

Desarrollo, infraestructura urbana y ordenamiento clasista en la ciudad de Córdoba (Argentina)

Katrina Salguero Myers

 <https://orcid.org/0000-0003-1785-6369>

Universidad Nacional de Córdoba.

k.salguero.myers@unc.edu.ar

Cecilia Quevedo

 <https://orcid.org/0000-0001-6964-1349>

Universidad Nacional de Córdoba/Universidad Nacional de Villa María.

cecilia.quevedo@unc.edu.ar

RESUMEN

El artículo aborda la relación entre desarrollo e infraestructuras en un área de la ciudad de Córdoba (Argentina) denominada Quinta Sección. Desde un ejercicio de crítica ideológica, se analizan tres intervenciones inauguradas durante 2018 y 2019, orientadas a lograr circulación rápida, seguridad urbana e inclusión social. El abordaje presenta discusiones conceptuales en torno a las ideas de desarrollo, ideología y ciudad; y analiza las infraestructuras urbanas como horizonte de expectativas sociales desde una perspectiva de clase. La estrategia metodológica es cualitativa y para el análisis de las tres infraestructuras se utilizaron fuentes primarias (entrevistas resultantes del trabajo de campo) y secundarias (periodísticas, imágenes y documentos oficiales). Como resultado del trabajo se presenta la operatoria ideológica que, desde la idea de desarrollo, construye material y simbólicamente a la infraestructura como bien innegable, interviniendo en espacios urbanos obturando el conflicto y generando separaciones/unificaciones sociales.

Palabras clave: Ciudades, Desarrollo, Infraestructura urbana, Clases sociales, Ideología



Development, Urban Infrastructure and Class-Based Ordering in Cordoba City (Argentina)

ABSTRACT

The article engages the connections between development and infrastructure in an area of the city of Córdoba, Argentina, called the Fifth Section. From an ideological critique approach, the research examines three urban interventions inaugurated during 2018 and 2019, oriented to achieve fast circulation, urban safety, and social inclusion. The proposal, on one hand, presents a field of interrogations around the concepts of development, ideology and cities. On the other hand, it analyzes three urban infrastructures that materialize social horizons and expectations with a class perspective. The methodological strategy is qualitative and based on journalistic sources, images, official documents and interviews made during field work. The article arrives at conclusions regarding an ideological operation that, based on the idea of development, presents infrastructure as an undeniable benefit that transforms spaces, seals social conflict, and produces social separations/unifications.

Keywords: Cities, Development, Urban infrastructure, Social classes, Ideology

INTRODUCCIÓN

El presente artículo aborda el campo de los estudios urbanos desde una perspectiva crítica, que pone en relación las transformaciones físicas con las dinámicas sociales y sensibles de la vida en las ciudades. En este estudio tomamos como estrategia de análisis la crítica ideológica desde la perspectiva de Slavoj Žižek (2003, 2012), analizando en tres infraestructuras urbanas las operaciones ideológicas de universalización de un particular (Žižek, 2012), la obturación del conflicto y de las contradicciones internas, y las diversas formas de agrupamiento y separación involucradas.

Como caso de estudio, analizamos la nueva infraestructura en un sector de la ciudad de Córdoba, llamado Quinta Sección, que incluye la construcción de un puente, la apertura de una avenida de circulación rápida y la edificación de un parque educativo. Tomamos estas intervenciones de infraestructura vial y de equipamiento social para interrogar los procesos de transformación, las implicancias del desarrollo y su sesgo de clase. Sostenemos que estas modificaciones materializan miradas de la vida urbana hegemónica y deseable, y presentan una idea de desarrollo como horizonte sin fisuras, sin contradicciones ni cuestionamientos. En este texto se presentan las principales dimensiones teórico-metodológicas del análisis para luego profundizar en las infraestructuras urbanas analizadas.

La propuesta construye un espacio de investigación singular producto de años de estudio colectivo¹, junto con las relaciones entre las intervenciones espaciales/físicas y las relaciones sociales posibles/deseables que en ellas se producen. Numerosos trabajos en Córdoba (Boito & Espoz, 2014; Scarponetti & Ciuffolini, 2011; Marengo & Monayar, 2012; Molinatti, 2013) así como en otras regiones

¹ Las autoras actualmente encabezan espacios colectivos de investigación financiados por la Universidad Nacional de Córdoba y Universidad Nacional de Villa María, respectivamente: Salguero Myers es codirectora de un proyecto titulado «Producción social de las ciudades y experiencias de circulación y detenimiento: espacios públicos y construcción ideológica de ‘lo común’ (Córdoba, 2023-2026)»; y Quevedo dirige el proyecto «Capitalismo, hegemonía y resistencias locales en la provincia de Córdoba (2020-2024)».

del país y del mundo (Carman, 2011; Delgado, 2011; Sevilla-Buitrago, 2014) han abordado este campo, dando cuenta de las complejidades de la vida urbana actual en la producción cultural, social, material y simbólica. Como expresa Sennett (1997), de lo que se trata es de estudiar las íntimas vinculaciones entre carne y piedra, entre sensibilidades y espacios, en las ciudades que progresivamente se convierten en oportunidades rentables de inversión dentro de las reglas de la acumulación capitalista.

DIÁLOGOS TEÓRICO-CONCEPTUALES: DESARROLLO, CIUDAD E IDEOLOGÍA

La idea de «desarrollo» ha sido extensamente debatida a lo largo del siglo xx, partiendo de las perspectivas modernizadoras del desarrollo (Rostow, 1959), la teoría de la difusión de innovaciones (Rogers, 1995) y el énfasis puesto en los medios técnicos de la comunicación (Beltrán, 1973). Se suman a lo anterior, las críticas dependencistas (Gunder-Frank, 1973), participativas (Castells, 2002; Díaz Bordenave, 1989), de desarrollo territorial o endógeno (Madoery, 2007) y las contemporáneas teorías del desarrollo humano (Streeten, 1999; Sen, 2000; PNUD, 2015). En las últimas décadas también se ha expandido la perspectiva del posdesarrollo y diferentes críticas decoloniales y radicales, de la mano de Escobar (2005, 2007), Esteva (1996), Sachs (1996), entre otros.

Este recuento diacrónico permite dimensionar las complejidades y transformaciones en las distintas conceptualizaciones, pero también permite identificar sus continuidades, los núcleos duros de sentido que unen las miradas del desarrollo a una lógica de tiempo acumulativo, de crecimiento, acuerdo, modernidad, occidentalismo, transparencia y centralidad de la técnica (Salguero Myers, 2024). El desarrollo «ocupa la posición central de una constelación semántica increíblemente poderosa [...] como fuerza conductora del pensamiento y del comportamiento» (Esteva, 1996, p. 54). En efecto, tenemos como premisa el fuerte arraigo del desarrollo como organizador de la producción y reproducción de la vida social: la existencia de poderosas narrativas y matrices de interpretación, materializadas en prácticas, discursos y horizontes sociales, unidas en torno a la idea de «desarrollo». Su pertinencia e importancia no radica, entonces, en la referencia a una etapa histórica o en una política específica (el «desarrollismo» o la «guerra fría»). Interrogar al desarrollo implica mirar críticamente un supuesto casi indiscutible de la modernidad capitalista y de los horizontes hegemónicos del siglo xx y xxi. Lejos de constituirse solo como un «tema de Estado» o como

preocupación excluyente de politólogos o economistas, el desarrollo supone preceptos que calan en las honduras del sentido socialmente compartido sobre el tiempo. Y que, cuando no «está» o no se logra, su ausencia no deja de hacerla central como malestar, como experimentar socialmente un tiempo que no avanza. Justamente por esto es un núcleo de trabajo ideológico que debe ser estudiado. Desde la perspectiva de Žižek (2012), lo que está en juego en la lucha ideológica es cuál de los puntos o parcialidades totalizará la inteligibilidad de la realidad (p. 126), pero también, qué contradicciones se ocultan tras la presentación inquebrantable de la idea de «desarrollo».

En Córdoba, el desarrollo urbano ha estado signado por las tendencias a la segregación socioespacial, la patrimonialización, la turistificación, y la conectividad vial (Salguero Myers, 2022). La ciudad y lo urbano en Córdoba están siendo transformados por procesos sintetizados como «ordenamiento clasista», entendido como expresión espacial y actual del conflicto de clases, porque implica la mercantilización de las posibilidades vitales de reproducción social, necesariamente producto del trabajo colaborativo humano. El ordenamiento clasista, entonces, a la vez que obtura el vínculo social, lo presenta exclusivamente como una forma abstracta de realización social en el mercado. Tal proceso tiende a desposeer y privatizar parte de la riqueza urbana, a la vez que producir activamente espacio, subjetividades y prácticas entre sujetos socioeconómicamente similares, culturalmente equivalentes y sensiblemente reconocibles.

