto sector del Mercado el que siempre se beneficia.

Por ejemplo, en los casos de Güemes o Alberdi,<sup>8</sup> que hemos estudiado, y que son similares en ciertos aspectos a los de San Telmo o del Abasto en Buenos Aires (estudiados por María Carman y Ana Gretel Thomasz<sup>9</sup>), **la reivindicación del patrimonio cultural y el impulso al turismo han favorecido:**

---

Levstein, Ana y Boito, Eugenia (comps.) (2009), *De Insomnios y vigiliadas en el espacio urbano cordobés: lecturas sobre ciudad de mis sueños*, Universitas: Córdoba

Boito, E. y Michelazzo, C. (2014) "Córdoba en pedazos. Habitar / circular en contextos sociosegregados". En Revista Estudios Sociales Contemporáneos. N°10. Mendoza, 2014. Instituto Multidisciplinario de Estudios Sociales Contemporáneos, IDEHESI/CONICET

Espoz, E. (2013) *Los 'pobres diablos' en la ciudad colonial. Imágenes y vivencias de jóvenes en contextos de socio-segregación*. ESEditora, Buenos Aires

<sup>5</sup> ALVAREZ, A. (2018). *Subjetividades juveniles y sociosegregación en la ciudad contemporánea: un acercamiento desde la experiencia de jóvenes de Ciudad Villa Retiro y Villa El Tropezón*. Tesis de Licenciatura. Facultad de Psicología de la UNC: Córdoba.

MAZUR, M., MORALES, A. y PARDO, D. (2012). *Reflexiones en torno a la participación de los jóvenes en los procesos comunitarios de Villa El Tropezón. Enmarcadas en un contexto de visibilización de acciones colectivas por riesgo de desalojo*. Tesis de Licenciatura. Facultad de Psicología de la UNC: Córdoba.

<sup>6</sup> Molinatti, F. (2013) *Cambios en los patrones de segregación residencial en la ciudad de Córdoba. Años 1991, 2001 y 2008*. Tesis presentada para optar al grado de Magíster en Demografía, Centro de Estudios Avanzados, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba. Peralta C. y Liborio M. (2014) "Redistribución poblacional en la ciudad de Córdoba entre los períodos intercensales 1991-2001 / 2001-2008. Evaluación de los procesos de dispersión, densificación, gentrificación y renovación." En Revista Vivienda y Ciudad. Vol.1, pp. 99-113. Disponible en file:///C:/Users/Cecilia/Downloads/9544-26987-2-PB%20(1).pdf

<sup>7</sup> PNUD 2009 "Segregación residencial en Argentina"  
<http://www.ar.undp.org/content/dam/argentina/Publications/Desarrollo%20Humano/AportesDesHum%20II%20SegRes%202009.pdf>

<sup>8</sup> BOITO, M. E.; PEREYRA, A. (2015) "Embelllecimiento estratégico en la ciudad de Córdoba: continuidades, tensiones y rupturas en las prácticas de habitar en el barrio Güemes" (2000-2014) Revista de Estudios Socioterritoriales. Centro de Investigaciones Geográficas CIG-Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales CONICET/UNCPBA. Número 19. Enero-junio 2016. Disponible en: <http://www.unicen.edu.ar/content/revista-estudios-socioterritoriales>

BOITO, M. E.; MICHELAZZO, C. (2015) "Patrimonio, identidad y espectáculo: una aproximación a las tensiones que conforman el espacio barrial de Alberdi, Córdoba, durante la última década". Ponencia presentada en PreAlas, Cuyo, julio de 2015. Disponible en: <https://rdu.unc.edu.ar/handle/11086/5953> SALGUERO MYERS, K. (2015) "Segregación urbana y reproducción del capital. El caso de la ciudad de Córdoba (2003-2013), sus transformaciones físicas y las experiencias sociales posibles", en Boito (comp.) *Lo popular en la estructura de la experiencia contemporánea*, Buenos Aires: Ed. El

- **la concentración de la propiedad inmobiliaria en grandes capitales inversores extranjeros;**
- **el desalojo “light” o velado de los trabajadores residentes en el barrio** (que se “gentrifica”, se hacen más caros los impuestos, se demuelen o transforman en comercios las casonas que funcionaban como hospedajes económicos);
- **las dificultades para los artesanos** que, lejos de verse beneficiados como a primera vista pudiera parecer, ven disminuidas sus ventas en beneficio de los comercios y franquicias internacionales que se instalan con fuertes inversiones en publicidad. Estos proyectos de “revalorización” que responden a estéticas transnacionalizadas, no incluyen la diversidad y creatividad local que pueden expresarse en una feria amenazando las posibilidades de permanencia y aprovechamiento económico del turismo de los artesanos y tradicionales comerciantes.

