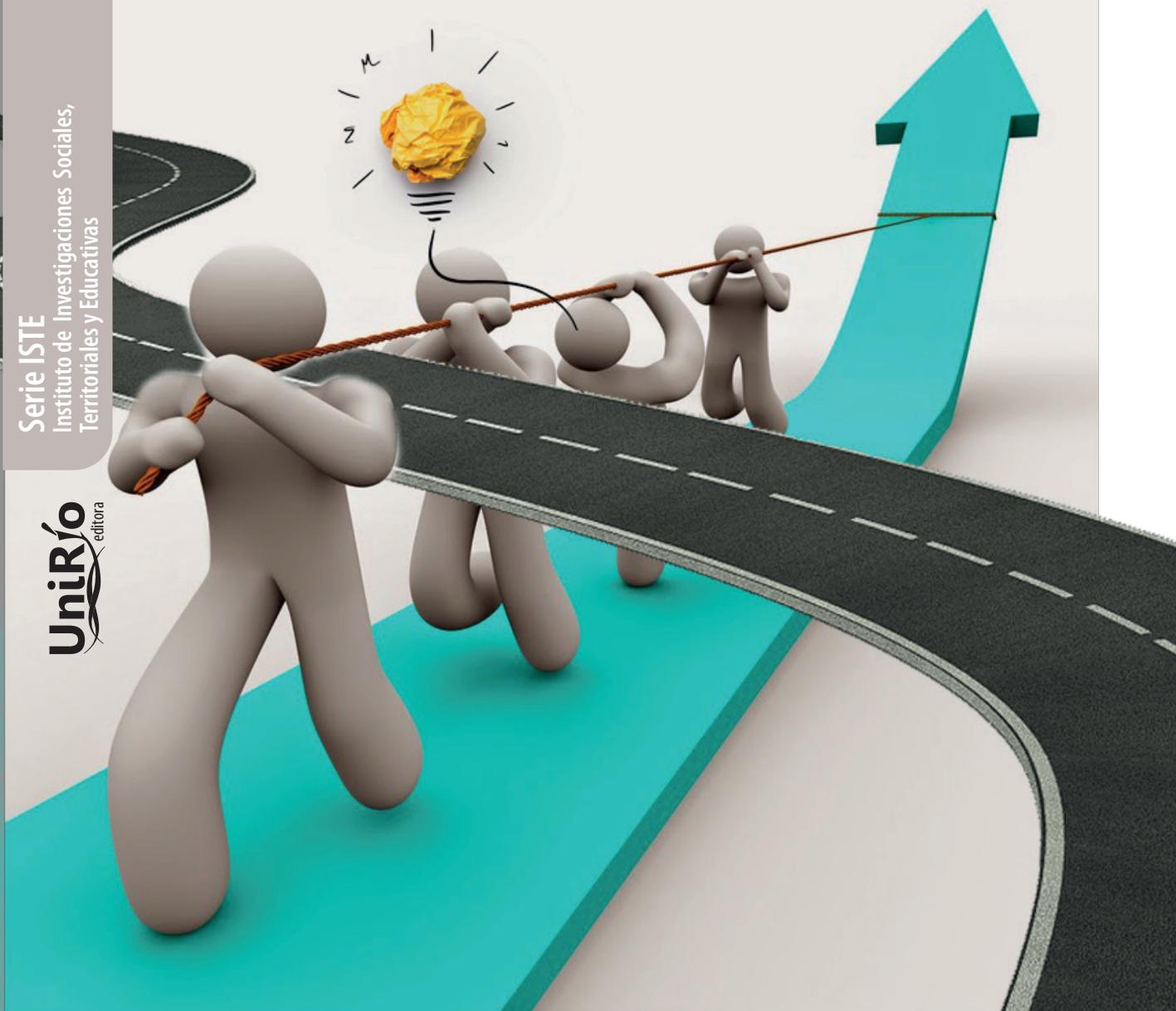


Serie ISTE
Instituto de Investigaciones Sociales,
Territoriales y Educativas

UniRío
editora



Imaginar el desarrollo regional

Representaciones sociales de una infraestructura vial

Edgardo Carniglia, Marcela Bosco y Amir Coleff

ISBN: 978-987-688-579-9

e-book

Colección
Académico-Científica



Carniglia, Edgardo

Imaginar el desarrollo regional : representaciones sociales de una infraestructura vial / Edgardo Carniglia ; Marcela Bosco ; Amir Coleff . - 1a ed - Río Cuarto : UniRío Editora, 2024.
Libro digital, PDF - (Académico científica)

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-688-579-9

1. Investigación Social. 2. Infraestructura del Transporte. I. Bosco, Marcela II. Coleff, Amir III. Título
CDD 388.04

Imaginar el desarrollo regional : representaciones sociales de una infraestructura vial

Edgardo Carniglia, Marcela Bosco y Amir Coleff

2024 © *UniRío editora*. Universidad Nacional de Río Cuarto
Ruta Nacional 36 km 601 – (X5804) Río Cuarto – Argentina
Tel.: 54 (358) 467 6309
editorial@rec.unrc.edu.ar
www.unirioeditora.com.ar



Este obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 2.5 Argentina.
http://creativecommons.org/licenses/by/2.5/ar/deed.es_AR



Uni. Tres primeras letras de «Universidad». Uso popular muy nuestro; la Uni. Universidad del latín «universitas» (personas dedicadas al ocio del saber), se contextualiza para nosotros en nuestro anclaje territorial y en la concepción de conocimientos y saberes construidos y compartidos socialmente.

El río. Celeste y Naranja. El agua y la arena de nuestro Río Cuarto en constante confluencia y devenir.

La gota. El acento y el impacto visual: agua en un movimiento de vuelo libre de un «nosotros». Conocimiento que circula y calma la sed.