Hablar de la ciudad y su relación con el desarrollo resulta particularmente complejo en torno a la infraestructura urbana. La misma será entendida como la materialidad que se diseña, construye y dispone para ofrecer servicios a la población (Peterson, 2010). En ese sentido, el concepto tiene una amplitud que, en este artículo, tocará dos aristas como el equipamiento urbano y la infraestructura de movilidad. Las intervenciones analizadas se entienden en este caso como equiparables, al ser inversiones públicas que comparten un mismo plan de desarrollo para Córdoba y la Quinta Sección.

La tensión entre la ciudad y lo urbano es relevante para nuestro estudio, ya que permite distinguir lo físico —ciudad— de lo relacional, simbólico, afectivo —lo urbano—. Estas categorías, sin embargo, presentan un valor analítico, pero no son una separación empírica. Materialidad y simbolismo, objeto y significados, la ciudad y lo urbano; se relacionan, constituyen y tensionan: «Una sociedad (urbana) no es una superposición, ni hay un arriba simbólico y un abajo material, sino un sistema de relaciones jerarquizadas, con funciones en la producción y reproducción social» (Delgado, 2011, p. 98).

En la experiencia urbana contemporánea, la ingeniería vial y la programación de *software*, las tecnologías del cemento y la fibra óptica, la iluminación y la geolocalización son expresiones de un gran ejemplo del desarrollo. Inversiones en infraestructura vial y equipamiento parecen innegables ejemplos de ello. El «tecnologismo», como lo conceptualiza Schmucler (2019), se presenta siempre como un triunfo del hombre sobre la historia y la naturaleza, una acumulación de victorias sobre el caos, un progreso que encuentra en el producto tecnológico un sustrato incuestionable. Este punto es uno de los nudos más complejos del desarrollo: una fe en las bondades inherentes de la técnica y la ciencia, presentados ideológicamente como productos neutros y siempre mejores.

Una expresión contemporánea de esta pasión tecnológica es el culto a la velocidad: sea para atravesar la ciudad o para navegar por la web. Como afirma Zafra (2012), estar en casa —en mi cuarto propio conectado— y la centralidad de la movilidad urbana y global no son procesos opuestos o en tensión, sino formas coexistentes y hegemónicas de habitar el mundo contemporáneo: «Resulta revelador que el ‘estar en casa, estando afuera’ sea hoy uno de los correlatos de época de esta hipermovilidad» (Zafra, 2012, p. 19). Para otros, tanto la conectividad como la traslación se mantienen como escollos difíciles de resolver, materializando desigualdades sobre ese idílico universo de igualdad.

En este sentido, al abordar la infraestructura como grandes intervenciones materiales/simbólicas que expresan —y no solo responden a, o resuelven— necesidades y horizontes sociales, encontramos un tópico potente para la crítica ideológica. El concepto de ideología, y el abordaje metodológico de la crítica ideológica (Žižek, 2003), nos permite interrogar aquello que se presenta como realidad «objetiva», necesaria e incuestionable. Dicha idea de la «realidad» es entonces leída desde la sospecha y cuestiona la objetividad del mundo, intentando otorgarle el carácter de «cifra» a aquello que se presenta como natural y evidente. Lejos de «excavar» por la verdad oculta, la tarea se asemeja a la del escultor: trabajar con la materialidad sensible, para poder mirarla desde otro punto, en su espesor (Žižek, 2003). Por esta razón, analizar intervenciones de infraestructura urbana presenta una especial riqueza para el análisis, ya que, al ser intervenciones físicas y visibles, son especialmente complejas para leerse en sus contradicciones y ambivalencias.

La principal definición que retomamos de ideología es la propuesta por Žižek (2003), cuando afirma que es una «matriz generativa que regula la relación entre lo visible y lo no visible, lo imaginable y lo no imaginable, así como los cambios producidos en esta relación» (p. 7). La ideología —en tanto «matriz»— modela la realidad como la conocemos, que nunca se presenta «tal cual es», sino que

está previamente simbolizada, organizada y ponderada. Esa simbolización es, sin dudas, producto del hacer humano, históricamente condicionado a la vez que motivado. Por eso, también, la simbolización implica epistemológicamente un velo en algún sentido, lo cual no significa que ideología y simbolización sean sinónimos ni que la pregunta por la dominación no esté íntimamente integrada al planteo. Dicha matriz no solo oculta, sino que es «generativa», es decir, produce activamente la realidad. En tal sentido, un puente sobre un río puede ser leído desde la crítica ideológica, tanto como producto de un sistema de ideas y prácticas con fundamento económico, social, político del espacio y la circulación, pero también como un activo productor de relaciones entre lo visible y lo imaginable. Lo ideológico, entonces, no habla de la correspondencia o transparencia de una simbolización con la realidad, sino que supone una específica expresión de relaciones de dominación que permanecen obturadas.

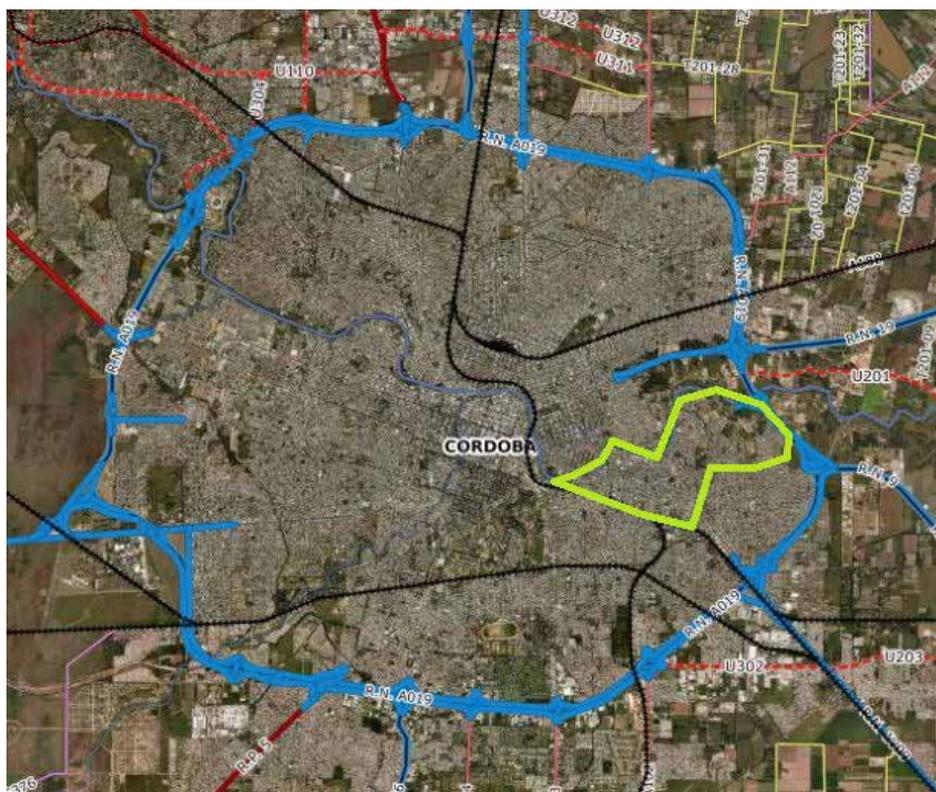
Además —y este es el punto nodal de la propuesta que Žižek agrega a aquella distinción— lo que se oculta en la operación ideológica no es solo el carácter construido, frágil e históricamente motivado de todo sistema económico, social, político y cultural; sino, sobre todo, su contradicción inherente y constitutiva, que marca sus límites y su ulterior imposible realización como tal. Este punto es central para analizar los discursos del desarrollo, la infraestructura urbana y las políticas desenvueltas en su nombre. Recuperando la línea argumental trazada hasta acá en torno a las ideas de desarrollo, ciudad e ideología, presentaremos tres intervenciones materiales en el espacio de la ciudad de Córdoba, analizados desde la crítica ideológica.

ESTRATEGIA METODOLÓGICA

La ciudad de Córdoba cuenta con más de un millón y medio de habitantes (INDEC, 2023). Ubicada en la región centro-norte del país, es la capital de la provincia homónima y es la segunda urbe más populosa, después de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Desde distintas vertientes de investigación se comparte el diagnóstico de que, desde los años noventa, Córdoba ha sufrido transformaciones orientadas a la consolidación de una ciudad fuertemente segregada en términos sociohabitacionales (Molinatti, 2013), con intervenciones urbanas orientadas al urbanismo estratégico (Boito & Espoz, 2014) y al turismo. Este diagnóstico es compartido por otras investigaciones para numerosas ciudades argentinas como Buenos Aires, Rosario, Bariloche, Posadas, entre muchas otras (Carman, 2011; Roldán & Godoy, 2018; Guevara & Núñez, 2014; Brites, 2016).