### ¿A quiénes favorece esta obra?

Mencionamos esto para ejemplificar que, no por favorecer -supuestamente- al turismo, este proyecto va a favorecer a los habitantes de estas localidades y de esta provincia. El “turismo” así como puede convertirse en dinamizador del crecimiento y la economía local también puede traer, y ha traído, en numerosos casos estudiados por un lado, segregación, expulsión velada de sectores que ya no se pueden quedar; y por el otro, apropiación privada y para el consumo del patrimonio natural y cultural (el cual debería remitir a la historia, a la identidad y a los bienes comunes más que a obras museificadas).

En el caso de la Autovía de Montaña, no sólo porque la obra prevista interviene –y de forma irremediable- el entorno natural de las sierras, que constituye el principal atractivo turístico de la zona, sino que además, si se incrementara el turismo, esto no implicaría necesariamente una mejora en la calidad de vida de los habitantes de la región. Basta mirar los mismos números que aporta el propio Estudio de Impacto Ambiental. El motor del crecimiento económico de la región, agrupado bajo el gran rubro “turismo”, no está liderado por los servicios de hotelería y restaurantes sino por otro que agrupa al sector inmobiliario y los alquileres. Siendo el sector inmobiliario un sector especial de la economía, puesto que requiere grandes inversiones iniciales (y capacidad de lobby para obtener permisos y mejoras)<sup>10</sup> siendo que, además, es un sector que se viene beneficiando de la obra pública estatal y obteniendo efectivamente permisos y *legalidades ilegítimas* a la hora de avanzar sobre el bosque, los cupos de agua y los usos del suelo.

En este sentido llama la atención que esta obra, esta traza en particular de la Autovía, a diferencia de las alternativas desestimadas, pero avaladas por sectores más amplios de la ciudadanía, avanza con conectividad vial sobre las sierras, generando una inevitable expansión de la zona urbanizable (a pesar de que en algunos casos pueda enunciarse que se prohibirá expresamente). Es inevitable que nos surja la pregunta, ¿serán los grandes capitales inmobiliarios, además de ya beneficiarse con la autovía, los que estarán presionando por esta alternativa?

**Siempre pensamos que la intensidad de la velocidad nos habla de la posibilidad que tienen los sujetos de encontrarse, o no, de interactuar, o no. La realización de las grandes obras viales aparece como clave para comprender las formas de circulación de los cuerpos en nuestra Córdoba contemporánea.** Esta disposición a un tipo de intensidad de movimiento, al menos, nos señala algunas cuestiones que debemos indagar para saber con rigurosidad, pero sobre todo con respeto, qué impactos tendrán a corto, mediano y largo plazo en todas las comunidades que atraviesa.

En definitiva, se trata de poner en perspectiva la “naturalizada” idea de ‘desarrollo’ y preguntarnos: ¿desarrollo hecho por quién?, ¿y para quién? ¿Qué consecuencias trae “este” desarrollo para las comunidades? ¿El desarrollo turístico de ESTA TRAZA de AUTOVÍA se manifestará en una mejor calidad de vida de los pobladores? ¿O será para los nuevos pobladores, aquellos que aparecen transitoriamente,

---

Colectivo y SALGUERO MYERS, K y MICHELAZZO C (2017) “Capitalismo, refundación y conflicto. La disputa por el espacio-tiempo urbano en Córdoba, Argentina”. Revista Territorios, 0 (37), Universidad del Rosario, Bogotá. Pp. 17-40.

<sup>9</sup> Thomasz, A. G. (2014) “El Derecho a la Ciudad hoy, ¿cómo se construye?”, en Millán, y Brites: Ciudades vivas.

Imaginaciones sobre el territorio. Universidad Nacional de Misiones y Conicet: Posadas.

Carman, María (2011) “El proceso de ennoblecimiento y la salida negociada de los innobles en Buenos Aires”, en Cad. Metrop. Vol 3 N°2. Pp. 257-278: San Pablo

<sup>10</sup> Pintos y Narodowsky, por ejemplo, lo han documentado respecto a la cuenca del Río Luján. En: Pintos y Narodowsky (coords.) (2012) *Privatopía sacrílega*. Imago Mundi: Buenos Aires

generando nuevas modalidades de productividad cuya plusvalía no vuelve a la comunidad, sino que pulula en los flujos financieros de vaya a saber qué lugar?

Quizás sea condición de nuestra propia experiencia no tener muchas respuestas. Pero seguir teniendo muchas y múltiples preguntas nos señala los vacíos que tanto el Estado como el Mercado dejan en su avance concertado.

Por lo expuesto: SOLICITAMOS al Sr. Secretario de Ambiente proceda a RECHAZAR el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de Córdoba y realizado por el Instituto de Investigación de Servicios Públicos de Infraestructura (IISIP), de conformidad a lo establecido en el artículo 17 de la Ley Provincial 10.208.

Programa Ideología, Prácticas Sociales y Conflictos, Centro de Investigaciones y Estudios sobre Cultura y Sociedad, Universidad Nacional de Córdoba y Conicet.