Consejo Editorial

Facultad de Agronomía y Veterinaria
Prof. Mercedes Ibañez
y *Prof. Alicia Carranza*

Facultad de Ciencias Económicas
Prof. Clara Sorondo

Facultad de Ciencias Exactas,
Físico-Químicas y Naturales
Prof. Sandra Miskoski

Facultad de Ciencias Humanas
Prof. Marcela Tamagnini

Facultad de Ingeniería
Prof. Marcelo Alcoba

Biblioteca Central Juan Filloy
Bibl. Claudia Rodríguez
y *Prof. Mónica Torreta*

Secretaría Académica
Prof. Pablo Pizzi

Equipo Editorial

Secretario Académico:
Pablo Pizzi

Director editorial:
Gabriel Carini

Equipo:
José Luis Ammann, Maximiliano Brito, Ana Carolina Savino, Lara Oviedo, Roberto Guardia, Marcela Rapetti y Daniel Ferniot

Índice

Prólogo	6
Presentación	9
Capítulo 1: La imaginación del desarrollo territorial desde las representaciones sociales	14
Introducción	15
Las representaciones de una carretera: un problema de comunicación para el desarrollo	16
Las representaciones sociales. Pensamiento, percepción y acción para el desarrollo territorial.....	18
Los métodos y la crítica en la investigación sobre las representaciones sociales	25
Pensar la comunicación, pensar las representaciones, pensar los territorios.....	29
Capítulo 2: Derivas de una carretera en la prensa local: noticias sobre la auto- vía en diarios digitales de Río Cuarto y Villa María	32
Introducción	33
La prensa como una matriz de representaciones sociales sobre el territorio regional: teoría y método	34
La Ruta Nacional 158 en la prensa local: temáticas principales comparadas.....	37
El Proyecto de Autovía GRC-GVM en los diarios digitales locales.....	43
A modo de cierre	48
Capítulo 3: La autovía Río Cuarto - Villa María según las poblaciones: una métrica de las representaciones del territorio	51
Introducción	52
Imaginar la autovía: un problema de investigación comunicacional del territorio.....	53
Emergentes principales del relevamiento.....	55

Rasgos sociodemográficos de la población consultada	55
Conocimiento, uso y evaluación de autovías disponibles en la región	57
Percepción de la posibilidad de una autovía entre Río Cuarto y Villa María	61
Ventajas y desventajas de la eventual autovía	62
Características básicas de la eventual autovía	64
A modo de cierre.....	66
Capítulo 4: La imaginación del territorio por referentes locales: Una nueva carretera para el desarrollo regional.....	68
Introducción	69
Representaciones sobre el desarrollo local y regional: trayectorias y horizontes.....	73
El desarrollo de la región	73
Perfil y dinámica económico-social de pueblos y ciudades.....	78
Imaginando el desarrollo futuro: ideas, acciones y condiciones de (im)posibilidad..	89
Los referentes locales y el desarrollo de las localidades y la región.....	103
Experiencias de los referentes con la Ruta Nacional 158	104
Importancia de la carretera para el referente, su organización y la región	104
Condiciones de las rutas y el tránsito en la región	109
Consecuencias de una carretera “saturada” y “colapsada”	116
Las acciones de los actores políticos: alcances y límites de la gestión.....	123
Los referentes locales y sus experiencias con la Ruta Nacional 158	129
Conocimiento, uso y evaluación de autovías y autopistas.....	130
Experiencia en autovías y autopistas	130
Opciones para una renovada infraestructura vial.....	135
Los referentes locales: experiencias y opciones de infraestructura vial.....	136
Sobre una autovía o autopista entre Río Cuarto y Villa María.....	137
Del conocimiento de propuestas a la prioridad de la obra vial.....	138
Ventajas y desventajas de una carretera transformadora	163
Gestión del trazado, la construcción y el mantenimiento.....	183

El deseo de una nueva carretera: entre la necesidad, la urgencia y la esperanza	206
A modo de cierre	209
Capítulo 5: Hacia el futuro: conclusiones y recomendaciones	214
Principales conclusiones	216
Sugerencias para la investigación y la acción colectiva del desarrollo	219
Epílogo: sobre la autovía y la imaginación del desarrollo territorial	220
Referencias bibliográficas	222
Anexo metodológico	226
Índice de tablas, cuadros y figuras	233

Prólogo

Este libro que escribieron Edgardo Carniglia, Marcela Bosco y Amir Coleff, junto a Belén Cortés, Agustina Piola y Bianca Rinaudo, cuyo título es *Imaginar el desarrollo regional. Representaciones sociales de una infraestructura vial*, pinta el mundo. Se trata de una aventura colectiva que propone y se propone imaginar cómo comunicarse: comunicarse para conversar en torno a una idea de política y de política pública, y comunicarse para contar con mejores medios para trasladarse de un lugar a otro.

El título tiene todas las palabras. *Imaginar*: verbo que nos remite a un clásico de la sociología, nos remite a momentos donde el mundo apostaba por el cambio social, nos remite a la creatividad y a una actividad que pareciera hoy desvalorizada porque es, para los bobos, una pérdida de tiempo. *Desarrollo*: otra palabra bastardeada, reducida a pocas y pobres dimensiones. *Regional*: nuestro país, nuestra patria grande latinoamericana, nuestro planeta, son y han sido en territorio; las regiones se recortan en los mapas y agregan realidades en los mapas, porque no son jurisdicciones únicamente administrativas sino que son conjuntos de experiencias comunes territorializadas, historias compartidas, sentidos del humor y la música, y necesidades materiales que exigen respuestas políticas. *Representaciones sociales*: las realidades no existen por fuera de los modos que tenemos como sociedad de nombrarlas, definir las, explicarlas, interpelarlas; las realidades son parte de y definen nuestro sentido común, nuestros distintos sentidos más comunes o menos comunes, siempre en pugna. *Infraestructura vial*: es el objeto de la mirada de este libro, el pretexto (o pre-texto), el lugar de encuentro rutero y comunicacional para pensar problemas sociales y políticos, sociológicos y politológicos; esas infraestructuras públicas cuya construcción se paraliza cuando los pueblos y comunidades no importan tanto.

Las regiones no son jurisdicciones únicamente administrativas, pero las políticas públicas no existen, porque no se financian ni implementan, sino en jurisdicciones. Hay quienes toman decisiones, hay presupuestos que las financian (o no), hay comunidades que viven en territorios determinados que se benefician (o no) de las políticas, hay movilizaciones políticas y partidarias que hacen (o no) a las agendas públicas y a las políticas, que hacen que las voces se escuchen lo suficientemente fuerte (o no).