El trabajo propuesto aborda una zona de la ciudad de Córdoba, conocida como la Quinta Sección, sector que se encuentra al este del centro de Córdoba, identificado por la concentración de seis barrios con grupos sociales de niveles socioeconómicos medios y bajos (ver Figuras 1 y 2). Tal nominación y delimitación es un sentido operante y tradicional que tiene raíces de larga data, y que ha sido apropiado por los habitantes e instituciones del territorio, de uso e identificación cotidiana.² Está delimitada hacia el norte por el río Suquía, y hacia el sur por las vías del ferrocarril que funcionan como claros límites urbanos y sociales (Sennett, 1997) y demarcan un espacio con pocas posibilidades de ignorar las distancias que generan.

Figura 1. Mapa de la ciudad de Córdoba y la Quinta Sección marcada en verde



Fuente: IDECOR (mapascordoba.gov.ar), señalización de las autoras.

² Según la división política municipal, en el sector se constituye la Seccional Quinta y el distrito electoral 005. En San Vicente se encuentra la Comisaría 5, la Red Social de la Quinta, la Radio Comunitaria La Quinta Pata, etc., son ejemplos de estas apropiaciones.

Esta área está identificada como fuertemente segregada (Molinatti, 2013) y como un núcleo de pobreza de la ciudad («El mapa caliente de la inseguridad», 2016). Sin embargo, el territorio no es homogéneo, sino que presenta tres tipos de sectores distinguibles: i) un barrio tradicional pericentral, incluido en la trama urbana en una primera expansión de finales del siglo XIX, con un fuerte perfil comercial y bajos índices de necesidades básicas insatisfechas (NBI)³ (llamado barrio San Vicente); ii) dos barrios consolidados, fundados en las décadas del sesenta y setenta, con índices medios de NBI (barrios Müller y Maldonado); iii) asentamientos informales de distintos periodos históricos que comparten una baja consolidación en su integración y acceso a servicios urbanos y altos niveles de NBI (Villa La Maternidad, Campo de la Ribera, Villa El Tinglado, Bajada San José y Villa Inés). Estos tres sectores, en el territorio presentan continuidades físicas entre sí.

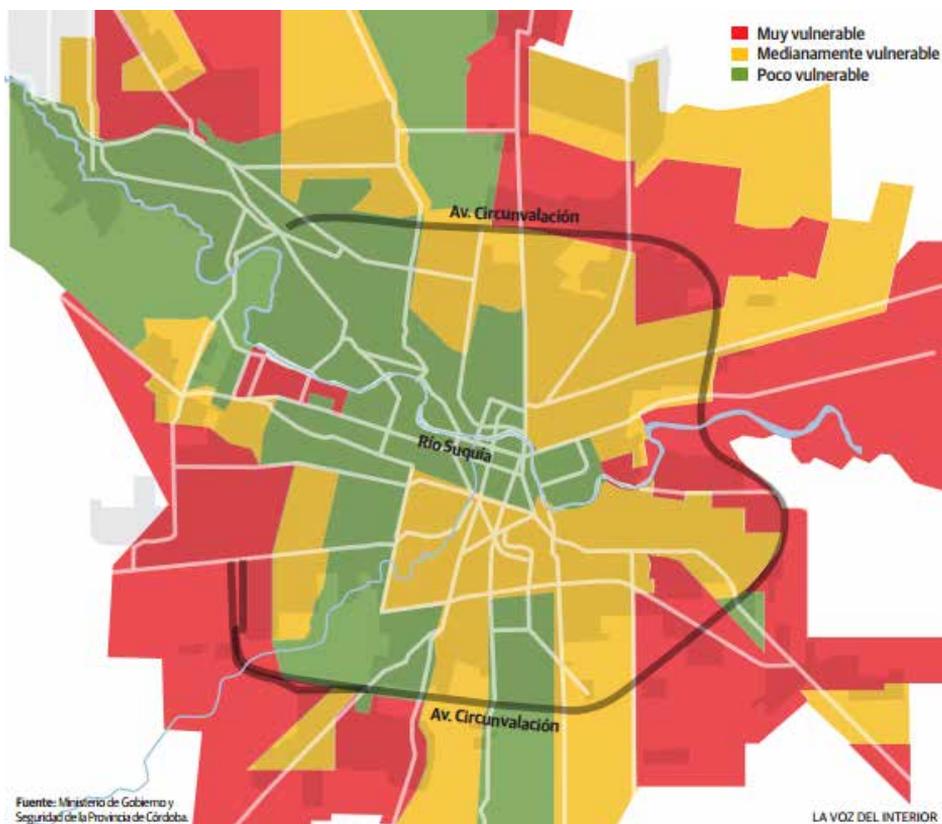
Para la selección de la infraestructura urbana a ser analizada, tomamos tres intervenciones recientes orientadas a la movilidad y equipamiento en la ciudad. Fueron inauguradas entre 2018 y 2019, por lo que habilitan una lectura sincrónica y diacrónica del objeto. Ellos son la construcción del puente Letizia, la nueva avenida Costanera Este y el Parque Educativo Este. Aunque simultáneos en su inauguración, son resultantes de diferentes procesos históricos de larga data. Este dual abordaje temporal permite poner en relación lo explícito (un acto inaugural de un objeto material de innegable existencia empírica) y los procesos de disputa (identidades, luchas por el espacio urbano, tensiones de clase, etc.) que advertimos en nuestro trabajo de campo.

Los datos que utilizamos provienen de fuentes periodísticas, imágenes, documentos oficiales y entrevistas realizadas durante el trabajo de campo. Estos datos primarios se produjeron en proyectos de investigación más amplios compartidos por las autoras y en una tesis doctoral (Salguero Myers, 2022).

Por lo dicho, presentamos y analizamos tres infraestructuras urbanas y, para cada caso, avanzamos en las siguientes caracterizaciones: i) describir cada intervención (responsables, costos, ubicación, imágenes); ii) historizar la obra pública e identificar los discursos estatales al respecto; iii) realizar un ejercicio de crítica ideológica en base a los sentidos y prácticas que lo legitiman, la representación de la vida urbana que suponen y la conflictividad social que expresan/ocultan.

³ Necesidades básicas insatisfechas es un concepto que permite clasificar la pobreza, tomando como unidad los hogares. Tiene la característica de delimitar un tipo de pobreza estructural, ya que no toma como insumo los ingresos, sino dimensiones como el hacinamiento, la calidad de la vivienda, el acceso a agua potable, entre otros.

Figura 2. Mapa de inseguridad/vulnerabilidad, elaborado por el Ministerio de Gobierno y Seguridad de la Provincia de Córdoba



Fuente: «El mapa caliente de la inseguridad» (2016).

Como se hará evidente, el análisis nos permite interrogar los horizontes del «desarrollo» en la Quinta Sección y las específicas configuraciones clasistas del unir/separar en la vida urbana actual.

Las infraestructuras y el desarrollo de la Quinta Sección

La Quinta Sección ha tenido históricamente un lugar marginal dentro de las grandes propuestas de desarrollo urbano en la ciudad de Córdoba. Desde los años veinte, esta zona no tuvo centralidad en los planes municipales ni en las intervenciones urbanas privadas. En este sentido, el área estudiada, aunque sin

protagonismo, es modificada por las ideas que orientan el desarrollo para Córdoba en sentido hegemónico.

Para Lins Riveiro (1985), el impacto social de la infraestructura debe interpretarse en términos de *ideología de la redención*, esto es, el proceso de valorización de un determinado sector para los fines del capital que a menudo son presentados «bajo la forma de un reto histórico» (p. 34) y «suministrando bienestar a todo el mundo» (p. 33). Como analizamos a continuación, el despliegue de vías de circulación rápida/segura (el puente Letizia y la avenida Costanera) y la construcción de los parques educativos como partes de un paradigma de «urbanismo social» —concepto al que referiremos en el punto c.—, son dos dimensiones del desarrollo que muestran que, lejos de estar «olvidada», la Quinta Sección expresa una perspectiva del desarrollo con eje en la circulación, la valorización mercantil y la concentración clasista de la población. En ambos casos, la infraestructura opera como una mediación central para comprender la operatoria ideológica del desarrollo en la vida urbana contemporánea en Córdoba.

a. El puente Letizia: separar para conectar

Desde la década de 1920, la ciudad de Córdoba fue objeto de discusión y estudio de parte de numerosos planes urbanísticos (Stang, 2017) que, con grados disímiles de implementación, propusieron cambios que se consideraban necesarios en la ciudad. En el primer plan urbano para Córdoba, conocido como el Plan Carrasco (Carrasco, 1927), el sector de la Quinta Sección se perfilaba como una zona de recreación, deportes y contacto con la naturaleza, dada su cercanía con el río Suquía y un paisaje de hondonadas y barrancas naturales. Desde entonces, ningún ordenamiento o planificación le otorgó un lugar central en el funcionamiento de la ciudad. En la década de 1980 se incluyeron modificaciones para la Quinta Sección centradas en la circulación, es decir, en atravesar el área. La propuesta más extendida fue construir un corredor en la Costanera para unir la avenida de Circunvalación con el área céntrica, comunicando el río, el polo sanitario y un gran espacio verde (el parque Sarmiento).