El libro es un resultado de un proyecto colectivo de investigación social en el marco de una universidad pública y de la ciencia pública. Son docentes e investigadoras/es en ciencias sociales quienes hicieron la investigación y escribieron trabajos y los capítulos que forman esta obra: los mueven intereses intelectuales, académicos, disciplinarios, pero sobre todo los mueve el interés de contribuir con evidencias (datos, información, conceptos) para que las

políticas públicas se decidan sobre bases serias y sobre los derechos de todas y todos los que transitan el espacio y el tiempo común. De Río Cuarto y Villa María pero también de toda la Argentina.

Las preguntas que construye y examina el libro son de diversos órdenes e involucran complejidades también diversas. Por ellos los capítulos abordan recortes distintos del mismo problema, desde perspectivas múltiples, con herramientas teóricas y metodológicas, que responden a la voluntad ética y política de recoger muchas voces, la de todas y todos – o casi – quienes tienen algo que decir.

Insisten, claro, en el carácter territorialmente y políticamente situado de los análisis. Pero al mismo tiempo acentúan que las discusiones, datos, preguntas y también las propuestas no son exclusivas de ese territorio, de este tiempo, de estas circunstancias particulares. Por eso pintan mundos, desde un abordaje global original, la comunicación para el desarrollo, cuya denominación y definición desde el vamos se plantea como una disciplina politizada, orientada hacia un objetivo político y social.

En estos tiempos sombríos en los que se pone de mala fe o de buena fe en cuestión la utilidad de las ciencias sociales, en tiempos en que las políticas públicas también están siendo cuestionadas per se, promover investigación que provea evidencias para el diseño, implementación, monitoreo y evaluación de políticas, y para que estas políticas sean participativas en cada uno de sus momentos, adquiere un valor suplementario. Y el propio terreno, el propio ámbito institucional en el cual tiene lugar la investigación también está siendo cuestionado por su carácter público: es decir accesible, abierto, ligado al Estado y a aquellos que es común. Como señalan desde el inicio, los estudios corresponden a un programa de investigación desarrollado en el Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (ISTE), instituto que alberga investigadores e investigadoras de una universidad pública, la Universidad Nacional de Río Cuarto, y del CONICET, de distintas generaciones y disciplinas, en respuesta a la demanda de una dependencia municipal del sur de Córdoba, para conocer mejor las condiciones sociales en relación con una Autovía entre las ciudades de Río Cuarto y Villa María.

La provisión de evidencias sólidas, y basadas en recoger las perspectivas plurales de los distintos actores, es condición para políticas públicas más eficaces, eficientes y justas. Por eso es clave lo que hace este libro, en los sucesivos capítulos: pensar el desafío aparentemente acotado de la construcción de una infraestructura vial en el marco de la estructura social, de las relaciones sociales históricas, más o menos permanentes y más o menos cambiantes, en los procesos históricos, en los sentidos circulantes – aquellos sentidos más cristalizados y aquellos que se van produciendo, en viejos y nuevos formatos, como los digitales; e inscribir las narrativas y voces en una narrativa común, en una discusión o deliberación, capaz de traducirse, de imaginarse, como política y proyecto común, de desarrollo regional – y no solamente regional.

Alcanzar un proyecto común, lo muestra el libro, no es fácil. Las experiencias históricas, los fundados temores, la percepción de limitaciones, las alertas antes las discontinuidades en

los proyectos, en suma los intereses contrapuestos, aparecen expresados por distintos actores y a través de diversos medios. El libro aporta a crear un espacio común para comunicarse e intentar conciliar realidades y fantasmas en conflicto, un cauce, es decir, una vía de comunicación. Un libro también es en ese sentido infraestructura pública.

Mario PECHENY
Universidad de Buenos Aires
Director del CONICET en representación
de las Ciencias Sociales y Humanidades

Presentación

La teoría social no se mantiene unida por acuerdo alguno sobre el contenido o un contexto institucional compartido, sino que muestra cierta coherencia en torno a varios supuestos de segundo orden sobre los que tal vez valga la pena discrepar.

Claudio Benzecry, Monika Krause e Isaac Reed

¿Cómo se imagina la autovía, una infraestructura pública de conectividad vial, en distintos espacios de la agenda social de un territorio subprovincial en un país de desarrollo intermedio y con una inserción subordinada en una economía globalizada y un orden geopolítico multipolar? ¿Cómo construye la digitalizada prensa local las noticias sobre la ruta actual y su eventual reforma o reemplazo? ¿Cómo concibe la población regional a la carretera disponible y a aquella proyectada hacia el futuro? ¿Cómo entienden a una y otra infraestructura vial los referentes de las organizaciones estatales, privadas y comunitarias del territorio atravesado por la vía de circulación?

1.

Una respuesta integral a estos complejos interrogantes, entre otras posibles, emerge como posibilidad desde el campo de los estudios de la comunicación para el desarrollo. Esta especialidad comprende el conjunto de investigaciones y prácticas comunicacionales orientadas a mejorar las condiciones de la vida humana en las dimensiones económicas, sociales, políticas, culturales y ambientales, entre otras.

En términos generales, la comunicación para el desarrollo, como una especialidad analítico-normativa al mismo tiempo, recurre al valioso patrimonio de la humanidad integrado por los diversos modos, medios y géneros de la comunicación ahora en creciente proceso de digitalización. La condición analítica de la comunicación para el desarrollo dice sobre la voluntad sostenida de, como toda disciplina científica, describir, clasificar y explicar los procesos multidimensionales y multiescalares de la comunicación específica. A su vez, la condición normativa propone principios diversos del deber ser de las estructuras, los procesos y las funciones de la comunicación para el desarrollo.

El siglo XXI muestra un muy rico patrimonio colectivo de la comunicación humana como objeto de estudio. Los modos, medios y géneros de la comunicación son atravesados, desde el siglo XVI, por crecientes procesos de mediatización y, desde hace al menos seis décadas, por expansivas dinámicas de digitalización de las dimensiones simbólicas, relacionales, materiales y contextuales de la comunicación (Carniglia, 2022).

Los *modos* históricamente instituidos de la compleja comunicación humana comprenden a la oralidad (Ong, 2011), la escritura -ambos correspondientes a la comunicación verbal-, las imágenes y otras modalidades como los gestos y/o el manejo del espacio. En este sentido,

la escritura -primero manuscrita, luego impresa, ahora digital- predomina como modalidad en la comunicación científica, aunque la oralidad todavía desempeña un rol importante en la comunicación del mundo académico-científico (Waquet, 2021). En cambio, la oralidad y la comunicación mediante pantallas mediatizadas y digitalizadas serían los modos más utilizados en la comunicación de los diversos públicos no especializados de las ciencias.

Asimismo, los *medios* de comunicación convencionales comprenden al diario, el cine, la radio y la televisión como instituciones tecno-significantes situadas (Carniglia, 2019). Estos medios atraviesan hoy procesos de profunda mutación a partir de la digitalización de la comunicación, el trabajo, la educación y en general la vida cotidiana que reconfigura, entre otros ámbitos, la ecología del sistema de medios de comunicación (Carlón y Scolari, 2009; Parikka, 2021).

A su vez, como institución discursiva muy diversa, los *géneros* de la comunicación comprenden muy diversas clases de textos u objetos culturales, discriminables en todo espacio de circulación de sentido y en todo soporte de la comunicación (Steimberg, 2002). La recurrencia histórica de la carta, la novela, la noticia y la comedia, entre otros tantos ejemplos de la enorme diversidad de los géneros, instituyen condiciones de previsibilidad en distintas áreas de producción, circulación y consumo cultural.

Por otra parte, durante el siglo XXI el rico patrimonio cultural de la comunicación humana es atravesado, como se anticipó, por las estructuras y los procesos de la digitalización (Van Dijck, 2016) que transforman, con alcances diversos y consecuencias sociales, económicas, culturales y políticas todavía inciertas, los diversos modos, medios y géneros comunicacionales.

2.

Toda infraestructura pública, como una condición necesaria del desarrollo, atraviesa diferentes etapas: idea, proyecto, construcción, uso y mantenimiento, entre otras. En particular, la infraestructura como idea, por ejemplo, de una autovía, habilita la investigación de los complejos y dinámicos aspectos de la imaginación desde miradas específicas de la comunicación y la cultura.

Los tres estudios presentados en este libro corresponden a un programa de investigación aplicada, integrado por otros cinco relevamientos (ISTE, 2022), generado por una institución pública del sistema argentino de ciencia, técnica y educación superior en respuesta a una demanda específica de una dependencia municipal del sur de la provincia de Córdoba (Argentina). El objetivo general de dicho programa de investigación consistió en relevar las condiciones de viabilidad económica, social y cultural de la construcción de la Autovía Río Cuarto-Villa María desde una perspectiva multidimensional y multiescalar del desarrollo territorial. El área de relevamiento comprende las trece localidades cordobesas, ubicadas en una región con predominio de las actividades agropecuarias y agroindustriales como

así atravesadas por la actual Ruta Nacional 158, cuya cantidad de habitantes y viviendas se presenta a continuación:

Tabla 1. Provincia de Córdoba (Argentina). Personas y viviendas en localidades y departamentos de la Ruta Nacional 158 entre Gran Río Cuarto y Gran Villa María (2010-2022)

Localidad / departamento	Personas		Viviendas	
	2010	2022	2010	2022
Santa Catalina	3860	4579 (a)	1437	s.d.
Río Cuarto	157010	186261 (a)	62611	s.d.
Las Higueras	6038	7163 (a)	2516	s.d.
Chucul	304	361 (a)	144	s.d.
Departamento Río Cuarto	246393	292293	100468	127506
Carnerillo	1867	2302 (a)	700	s.d.
General Cabrera	11734	14468 (a)	4206	s.d.
General Deheza	11061	13638 (a)	3836	s.d.
Departamento Juárez Celman	61078	75307	22887	28055
Las Perdices	5084	5782 (a)	1834	s.d.
Dalmacio Vélez Sársfield	1497	1703 (a)	558	s.d.
Departamento Tercero Arriba	109554	124592	42533	51253
Luca	563	717 (a)	195	s.d.
Arroyo Cabral	2654	3380 (a)	1061	s.d.
Villa Nueva	18818	23965 (a)	6314	s.d.
Villa María	79351	101046 (a)	32946	s.d.
Departamento Gral. San Martín	127454	162306	50327	68273
Total A (13 localidades)	299841	365365	118358	s.d.
Total B (4 departamentos)	544479	654498	216215	275087

Fuente: elaboración de los autores en base a procesamiento de M. Falcón del Censo Nacional de Población y Vivienda (INDEC, 2010, 2023).

(a) Estimación según crecimiento del departamento entre 2010 y 2022.

En particular, las tres investigaciones de este libro, desarrolladas en un período de ocho meses desde la aprobación institucional del proyecto en agosto de 2022, respondieron a un pedido de la Secretaría de Desarrollo Económico, Comercial e Industrial de la Municipalidad de Río Cuarto. El Coordinador de este organismo municipal expresó, el jueves 31 de marzo de 2022, su interés en “un estudio sobre el aporte socio-productivo de las localidades que se encuentran a lo largo de la Ruta 158 entre Río Cuarto y Villa María, con el fin de justificar con datos la importancia de construir en dicha traza una autovía”.

De este modo, la autovía Gran Río Cuarto - Gran Villa María es una idea hoy emergente con fuerte apoyo de al menos distintos sectores del Estado, el mercado y la sociedad civil de la ciudad de Río Cuarto y su región. Dan cuánto de ese apoyo político, por ejemplo, diferentes resoluciones de los Concejos Deliberantes de las tres localidades del Gran Río Cuarto

–Holmberg, Las Higueras y Río Cuarto- como así los eventos oficiales realizados con amplia convocatoria de autoridades y funcionarios estatales, actores de la economía y representantes de diversas organizaciones de la sociedad civil.