En el siglo XXI, esa conexión incluyó también la centralidad del transporte de pasajeros y la importancia de una vía rápida de acceso a la terminal de ómnibus. Este proyecto fue anunciado por un conocido empresario desarrollista local en 2008, llamado Euclides Bugliotti («Ni Nueva Córdoba, ni General Paz...», 2008), uno de los propietarios del grupo empresario Dinosaurio. Sin embargo, la obra fue realizada —financiada y ejecutada— algunos años después por el Gobierno de la Provincia de Córdoba e implicó dos grandes intervenciones iniciales: la «apertura»

de la avenida Costanera Este y la construcción del puente Letizia a la altura de Villa La Maternidad.⁴ Empezamos con el análisis de este último sector.

Villa La Maternidad es un asentamiento urbano informal que se ubica en el borde oeste de la Quinta Sección, que une/separa al barrio San Vicente de la zona céntrica y del barrio Nueva Córdoba por un único corredor en el bulevar Perón-Agustín Garzón. En el año 2004, más de 400 hogares habían sido relocalizados por el Gobierno de la Provincia de Córdoba, en el marco del programa habitacional «Mi casa, mi vida».⁵ Según el Registro Nacional de Barrios Populares (RENA-BAP, 2022), se formó en la década de 1940, aunque muchos vecinos afirman su existencia desde los primeros años del siglo xx (Vecinos y vecinas de Villa La Maternidad y otr@s, 2017). En 2018 incluía a 150 viviendas, que albergaban aproximadamente a 165 familias.

Desde aquel desalojo de la villa en el marco de un plan masivo de relocalización clasista (Von Lücken, 2016), no solo algunos vecinos resistieron de manera organizada la reubicación forzosa, logrando permanecer en sus casas hasta la fecha, sino que la villa fue lentamente recuperando una dinámica vital, comunitaria, en transformación. El sector volvió a crecer por familias que se radicaban en los terrenos previamente desalojados. La mayoría eran personas jóvenes, algunas que habían vivido en la villa con anterioridad y otras que sencillamente necesitaban un lugar donde vivir. El conflicto y las amenazas de desalojo volvieron a surgir numerosas veces, aunque la construcción del puente fue el conflicto que situó nuevamente a la villa en el centro de los debates.

En el año 2011, el Gobierno provincial comenzó la construcción del puente Letizia como parte de un plan de conectividad antes referido («Obras paralizadas desde hace años», 2016). La obra tuvo un costo de 1 200 millones de pesos a los valores cambiarios de 2019 (equivalente a 30 millones de dólares), motorizada por el Gobierno de la Provincia de Córdoba y financiada en parte por un préstamo del Banco Mundial («Abren al tránsito el Letizia y un nuevo tramo de la Costanera», 2019). En el año 2016 el nuevo puente Letizia estaba casi terminado, pero su inauguración se vio demorada hasta 2019 por conflictos y fuertes resistencias

⁴ «Villa» es el término más utilizado en Argentina para referir a barrios integrados por familias de sectores socioeconómicos bajos, territorios con poca integración a la trama urbana, normalmente de con construcciones precarias e irregular tenencia de la tierra.

⁵ Programa financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo, orientado a la construcción de viviendas para sectores populares que se desarrolló con iguales características en Córdoba (Argentina) y San Pablo (Brasil). Alrededor de 320 familias que residían en villas céntricas y otras más de 3 000 en villas «pericentrales» fueron llevadas hacia zonas alejadas.

de los habitantes de ambos lados del río. El origen de la conflictividad social tenía dos vectores: los reclamos de los habitantes del lado norte, de barrio Juniors⁶, y del lado sur, en La Maternidad.

Respecto a los primeros actores, el origen de su rechazo al proyecto radicaba en que esta obra vial iba a unir no solo la terminal de autobuses y la autopista que rodea la ciudad, sino también ambos lados de la Costanera del río Suquía. Del lado norte, los vecinos de Juniors se resistían la construcción del puente porque afirmaban que iban sufrir mayor inseguridad, por la conexión directa de su barrio con el sector de Villa La Maternidad. Estos vecinos se oponían, además, a la circulación de vehículos de gran tamaño en el área, tradicionalmente de carácter residencial y de calles amplias. Así, defendían su estilo de vida aislado y tranquilo. Del lado sur, los vecinos de Villa La Maternidad se oponían a la forzosa relocalización de 16 familias, cuyas viviendas estaban en el trazado del puente.

Frente a esa situación, el Gobierno provincial comenzó la construcción del puente Letizia desde el centro del río hacia los costados (Figuras 3 y 4), y la obra se mantuvo así, sin bajar a las zonas de conflicto, por varios años. El Estado tomó una estrategia que implicó meses de diálogo y presiones para acordar con las familias afectadas su relocalización, pero dentro del mismo sector de la ciudad. La propuesta final consistió en la construcción de 16 casas en un predio muy pequeño, también a orillas del río, en barrio San Vicente, a unas diez cuadras de su lugar original. Las familias no resistieron su relocalización y fueron ubicadas en un mismo espacio. El puente fue terminado en 2019 y actualmente funciona dentro del nuevo plan de conectividad urbana.

⁶ Barrio ubicado al este del centro, a unas 15 cuadras, lindante con el barrio General Paz y el río Suquía. Es un sector caracterizado por amplias casonas de más de una planta y jardín al frente. Sus calles son anchas, arboladas y tranquilas.

Figura 3. *Puente Letizia, construido en 2017 sobre el río Suquía, pero sin bajar a las márgenes sur y norte.*



Fuente: Fotografía tomada por Salguero Myers.

Figura 4. *Puente Letizia, parcialmente construido en 2017. Tomado desde el margen sur del río Suquía*



Nota: Se puede apreciar el carácter inconcluso de la construcción, con inscripciones como Villa La Maternidad Resiste. En el fondo de la imagen, barrio Nueva Córdoba.

Fuente: Fotografía tomada por Salguero Myers.

El caso del puente Letizia refleja una victoria del plan técnico con un carácter clasista. Si bien decíamos que los vecinos de ambos lados del río presentaron resistencias a su construcción, los vecinos de barrio Juniors lograron su objetivo: el Gobierno provincial definió no hacer una bajada a ese barrio.⁷ En cambio, se realizó una gran muralla que lo separa de la infraestructura vial en su totalidad (ver Figura 5).

En este sentido, el puente Letizia es una clara muestra de un proceso que impulsa la conectividad y la velocidad sobre tierras previamente desalojadas, que dirime conflictos de maneras diferenciales según los perfiles de ingresos de los sujetos. La forma global de su resolución tras años de conflicto, resulta en una ciudad más «cerrada» en el sentido en que Sennett (2018) lo propone: con menos posibilidades de inventiva y de ocupación. Esto es interesante para analizar los vínculos entre desarrollo urbano y valores de la ciudad neoliberal, como el orden, la previsibilidad y la «inteligencia». De hecho, el conflicto fue efectivamente «gestionado», concertado y resuelto. El puente fue construido con un solo sentido de circulación vehicular: desde Juniors hacia Villa La Maternidad, no al revés. Tiene una posta policial permanente y un paredón que lo aísla física y visualmente del lado norte. Las familias de la villa fueron relocalizadas en su pequeño terreno de casas iguales, los viajeros pueden entrar y salir de la ciudad sin demoras, intersecciones ni semáforos. El puente, en su materialidad específica, supone formas sociales de interacción más estructuradas, lineales, sin contacto, prohibición del detenimiento y desencuentro entre clases sociales.

⁷ El titular de la Dirección Provincial de Vialidad en ese momento, Osvaldo Vottero, aseguró que el puente Letizia no iba a implicar una unión de Juniors con la Costanera y con San Vicente. Ver: <http://revistala24.com.ar/2018/03/11/la-provincia-reitera-que-el-puente-letizia-no-bajara-hasta-barrio-juniors/>

Figura 5. *Puente Letizia, terminado en 2019*



Nota: Foto del margen norte del río, una gran muralla que separa la infraestructura vial de barrio Juniors.