Esta demanda de conocimiento científico fue recibida por el recientemente creado ISTE (Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas), un organismo dependiente al mismo tiempo del CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas) y la UNRC (Universidad Nacional de Río Cuarto) con sede en el Campus Universitario de esta última institución académica. Todo el programa de investigación fue administrado desde el Área de Vinculación Tecnológica de la Secretaría de Extensión de la UNRC (Expediente UNRC 59444, Incidente 100) en el marco del convenio entre la casa de altos estudios y la Municipalidad de Río Cuarto que aportó al financiamiento de las actividades.

Las tres investigaciones convergen en la premisa de que la identificación del conocimiento y/o la inteligencia socialmente distribuidos en la población pueden ampliar la perspectiva sobre la idea y otros aspectos de dicha autovía como una infraestructura pública del desarrollo territorial al tiempo que habilitan otro canal para la participación de los ciudadanos en las políticas públicas y otras iniciativas específicas (Arocena y Marsiglia, 2017; Arboleda, 2021).

El equipo de seis personas a cargo de las tres investigaciones se conformó con dos docentes-investigadores de la UNRC (Edgardo Carniglia y Marcela Bosco), un becario doctoral del CONICET (Amir Coleff), dos graduadas recientes del Departamento de Ciencias de la Comunicación de la UNRC (licenciada Belén Cortés y comunicadora social Agustina Piola) y una estudiante avanzada de las carreras de comunicación de esta universidad pública (Bianca Rinaudo). El muy complejo trabajo de campo de la investigación no hubiese sido posible sin el trabajo proactivo, responsable y sistemático de estas tres jóvenes colaboradoras.

3.

Luego de esta presentación, el libro se organiza en cinco capítulos. El primero de ellos presenta los fundamentos teóricos y metodológicos generales de la investigación. Un segundo capítulo documenta la construcción de las noticias sobre la carretera actual y proyectada por los diarios digitales de las dos localidades más pobladas del territorio, Río Cuarto y Villa María, ubicadas en ambos extremos de un tramo de la Ruta Nacional 158 con 145 kilómetros aproximadamente. El siguiente capítulo destaca los principales resultados de la encuesta sobre las representaciones de la carretera realizada a la población del área de relevamiento. El cuarto capítulo identifica las representaciones sobre la infraestructura vial de los referentes de organizaciones estatales, privadas y comunitarias consultados en las trece localidades comprendidas en el estudio (ver tabla 1). El último capítulo expone las principales conclusiones y recomendaciones derivadas de la investigación.

4.

Los materiales de este libro corresponden a tres estudios específicos de un programa de investigación comunicacional (Coleff, Bosco y Carniglia, 2023; Carniglia, Coleff y Bosco, 2023; Carniglia, Bosco y Coleff, 2023) a cargo de un equipo de docentes-investigadores del ISTE -Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (UNRC-CONICET)- e implementado entre los meses de agosto de 2022 y marzo de 2023.

Todo el proceso de investigación y este libro digital fueron posibles por la ayuda y el apoyo generosos de varias instituciones y personas cuyo reconocimiento es todo oportuno. En este sentido, los coordinadores de la investigación agradecemos al Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (CONICET-UNRC), a la Universidad Nacional de Río Cuarto y a la Secretaría de Desarrollo Económico, Comercial e Industrial de la Municipalidad de Río Cuarto como espacios públicos fundamentales de la investigación realizada. También expresamos nuestra imprescindible gratitud a los colegas, estudiantes, familiares, amigos y otros ciudadanos que acompañaron permanentemente dicho proceso de investigación, sus contingencias y sus productos. Unos y otros, o sea todos, compartimos el deseo recurrente de otros mundos mejores, siempre posibles, para las trece localidades comprendidas en el estudio como territorios de la región centro-sur de la provincia de Córdoba (Argentina).

Gran Río Cuarto (Córdoba, Argentina), otoño 2024.

Capítulo 1

La imaginación del desarrollo territorial desde las representaciones sociales

El campo del desarrollo y sus diversas problemáticas se ha constituido en un entramado complejo, atravesado por una multiplicidad de instituciones y actores -económicos, políticos, sociales- que debe ser entendido a partir de diferentes escalas y agendas -nacional, regional, global-.

Maristella Svampa



Introducción

La comunicación para el desarrollo constituye un campo de teoría y práctica sobre las dimensiones simbólicas, relacionales, materiales y contextuales del muy rico patrimonio de la comunicación humana sustentado en una comprensión, apropiación y utilización de los diversos modos, medios y géneros comunicacionales con propósitos de un desarrollo que amalgame la transformación productiva, la inclusión social, la participación ciudadana, la diversidad cultural y la sustentabilidad ambiental.

Toda infraestructura pública, como una condición necesaria del desarrollo, atraviesa diferentes etapas: idea, proyecto, construcción, uso y mantenimiento, entre otras. En particular, la infraestructura como idea, por ejemplo, de una autovía, habilita la investigación de sus complejos y dinámicos aspectos simbólicos desde miradas específicas de la comunicación y la cultura.

A nivel latinoamericano, la investigación sobre los imaginarios urbanos (Silva, 1992; García Canclini, 2005; Heffes, 2008; Gorelik, 2022) constituye una referencia obligada. Por otra parte, los estudios locales sobre las construcciones socioculturales del territorio presentan varios antecedentes. Una revisión preliminar reconoce las miradas sobre la ciudad intermedia (Hernández y Carbonari, 2012), la agrociedad (Carniglia, 2019), la ciudad imaginada por vecinos y periodistas (Bosco, 2001), las dinámicas narrativas urbanas de la prensa (Bosco, 2018), la construcción periodística del orden urbano (Demarchi, 2014) y la planificación estratégica del emergente conglomerado urbano del Gran Río Cuarto (Busso y Carniglia, 2013).

En muchas de estas investigaciones predomina un método cualitativo sensible siempre a los significados de la ciudad como un territorio con una triple tensión permanente: hacia afuera con la expansión urbana, hacia adentro con la integración social y hacia adelante con el proyecto urbano (Gorelik, 2002).

Sin embargo, constituyen ámbitos de vacancia o vacío de conocimiento las investigaciones sobre las construcciones simbólicas de otros territorios, por ejemplo, las ruralidades del sur de Córdoba, y sobre las obras de la infraestructura pública, como las autovías o autopistas, que atraviesan y conectan las distintas localidades urbanizadas, el campo y los espacios híbridos como los pueblos rurales.

Los pocos estudios sociales conocidos sobre las autovías o autopistas focalizan la construcción y el funcionamiento de las autopistas en las ciudades. Así, el sociólogo norteamericano Sennett (2010) observa que la planificación moderna de avenidas, autopistas y medios de transporte favoreció la indiferencia del viajero hacia el entorno que atraviesa. A su vez, en su análisis de la creación de discursos opuestos a la creación de autopistas elevadas en Santiago de Chile, los urbanistas Pereda y Cortés (2011) concluyen que se distinguen los argumentos relativos al diseño como así los relacionados con aspectos estéticos y culturales mientras que, por otra parte, destacan la necesidad de consultas específicas a la población durante el diseño de estas obras que modifican el paisaje urbano y las formas de vida en los barrios.

La autovía Gran Río Cuarto - Gran Villa María es una idea hoy emergente con fuerte apoyo de al menos distintos sectores del Estado, el mercado y la sociedad civil de la ciudad de Río Cuarto y su región. Dan cuenta de ese apoyo político, por ejemplo, las diferentes resoluciones de los Concejos Deliberantes de las tres localidades del Gran Río Cuarto -Holmberg o Santa Catalina, Las Higueras y Río Cuarto- como así los actos públicos con amplia convocatoria de autoridades y funcionarios oficiales, actores de la economía y representantes de diversas organizaciones de la sociedad civil.

En ese marco, la visibilidad relativa de la idea local sobre la autovía es pertinente para conocer los sentidos culturales específicos del desarrollo regional desde una perspectiva comunicacional renovada en varios aspectos. Esta perspectiva amplía el alcance de los territorios considerados, implementa opciones metodológicas más comprensivas e incorpora posiciones teóricas sobre las estructuras, los procesos y las funciones del territorio convalidadas en otros campos de conocimiento sobre la sociedad, la cultura y los seres humanos (Despret, 2022). Así, la investigación previa desde esta perspectiva teórico-metodológica de las representaciones sociales identificó, por ejemplo, la riqueza del conocimiento y/o la inteligencia sobre problemáticas urbanas distribuidos socialmente (Muiña y Pugliese, 2016).

Las representaciones de una carretera: un problema de comunicación para el desarrollo

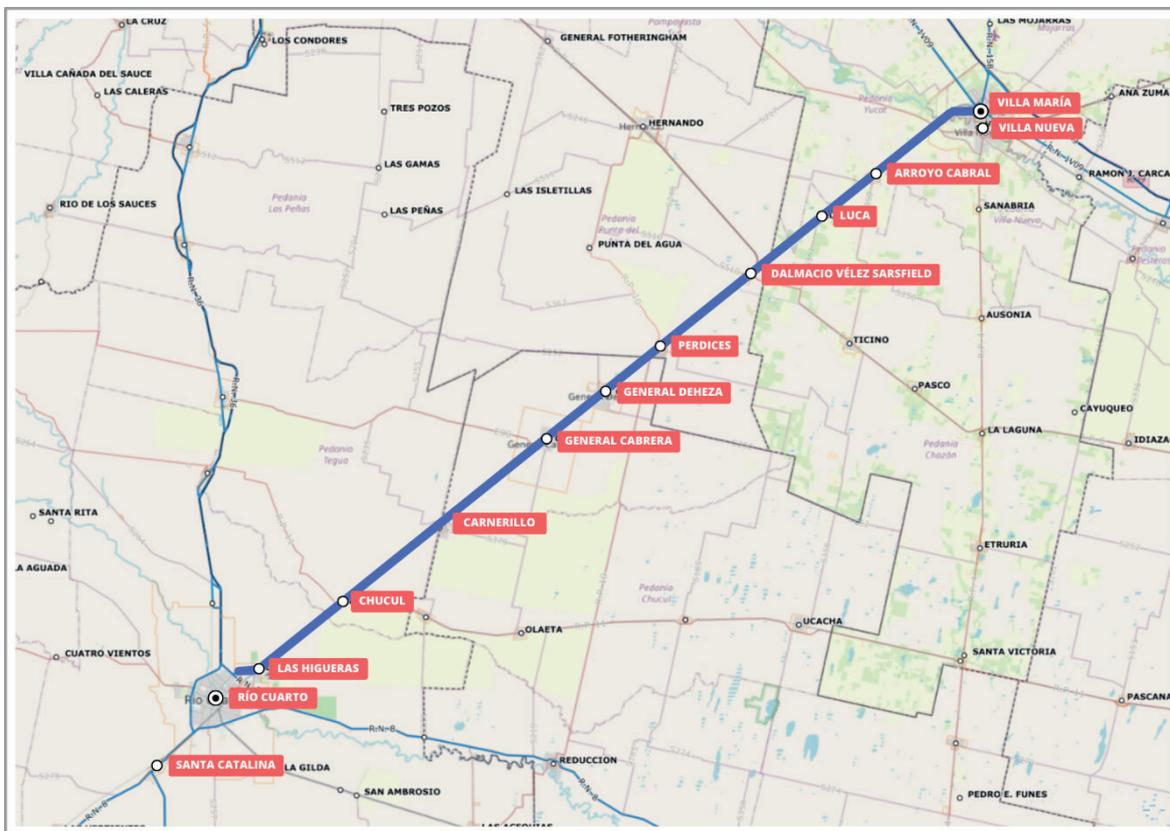
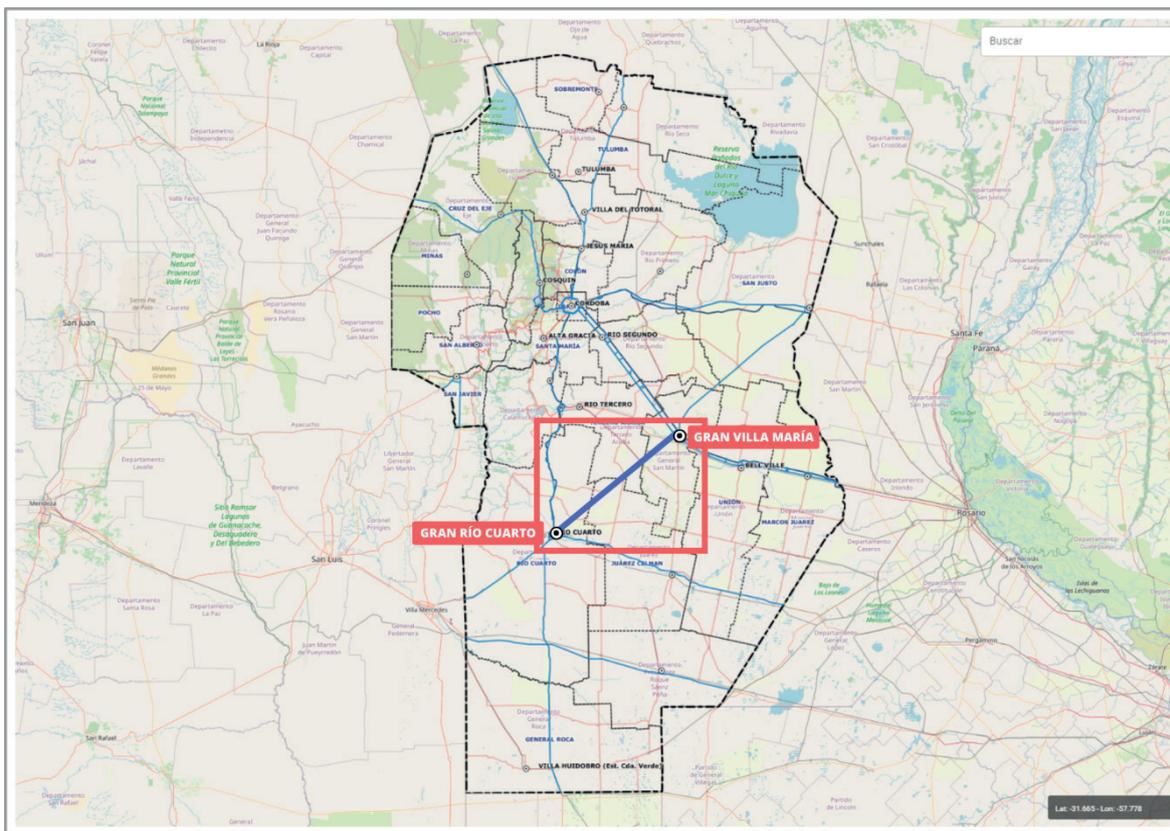
Un amplio panorama reciente de la teoría social a nivel internacional destaca la sostenida vigencia de la cuestión del significado -junto a los problemas del orden social, la materialidad y la práctica- en dicho espacio teórico con especial atención tanto a las interacciones situacionales como a los patrones más amplios de las representaciones culturales (Benzecry y otros, 2019).