Fuente: fotografía tomada por Salguero Myers.

b. La Costanera Este: mirar al río, celebrar la velocidad

Muy relacionado con el plan de conectividad del cual el puente Letizia es deudor, se llevó a cabo otra obra pública en la Quinta Sección: la apertura de la avenida Costanera Este del río Suquía. También financiada por el Gobierno provincial, esta obra significaba una inversión, en 2019, de 950 millones de pesos (equivalentes a casi 24 millones de dólares), realizada en parte con dinero de la Corporación Financiera Internacional.

El río Suquía, también llamado río Primero, atraviesa la ciudad de Córdoba de oeste a este, bajando desde el dique San Roque y las sierras hacia las llanuras. El tramo desde el oeste hacia el centro fue acondicionada años anteriores, pero el sector hacia el este estuvo históricamente intransitable por la presencia de basura y escombros. Entonces, «abrirlo» no era «construirlo», sino permitir el paso seguro y rápido. En 2017, el diario La Voz del Interior hacía un recorrido por los 40 kilómetros urbanos del río y referenciaba cómo en la Quinta Sección

el paisaje era desolador: «Del lado sur, el panorama es mucho peor. Allí existe un megabasural que tiene varias cuadras de extensión y que invade la calzada de la Costanera» («La ciudad sigue de espaldas al río», 2017).

Sin embargo, en ese mismo año el Gobierno provincial empezó su limpieza y reacondicionamiento, que culminó en 2019 («Habilitaron otros dos tramos del nuevo acceso por Costanera», 2019). Resulta notoria la asociación adicional que este proyecto presenta de forma material: *circulación y seguridad* están indisolublemente relacionadas. La Costanera, ahora abierta, bordea la Quinta Sección y sus barrios más pobres. Para garantizar esa travesía, se instalaron «domos» (cámaras de seguridad de 360°) cada 400 metros y casillas policiales en el recorrido abierto. La «soberanía vertical» (Chamayou, 2016) se emplaza en la ciudad: cámaras y drones. Como presenta el diario local, hay diez puestos de vigilancia en el nuevo tramo de 6,8 km. La íntima vinculación entre desarrollo, seguridad y circulación ha sido uno de los ejes del Gobierno provincial en el periodo estudiado para la Quinta Sección:

El nuevo acceso por la Costanera de la ciudad de Córdoba, desde Circunvalación hasta la terminal de ómnibus, se propone ser, además de una gigantesca obra vial, el mayor corredor seguro de la capital provincial: 5,4 kilómetros iluminados y vigilados las 24 horas con patrulleros y cámaras; un parque lineal sobre el río con espacios verdes hoy tapados por basurales, y un derivador del tránsito de 900 colectivos de larga distancia por día, que ya no cruzarán zonas urbanas («Nuevo acceso por costanera...», 2018).

La seguridad para el transporte urbano e interurbano fue un aspecto clave del proyecto, ya que la nueva avenida atraviesa uno de los mayores polos de pobreza de la ciudad. Barrio Müller, Maldonado, Bajada San José, Campo de la Ribera y Villa Inés son territorios de niveles socioeconómicos bajos que estuvieron siempre aislados de la circulación masiva del transporte, pero fuertemente unidos al río. Por ello, garantizar una circulación tranquila fue uno de los ejes de la obra vial, «cambiando de color» («Nuevo acceso por costanera...», 2018) a una zona roja de la ciudad. Como expresó el secretario de Seguridad provincial:

Hay 57 mil personas que colindan con el recorrido, alrededor de 20 barrios donde se determinaron 20 sectores críticos, según el Observatorio de Seguridad y Convivencia. Es por eso que se diagramaron diez puntos fijos y móviles de patrullaje inteligente y videovigilancia, con 14 cámaras que tomarán todo el recorrido desde el ingreso de Circunvalación, Diego Hak. («Nuevo acceso por costanera...», 2018).

Figura 6. *Avenida Costanera Este, del río Suquía*



Nota: Foto tomada sentido este-oeste, ingresando a la ciudad desde la avenida de Circunvalación. A la izquierda de la imagen: barrio Campo de la Ribera, detrás de la arboleda, antecedido en su ingreso por un destacamento policial. Al centro de la imagen: la avenida y un poste con cámaras tipo «domo» 360°. A la derecha, un cartel de propaganda del Gobierno de la Provincia, y fuera de la imagen más a la derecha, el río Suquía.

Fuente: Fotografía tomada por Salguero Myers.

Esta infraestructura implica, dentro de los planes urbanos, un proyecto de embellecimiento para generar espacios verdes, consolidando un pretendido «corredor», llamado «reserva» de la ribera. La «revalorización» de áreas deterioradas hasta transformarlas en entornos embellecidos es otro de los objetivos con los que opera la selectiva inversión pública en infraestructura urbana.

El proyecto de la Costanera Este, aunque emplazado en la Quinta Sección, está lejos de reorganizar o modificar estructuralmente las dinámicas de vida en el territorio para sus vecinos. Pareciera, en cambio, aislarla aún más, e incluso separarla del acceso al río. En una entrevista al director del Parque Educativo Este, Gonzalo Suárez, nos decía:

Entrevistadora: ¿Vos decís que cambiará algo con la Costanera nueva, la dinámica?

Director: No. O sea, trae progreso, es más rápida, todo el mundo ahora le queda mejor entrar por acá, por el parque, por la zona, pero no creo que cambie. ¿Por qué? El mayor tráfico que se va a dar van a ser colectivos y

camiones [...] porque vos le ponés a Gendarmería en toda la Costanera y sí, vas a tener seguridad, pero ¿qué pibe va a ir a jugar? Si hay un fuerte estigma del pibe que tiene gorra y el que está vestido de verde y azul nunca van a congeniar, no, no es así (director del Parque Educativo Este, comunicación personal, 19 de agosto de 2019).

La obra permite la velocidad de quienes circulan, una vía rápida principalmente para automóviles y transporte público de media y larga distancia. Como fue sostenido en redes sociales por el gobernador de la provincia de Córdoba, Juan Schiaretti, en 2018 y 2019: #Obrasqueunen.⁸ Sin embargo, hay también velocidades y puentes que separan. Disocian grupos humanos, aunque unan avenidas.

La circulación como modo de habitar la ciudad en entornos seguros y embellecidos es, además, una apuesta mercantil. Como sostuvo el arquitecto Daniel Rey, director de Arquitectura provincial: «el entorno degradado, con construcciones muy deterioradas» en la Quinta Sección, mejorará solo con «la recuperación» en sentido de clase social: «la renovación urbana será inmediata. Si un empresario hoy tiene un galpón que carece de valor, no invierte, pero cuando comience a recuperarse la zona, la renovación urbana surgirá sola» («Nuevo acceso por costanera...», 2018). Recolocado en el mercado, se producen nuevos circuitos de producción de valor para este sector urbano «degradado» como apuesta hegemónica. Pero, además, la mirada de Rey expresa el rol clave del Estado vía fondos públicos o endeudamiento, puesto que financia esa capitalización privada a futuro. La «renovación» no se da sola, sino que se planifica primero desde el Estado y luego desde el mercado.

Frente a la celebración de la circulación y la velocidad para algunos sectores —materializada en la experiencia de transitar muchos kilómetros en pocos minutos de forma iluminada, embellecida y vigilada—, para los barrios de la Quinta Sección significó el aislamiento del río Suquía: las infancias ya no se acercan por la peligrosidad de los vehículos y porque las personas pobres no habitan sectores tan intensamente policializados. Tal como Benjamin (1999) estudió respecto al París del Barón Haussman: belleza y control producen una ciudad que no es para sus habitantes.

c. Parques educativos: concentración de los iguales

El territorio estudiado estuvo fuertemente estructurado por otra política que afirmaba la íntima relación entre la faz social y la faz represiva del Estado sobre

⁸ Ver: <https://twitter.com/jschiaretti/status/1100736865190268928>

poblaciones empobrecidas. A fines de 2015, se presentó el Plan Integral de Seguridad Ciudadana y Prevención del Delito «Córdoba se encuentra» (PISCPD), institucionalizado en 2017 con la aprobación de la Ley Provincial n.º 10.437 (Legislatura de la Provincia de Córdoba, 2017). En el marco de esta política, se desplegaron desde el Estado provincial distintas intervenciones entre las que resultan centrales la creación de la Policía Barrial, los Consejos de Cuadrantes y los Corredores Seguros. A tales políticas del Gobierno provincial, se sumaron los parques educativos municipales.