Por otra parte, el historiador de la cultura Roger Chartier relativiza las críticas a la ubicua noción de representación señalando que no aleja del mundo social ni de la verdad:

Todo lo contrario, es el instrumento más relevante para comprender las dinámicas del mundo social, siempre ubicadas en la relación entre las condiciones objetivas (económicas, sociales y jurídicas) y su percepción, apreciación y movilización por los individuos y las clases (2022, p. 147).

En este sentido, la teoría diversa sobre las representaciones sociales (Carniglia, 2009) permite visibilizar los sistemas de pensamiento, percepción y acción de los sujetos del desarrollo local sobre sus territorios de la vida cotidiana y, en particular, reconocer sus ideas acerca de la eventual autovía de la provincia de Córdoba (Argentina) que conectaría a trece localidades vinculadas hoy por la Ruta Nacional 158. La población y las viviendas de estas localidades se presentan en la tabla 1 mientras que la figura 1 identifica la ubicación de las ciudades y los pueblos en la provincia de Córdoba.

Figura 1. Provincia de Córdoba (Argentina). Corredor vial Gran Río Cuarto – Gran Villa María: una infraestructura del desarrollo territorial



Fuente: elaboración de los autores.

Las representaciones sociales. Pensamiento, percepción y acción para el desarrollo territorial

Representación: una noción histórica, ubicua y polisémica

Dada la concepción de la comunicación para el desarrollo antes formulada, corresponde explicitar y articular una mirada multidimensional de las representaciones de los referentes sociales sobre la autovía Río Cuarto-Villa María en las teorías diversas relacionadas con la mediación psico-social-cultural de un sujeto que construye la realidad social a través del pensamiento, la percepción y la acción (Jodelet, 1988; Carniglia, 2009).

Es relativamente habitual en el idioma español que un mismo término o palabra, por ejemplo “representación” o “trabajo”, indique una acción y el resultado de la misma. Ampliando esta sugestiva posibilidad del uso de la lengua se concibe aquí que las representaciones sociales sobre los territorios, en general, y las autovías, en particular, corresponden a alguien (actor social), utilizan uno o más sistemas simbólicos para elaborar mensajes o textos (textualización multimodal), se refieren a una o más entidades materiales, mentales o simbólicas (objeto), se expresan para establecer una posición de sentido y/o acción particulares (propósito o función) y procuran instalar ciertas ideas entre las diversas personas (públicos) en un marco sociocultural e histórico específico (contexto).

“Representación”, en singular o plural y con o sin adjetivaciones, aparece a lo largo de la historia intelectual de Occidente. Por eso, se entiende que es una noción netamente histórica. Esta perspectiva supone dificultades para trazar un panorama diacrónico del concepto y también divergencias acerca de, entre otras características, dónde y cuándo comienza la historia de este, cuáles son los principales ejes de discusión al respecto, cuáles son sus diferentes perspectivas, cuál es la relevancia de sus diferentes usos y cuál es su vigencia y proyección dentro de las disciplinas de la sociedad, la cultura y los seres humanos. Arfuch (2002), por ejemplo, indica que “representación” es una de esas palabras cuya densidad significativa, por caso en la “mímesis” de Aristóteles y la teoría del conocimiento de la gramática de Port Royal, atraviesa toda la historia de la filosofía y cuyos usos diversos y contradictorios escapan a cualquier trazado conceptual. Por otra parte, Ceballos y Alba (2003) recuperan algunas de las críticas de la noción, reconocen distintas interpelaciones en curso, señalan cierto rechazo contemporáneo de la misma y de los métodos atribuidos a su estudio y establecen el imperativo de develar los puntos de tensión teórica y descubrir nuevos métodos, aunque nos conduzcan al exceso o al vacío, e incluso a desterrar la palabra clave, tal vez en sí misma desorientadora.