Es importante destacar la unificación de aquellas intervenciones, aparentemente tan diversas, bajo la idea de «urbanismo social». Este concepto, impulsado por el renombrado arquitecto colombiano Gustavo Restrepo⁹, fue tomado como eje político tanto por el Gobierno de la Provincia de Córdoba, como por el municipio de la ciudad, sintomáticamente de signos políticos contrarios.

El arquitecto, al presentar su propuesta urbanística, hablaba de la «importancia de volver a los sueños y a los valores, y concretar los anhelos mediante la transparencia». También expresó: «Lo que busco es que la gente entienda que tiene en sus manos la oportunidad del cambio, que somos capaces de transformar la realidad» («Medellín, un laboratorio de innovación urbana», 2015). Así, proponía que con pequeñas intervenciones se podían revalorizar los «sueños», preguntando a la «gente» lo que necesita.

En consonancia con lo dicho, el secretario de Desarrollo de Políticas Comunitarias de la Provincia, Oscar Arias, afirmaba que el urbanismo social buscaba «intervenir en los factores urbanísticos, sociales y de integración comunitaria que favorecen el delito y la violencia» («En silencio, la provincia construye tres parques educativos», 2019). Proponía como ejemplo la limpieza de un microbasural, para convertirlo en una canchita de fútbol. Las declaraciones de este tipo de actores son significativas para comprender la densidad ideológica de la infraestructura urbana, esto es, de pequeña escala o —como refiriera el urbanista Restrepo— un «pinchazo urbanístico» de bajo costo, alta replicabilidad y en problemas de alta sensibilidad («En silencio...», 2019). A diferencia del planteo de Lins Ribeiro (1985), nos encontramos con un posicionamiento estratégico sobre el rol de la infraestructura urbana. En palabras del secretario de Desarrollo

⁹ Arquitecto colombiano, conocido por impulsar transformaciones en la ciudad de Medellín, Colombia, bajo la premisa del «urbanismo social», proceso nombrado luego como «modelo Medellín» y «laboratorio de innovación urbana» («Medellín, un laboratorio de innovación urbana», 2015). Restrepo fue contratado como asesor por el Gobierno de la Provincia de Córdoba.

de Políticas Comunitarias: «El símbolo del plan, según el funcionario, son las obras más pequeñas, que no están listadas ni contabilizadas por su inversión en millones de pesos: las mitigaciones o pequeñas acciones, que son definidas como ‘acupuntura urbana’» («En silencio...», 2019).

En el mismo sentido se desplegó la Policía Barrial en ciertos sectores de la ciudad. Suponía un nuevo paradigma, de la acción policial con énfasis en la proximidad, en el íntimo conocimiento y articulación de las comunidades como formas de prevenir el delito y «mediar» en posibles conflictos. Esta política securitaria fue analizada por Peano y Torres (2020), quienes historizan y explican que la intervención de esta fuerza policial de cercanía operó como una política focalizada socioeconómica y geográficamente:

Bajo esta línea, se presentó un mapa de vulnerabilidad de la ciudad de Córdoba, cruzando diversos indicadores socioeconómicos (como empleo, nivel de escolarización y PBI) con estadísticas delictivas de distinta índole. Mediante este entrecruzamiento, entonces, el territorio urbano cordobés apareció en los medios de comunicación locales como un espacio fragmentado por colores (verde, amarillo y rojo), lo que permitía definir el nivel de vulnerabilidad por zonas (pp. 1-2).

Así, el mapa de la vulnerabilidad o de la inseguridad permitía cartografiar las relaciones entre carencias materiales y delito, conformando «cuadrantes» como territorios controlados no solo a nivel policial sino socialmente (Figura 2). El discurso hegemónico clasificaba al territorio como áreas de alta, media y baja vulnerabilidad («Pobre Córdoba», 2018). En 2017, se presentaron 650 nuevos policías, «56 móviles policiales —14 para reforzar los cuadrantes que están en marcha y 42, para los nuevos cuadrantes—, y 100 bicicletas, que se agregan a las 60 que se están utilizando ya» («Se presentaron este viernes 25 nuevos cuadrantes de la Policía Barrial», 2017). En 2018, la provincia incorporó otros 500 nuevos agentes al PISCPD, de los que 360 estaban destinados a los cuadrantes («Ponen en función a otros 500 policías en Córdoba», 2018). Así, en solo dos años más de mil policías ingresaron para reforzar las tareas de prevención del delito y control territorial, dato contrastante con el discurso de «inversiones mínimas» que referenciábamos más arriba, en la perspectiva del urbanismo social («Ponen en función a otros 500 policías en Córdoba», 2018).

Sin embargo, el cambio de paradigma no estaba enfocado a la totalidad del «cuerpo» social, ni a todo el territorio de la ciudad: estaba diseñado para sectores «vulnerables», empobrecidos, de menores ingresos. Los llamados «cuadrantes

rojos», que incluyen toda la Quinta Sección, salvo el barrio San Vicente. Esta política parte de la unión entre pobreza y delito, recurriendo eufemísticamente a las ideas de inclusión/exclusión para organizar el abordaje. Dicha oposición entre excluidos e incluidos no es, sin embargo, una inclusión económica, sino que los discursos oficiales se encargaron de sostener insistentemente que esta exclusión es «social». Por ello, las intervenciones no se planifican en el frente laboral, productivo o de transferencias económicas para modificar la precarización de ingresos o de consumos mínimos, sino en la clave antes nombrada del «urbanismo social»: educación, participación y control capilar.

En ese marco, la Municipalidad de Córdoba propuso la construcción de parques educativos en distintas «zonas rojas» de la ciudad, y en la Quinta Sección se inauguró, en diciembre de 2018, el Parque Educativo Este.

El Parque Educativo Este «Ricardo Alfonsín» es un gran edificio, con aulas para talleres y actividades educativas (Figura 7), una gran pileta climatizada, una amplia cocina equipada para cursos vinculados a la alimentación y un salón de usos múltiples (Figura 9). La obra cuenta con un diseño «sustentable» que incluye paneles solares y la recuperación del agua circulante, que una vez utilizada riega espacios verdes en el techo.

Figura 7. *Parque Educativo Este, niño jugando en el aula (agosto, 2019)*



Fuente: Fotografía tomada por Salguero Myers.

Figura 8. *Parque Educativo Este, ingreso principal (agosto, 2019)*



Fuente: Fotografía tomada por Salguero Myers.

Figura 9. *Parque Educativo Este. Salón de usos múltiples, con una clase de fútbol para niños y niñas (agosto, 2019)*



Fuente: Fotografía tomada por Salguero Myers.

En 2019, la Municipalidad publicó un documento titulado Programa Parques Educativos (2016) que explicaba esta política de urbanismo social. El documento referenciaba la información científica como consecuencia de procesos participativos y desde las perspectivas de la comunidad beneficiaria de la política estatal. La propuesta se estructuraba en torno a un «árbol de problemas» y un «árbol de soluciones», contruidos «a partir de las intervenciones de los vecinos en los talleres llevados a cabo en el proceso participativo de validación de la propuesta de los parques educativos zona sur y zona norte» (Municipalidad de Córdoba, 2016, p. 9). En este texto no existen divergencias o polémicas, sino que todo se enuncia como un saber indiscutible, en este caso, fruto del consenso de una comunidad. Por el contrario, define el objetivo de los parques educativos de la siguiente manera:

A partir del diagnóstico derivado del árbol de problemas construido colaborativamente, se define como objetivo general del proyecto de parques educativos generar un «espacio de educación permanente para la integración social y la participación ciudadana», con el fin de contribuir a la «convivencia ciudadana y a la construcción de más y mejor ciudadanía» (Municipalidad de Córdoba, 2016, p. 18).

En 2019, el director del Parque Educativo Este mencionó, en una entrevista, que la idea surgió entre el intendente de la ciudad en ese momento, Ramón J. Mestre, y un exintendente, Rubén Martí. Aunque el funcionario no refiere al arquitecto Restrepo, afirma: «Se van a Medellín, ahí son parques-escuelas; después van a Brasil que son bibliotecas-escuelas que están en las favelas. Bien, Córdoba: parque educativos» (director del Parque Educativo Este, comunicación personal, 19 de agosto de 2019). Decimos que es significativo que el funcionario no haya referido a Restrepo ya que este fue consultor estrella tanto de la gestión municipal de la ciudad como del Gobierno provincial.

En esta línea, y tal como el nombre del programa lo indica, hay una centralidad de la «educación» en la propuesta de estos parques. Ahora bien, ¿cómo se presenta ese concepto en el discurso? En el apartado 1 se expresa lo siguiente:

El Gobierno de la ciudad de Córdoba propone llevar adelante un proceso transversal en todas sus áreas con el objetivo de repensar el papel de la educación, poniendo especial atención en las zonas socialmente relegadas y en la cultura de la comunidad; y asumiendo que la reconstrucción del tejido social y de las redes comunitarias encuentran en la educación y en la cultura puentes que nos acercan a una convivencia armónica, como así también a una ciudadanía crecientemente igualitaria (Municipalidad de Córdoba, 2016, p. 5).

La idea de zonas relegadas se presenta aquí orientando el objetivo, junto con el concepto de «cultura de comunidad». Las ideas de cultura y de educación parecen funcionar a la par en la argumentación, como herramientas para lograr las transformaciones deseadas en el territorio, sin intervenir en dimensiones económicas, productivas o habitacionales. La desigualdad de ingresos, las carencias estructurales o los problemas de empleo se presentan, en cambio, como una situación sin causas y sin conflictos, emanadas de un territorio relegado o de «indicadores» bajos. Un diagnóstico que se hace, así, tautológico: ni procesos históricos ni cambios a futuro. La educación pasa a ser sinónimo del encuentro entre los mismos y la cultura constituye un mero recurso recreativo o de capacitación. Pero, además, como afirmó Restrepo: lo central es la participación, es decir, que la responsabilidad de los cambios posibles está en manos de las mismas comunidades segregadas y empobrecidas («Gustavo Restrepo: ‘Para que la obra llegue a todos es clave la participación’», 2018).

CONCLUSIONES

A lo largo del presente artículo abordamos la relación entre desarrollo e infraestructuras en un área históricamente marginal de la ciudad de Córdoba (Argentina). En la Quinta Sección, la promesa del desarrollo se sostiene y gana fuerza operante tanto al desenvolverse territorialmente como al mantenerse como fantasía. El desarrollo parece un término absoluto, que incluye al desarrollar un territorio en tanto *ideología de la redención* (Lins Ribeiro, 1985), pero también al no hacerlo. Sea al intervenir activamente en un espacio social modernizando, valorizando y turistificando; o, por el contrario, sea reservando ese espacio social como marginal. Así, mediante la tensión inclusión/exclusión, aparentemente contradictoria, se cumple la operatoria ideológica que totaliza un particular, expresa relaciones de dominación y oculta la imposibilidad de la promesa. Las infraestructuras que hemos analizado no significan, por lo dicho, procesos neutrales sino profundas orientaciones sociales y sensibles en las que se produce y reproduce la vida urbana. Tales intervenciones, lejos de responder a necesidades de la población, las definen y modelan.

Como ejercicio de crítica ideológica, exploramos las maneras en que la infraestructura urbana en la Quinta Sección puede leerse a través de sus tensiones entre aislar/juntar. A lo largo de este artículo, miramos críticamente el horizonte de expectativas sociales tendientes a lograr traslación/conexión, así como la separación/unificación. En efecto, indagamos en cómo la circulación y la velocidad

como ordenadores de los modos de habitar la ciudad pueden significar también el encierro y la separación, profundizando procesos de despojo y relocalización en una ciudad sociosegregada como la de Córdoba. Identificamos también cómo políticas de urbanismo social convergen en torno a una idea donde el equipamiento urbano tiene una función social y securitaria a la vez, que demanda la participación como eje central. En ese sentido, y tal como proponen las doctrinas del «desarrollo humano» (Streeten, 1995), la responsabilidad de superar las condiciones de marginalidad es principalmente de las personas pobres.

La crítica ideológica como perspectiva de análisis nos devuelve la imagen barrial de la Quinta Sección posibilitando diferenciar los mecanismos ambivalentes basados en la idea de desarrollo de un área urbana deprimida. Por una parte, las obras de infraestructura estudiadas se basan en una doble operación que aísla y que concentra a la vez. La primera, el aislamiento, está basado en la construcción de puentes y avenidas que limitan y que circundan, y por operaciones de policiamiento de esas vías de conexión. El cemento permite el tránsito y la velocidad, pero también separa grupos sociales entre sí y clases sociales de sus entornos de vida: aleja a los vecinos del río, escinde el barrio Juniors de Villa La Maternidad, divide zonas rojas de zonas verdes. La segunda operación es la concentración: muchas políticas en el sector se dirigen a la hiperterritorialización, a la multiplicación de intervenciones *in situ*, y no a la expansión o la movilidad. La «cercanía», lo «próximo», lo «barrial» y la «acupuntura» son las palabras que ideológicamente permiten hablar de este encierro. Las familias relocalizadas en un minibarrio de casas iguales, los vecinos de Campo de la Ribera y alrededores reunidos en el parque educativo en tanto promesa de encontrarse entre-los-mismos y procurar(se) un mejor futuro, la Policía Barrial mediando en los territorios empobrecidos y las garantías de orden social.

En este sentido, las intervenciones de infraestructura referidas materializan el desarrollo urbano como continuidad del ordenamiento clasista. Ese desarrollo deseable tiene sus núcleos ideológicos en la circulación de personas y mercancías, la «valorización» de territorios para su colocación en el mercado de suelos y la articulación entre el rostro represivo y asistencial del Estado.

Finalmente, advertimos en el caso del Parque Educativo Este un edificio que opera como lugar de encuentro para los barrios empobrecidos, sedimento de lógicas de separación clasista de la ciudad. En los discursos provinciales y municipales, la participación se construye como eje para la solución de los problemas técnicos. Más que tematizarlos como resultantes de un modelo de producción económico y social, proponen hacer intervenciones mínimas, que en gran medida

dependen de las responsabilidades de los propios sujetos, con los recursos que el Estado pone a disposición. Sea vía participación o vía educación, la promesa estatal parece ser siempre igual y se reduce a montar equipamientos para «incluir», «ciudadanizar» o «desarrollar».

Desde nuestra perspectiva, lo ideológico al mirar el puente, la avenida y el parque educativo supone una expresión singular de relaciones de dominación que permanecen ocultas. Se trata de la escenificación desde el Estado de un conjunto de intervenciones para regenerar proximidades y distancias de clase social al interior de la sociedad cordobesa. Analizando en detalle los casos, ni el desarrollo, ni la infraestructura, ni la ciudad se pueden entender como monolíticas y «más allá» del conflicto social. Pues, cuando evidenciamos el antagonismo fundamental del capitalismo, advertimos que la técnica y la velocidad prometidas no comunican —en el sentido humano del encuentro— sino que *conectan* —como lo hacen las máquinas—: para evitar los ruidos, las demoras, la incertidumbre, los asaltos de lo extraño y los sujetos peligrosos. Es decir, todo aquello que otrora fue definitorio de la vida urbana (Sennett, 1997).

REFERENCIAS

- Abren al tránsito el Letizia y un nuevo tramo de la Costanera. (28 de febrero de 2019). *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/abren-al-transito-letizia-y-un-nuevo-tramo-de-costanera/>
- Beltrán, L. R. (1973). Comunicación y desarrollo económico. *Revista Chasqui*, 2, 50-72. <http://hdl.handle.net/10469/15400>
- Benjamin, W. (1999). París, capital del siglo XIX. En W. Benjamin, *Poesía y capitalismo, Iluminaciones II* (pp.171-189). Editorial Taurus.
- Brites, W. (2016). Grandes proyectos y sus efectos sociales. Tendencias a la sustitución social en espacios urbanos revalorizados. *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 11(32), 13- 32. <https://doi.org/10.5821/ace.11.32.3964>
- Boito, M. E., & Espoz, M. B. (Comps.). (2014) *Urbanismo estratégico y separación clasista. Instantáneas de una ciudad en conflicto*. Puño y Letra.
- Carman, M. (2011). *Las trampas de la naturaleza. Medio ambiente y segregación en Buenos Aires*. Fondo de Cultura Económica.
- Carrasco, B. (1927). *Plan Regulador y de Extensión para la ciudad de Córdoba*. Córdoba.

- Castells, M. (2002). Tecnologías de la información y la comunicación y desarrollo global. *Revista de Economía Mundial*, 7, 91-107. https://biblioteca.hegoa.ehu.es/downloads/12291/%2Fsystem%2Fpdf%2F775%2FTecnologias_de_la_Informacion_y_la_Comunicacion_y_Desarrollo_Global.pdf
- Chamayou, G. (2016). *Teoría del Dron*. Editorial Futuro Anterior.
- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Catarata.
- Díaz Bordenave, J. (1989). La sociedad participativa. *Revista Chasqui*, 32, 18-24. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5791780>
- El mapa caliente de la inseguridad. (27 de julio de 2016). *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/politica/el-mapa-caliente-de-la-inseguridad-en-cordoba>
- En silencio, la provincia construye tres parques educativos. (17 de noviembre de 2019). *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/en-silencio-provincia-construye-tres-parques-educativos/s>
- Escobar, A. (2005). El «posdesarrollo» como concepto y práctica social. En D. Mato (Coord.), *Políticas de economía, ambiente y sociedad en tiempos de globalización* (pp. 17-31). Universidad Central de Venezuela.
- Escobar, A. (2007). *La invención del Tercer Mundo. Construcción y deconstrucción del desarrollo*. Fundación editorial el perro y la rana.
- Esteva, G. (1996). Desarrollo. En W. Sachs (Ed.), *Diccionario del desarrollo. Una guía del conocimiento como poder* (pp. 52-78). PRATEC.
- Gunder-Frank, A. (1973). *Subdesarrollo o revolución*. Era.
- Guevara, T., & Núñez, P. (2014). La ciudad en disputa. Desarrollo urbano y desarrollo económico en San Carlos de Bariloche. *Diálogo Andino*, 45, 153-167. <http://dx.doi.org/10.4067/S0719-26812014000300013>
- Gustavo Restrepo: «Para que la obra llegue a todos es clave la participación». (18 de agosto de 2018). *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/gustavo-restrepo-para-que-obra-llegue-todos-es-clave-participacion/>
- Habilitaron otros dos tramos del nuevo acceso por costanera. (24 de septiembre de 2019). *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/habilitaron-otros-dos-tramos-del-nuevo-acceso-por-costanera/>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos – INDEC. (2023). *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022. Resultados provisionales*. INDEC.
- La ciudad sigue de espaldas al río. (15 de junio de 2017). *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/la-ciudad-sigue-de-espaldas-al-rio/>
- Legislatura de la Provincia de Córdoba. (18 de abril de 2017). *Modificación de la ley sobre Seguridad Pública y Ciudadana Provincial*. <https://www.argentina.gob.>

ar/normativa/provincial/ley-10437-123456789-0abc-defg-734-0100ovorpyel/
actualizacion

- Lins Ribeiro, G. (1985). Proyectos de gran escala: Hacia un marco conceptual para el análisis de una forma de producción temporaria. En L. Bartolomé (Comp.), *Relocalizados: Antropología Social de las Poblaciones Desplazadas* (pp. 23-47). IDES.
- Madoery, O. (2007). *Otro desarrollo. El cambio desde las ciudades y regiones*. UNSAM.
- Marengo, M. C., & Monayar, V. (2012). Crecimiento urbano e informalidad residencial. El caso del asentamiento 'Nuestro Hogar' en la periferia de Córdoba –Argentina. *Cuaderno Urbano*, 13(13), 7-25. <https://doi.org/10.30972/crn.1313531>
- Medellín, un laboratorio de innovación urbana. (19 de agosto de 2015). *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/espacio-de-marca/medellin-un-laboratorio-de-innovacion-urbana/>
- Molinatti, F. (2013). Segregación residencial socioeconómica en la ciudad de Córdoba (Argentina): Tendencias y patrones espaciales. *Revista Invi*, 28(79), 61-94. <http://doi.org/10.4067/S0718-83582013000300003>
- Municipalidad de Córdoba, Secretaría de Educación. (2016) *Programa de Parques Educativos*. Córdoba.
- Ni Nueva Córdoba, ni General Paz: el «Tati» pone las fichas en San Vicente (30 de diciembre de 2008). *Infonegocios*. <https://infonegocios.info/nota-principal/ni-nueva-cordoba-ni-general-paz-el-tati-pone-las-fichas-en-san-vicente>
- Nuevo acceso por costanera, la apuesta provincial para un tránsito más seguro. (20 de febrero de 2018). *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/nuevo-acceso-por-costanera-la-apuesta-provincial-para-un-transito-mas-seguro/>
- Obras paralizadas desde hace años. (28 de febrero de 2016). *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/obras-paralizadas-desde-hace-anos/>
- Peano, A., & Torres, P. (2020). *La exclusión social como factor de riesgo para la intervención en seguridad: análisis de los supuestos ideológicos del Plan Integral de Seguridad Ciudadana y Prevención del Delito (Córdoba)*. Actas de las II Jornadas de Estudios Sociales sobre Delito, Violencia y Policía, UNSAM.
- Peterson, G. (2010). *La plusvalía de la tierra como opción para el financiamiento de la infraestructura urbana*. Banco Mundial.
- Pobre Córdoba. (15 de diciembre de 2018). *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/sucesos/pobre-cordoba/>
- Ponen en función a otros 500 policías en Córdoba. (9 de agosto de 2018). *La Voz del Interior*. <https://www.lavoz.com.ar/sucesos/ponen-en-funcion-otros-500-policias-en-cordoba/>

- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD. (2015). *What is Human Development?* ONU. <https://hdr.undp.org/content/what-human-development>
- Registro Nacional de Barrios Populares – RENABAP. (2022). *Mapa de barrios populares*. <https://www.argentina.gob.ar/desarrollosocial/renabap/mapa>
- Rogers, E. (1995). *Diffusion of innovations*. The Free Press.
- Roldán, D., & Godoy, S. (2018). Seeking Other Urban Possibilities: Community Production of Space in a Global South City. *Journal of Peer Production*, 11(11), 113-139.
- Rostow, W. (1959). The Stages of Economic Growth. *The Economic History Review, New Series*, 12(1), 1-16.
- Sachs, W. (Ed.) (1996). *Diccionario del desarrollo. Una guía del conocimiento como poder*. PRATEC.
- Salguero Myers, K. (2022). *Comunicación, ciudad y horizontes de lo posible. Modalidades de desarrollo y disputas en el caso de la Quinta Sección de la ciudad de Córdoba (2017-2019)* [Tesis de doctorado, Universidad Nacional de Córdoba].
- Salguero Myers, K. (2024). Debates para construir una comunicación sin desarrollo. *La Trama De La Comunicación*, 27(2), 11-46. <https://doi.org/10.35305/lt.v27i2.834>
- Scarponetti, P., & Ciuffolini, M. A. (2011). *Ojos que no ven, corazón que no siente. Relocalización territorial y conflictividad social: un estudio sobre los Barrios Ciudades de Córdoba*. Nobuko.
- Schmucler, H. (2019). Formas de olvido. En V. Papalini (Ed.), *La memoria, entre la política y la ética. Textos reunidos de Héctor Schmucler (1979-2015)* (pp.119-128). CLACSO.
- Sen, A. (2000). *Desarrollo y libertad*. Editorial Planeta.
- Sennett, R. (1997). *Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Alianza Editorial.
- Sennett, R. (2018). *Building and dwelling. Ethics for the city*. Editorial Allen Lane.
- Sevilla-Buitrago, Á. (2014). Central Park y la producción del espacio público: el uso de la ciudad y la regulación del comportamiento urbano en la historia. *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales*, 40(121). <https://doi.org/10.7764/541>
- Se presentaron este viernes 25 nuevos cuadrantes de la Policía Barrial. (21 de julio de 2017). *La Nueva Mañana*. <https://lmdiarario.com.ar/contenido/17587/se-presentaron-este-viernes-25-nuevos-cuadrantes-de-la-policia-barrial>
- Stang, J. (2017). El urbanismo como nueva disciplina en Argentina visto desde el especialista Benito J. Carrasco a través del Plan Regulador y de Extensión para la

- ciudad de Córdoba, 1927. *Cuaderno urbano*, 23(23), 169-197. <https://doi.org/10.30972/crn.23232693>
- Streeten, P. (1999). Futura estrategia para el desarrollo. Importancia del desarrollo humano. *Finanzas y desarrollo: publicación trimestral del Fondo Monetario Internacional y del Banco Mundial*, 36(4), 30-34. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2407963>
- Vecinas y vecinos de Villa La Maternidad y otr@s. (2017). *Villa La Maternidad. 13 años: luchar, resistir y ganar. Historia de la lucha por los derechos que nos quieren quitar*. Córdoba.
- Von Lücken, M. (2016). La ciudad disputada: erradicación parcial de Villa La Maternidad en el marco de transformaciones urbanas en el área central de la ciudad de Córdoba, Argentina 2033-2013. En M. C. Rodríguez & M. M. De Virgilio (Comps.), *Territorio, políticas habitacionales y transformaciones urbanas* (pp. 299-332). Espacio editorial.
- Zafra, R (2012). *Un cuarto propio conectado. (Ciber) espacio y (auto)gestión del yo*. Fórcola Ediciones.
- Žižek, S. (2003). Introducción. El espectro de la ideología. En S. Žižek (Comp.), *Ideología. Un mapa de la cuestión* (pp. 7-42). Fondo de Cultura Económica.
- Žižek, S. (2012). *El sublime objeto de la ideología*. Fondo de Cultura Económica.