“Representación” es también un concepto ubicuo pues aparece en la trayectoria y el presente de múltiples disciplinas de las ciencias sociales y las humanidades: filosofía (Enaudeau, 1999), sociología (Vasilachis, 1997), psicología social (Ibañez, 1988), historia (Chartier, 1996; 2022), antropología (Roussiau y Bonardi, 2001), politología (Accarino, 2003), lingüística (Raiter, 2002), estudios culturales (Hall, 1997), geografía humana (Roussiau y Bonardi, 2001), análisis de discurso (Charaudeau y Mainguenu, 2005), artes visuales (Cohen,

1989; Arfuch, 2002) y la discusión sobre la posmodernidad (Harvey Brown, 1995), entre otras disciplinas de las humanidades y las ciencias sociales.

“Representación” es asimismo una noción polisémica pues se distinguen, entre las distintas disciplinas e incluso en el interior mismo de una especialidad, varios sentidos o posiciones teóricas. En este sentido, tanto Arfuch (2002) como Ceballos y Alba (2003) historizan el pensamiento sobre las representaciones y muestran algunos de los matices de sus propulsores y críticos en las humanidades y las ciencias sociales.

La representación, en su condición simbólica diversa, establece una mediación múltiple, relacional y dinámica entre lo individual y lo sociocultural. En este sentido, coexisten seis modelos teóricos de las representaciones, al menos en parte complementarios, que iluminan diferentes dimensiones de los procesos de (re)producción de sentido establecidos en los imaginarios del territorio, entre otras experiencias de la comunicación para el desarrollo. Según se anticipó, dichos modelos conciben a la representación, en singular o plural, como:

- a. un sistema cognitivo de construcción social de la realidad (Ibañez, 1988);
- b. un emergente de la lectura como práctica sociocultural e histórica (Chartier, 1996, 2023);
- c. una textualización multimodal o plurisemiótica que interpela a los lectores (Raiter, 2002);
- d. una capacidad específica de las imágenes (Hall, 1997), por ejemplo, las fotografías que integran las noticias sobre las infraestructuras viales;
- e. una urdimbre de prácticas significantes situadas instituyentes de cultura (Hall, 1997); y
- f. una condición política moderna en la cual unos actores sociales actúan “en lugar de” otros ciudadanos (Accarino, 2003).

Cada una de estas teorías resulta significativa y pertinente, según se señaló, para comprender de un modo acaso más integral el proceso situado de producción, circulación y consumo de representaciones sobre el territorio en cada sociedad. Como se dijo, si las representaciones, una modalidad del sentido entre otras, resultan tan difíciles de delimitar y definir a priori de la interacción social, ello acontece precisamente por su condición al mismo tiempo multidimensional, abierta, relacional, dinámica y situacional.

La representación, un sistema cognitivo: pensamiento, percepción y acción de los sujetos del desarrollo territorial

Acaso sea la psicología social el espacio intelectual contemporáneo con mayor empleo, discusión y tratamiento empírico del problema de las representaciones sociales. Aunque se reconoce la visibilidad de este objeto de estudio, como se dijo, en varias disciplinas y campos científicos, le correspondería a su estudio en el campo psicosocial una mayor vigencia rela-

tiva¹. En este sentido, Jodelet (1988) reconoció un amplio conjunto de áreas de aplicación durante la penúltima década del siglo XX. Según la autora, en ese momento las representaciones sociales eran objeto de indagación en, entre otros ámbitos, la difusión y asimilación de los conocimientos, el espacio de la educación, la genética de las representaciones, la formación de los grupos, las concepciones de salud tanto física cuanto mental y la percepción y utilización del espacio. Este último uso es muy pertinente a nuestro interés por la imaginación del territorio vinculada a una infraestructura pública como la autovía

Orígenes de la problemática: precursores, inventores y discípulos

Un consenso también actual sostiene que la problemática de las representaciones sociales reconoce como fundador al psicólogo social S. Moscovici que se ocupó del tema a partir de una tesis doctoral sobre la difusión del psicoanálisis en Francia (Farr, 1988). Su tratamiento del problema se sostiene en la discusión de la noción de representaciones colectivas propuesta por Emile Durkheim a finales del siglo XIX. El mismo Moscovici (2003), a su vez, y otros investigadores reconocen a otros precursores de la teoría de las representaciones sociales. Así, Castorina y otros (2004) identifican algunas concepciones de J. Piaget asumidas explícita y/o implícitamente en la teoría de las representaciones sociales: la apropiación de las ideas piagetianas sobre las creencias infantiles, la crítica compartida de las tesis durkheimianas, por ejemplo, el rechazo del dualismo entre individuo y sociedad, y la relación constitutiva entre sujeto y objeto. Por otra parte, Farr (1988) reconoce que la teoría de las representaciones sociales correspondiente a una tradición europea, y sobre todo francesa, aborda la dimensión social más explícitamente que los enfoques cognitivos concentrados en el sujeto propuestos desde la psicología experimental de Estados Unidos.

Prácticamente desde sus orígenes el estudio de las representaciones se relaciona con, entre otros, dos problemas contemplados en los modelos teóricos de las investigaciones psicosociales. Una de dichas cuestiones alude, como se dijo, a la difusión social del conocimiento, aspecto central como se dijo en la tesis doctoral moscoviciana, y la restante establece algunos vínculos con el problema de la construcción social de la realidad.

En este sentido, ambos aspectos son pertinentes para el estudio de la imaginación de la autovía como parte del territorio regional: las voces de la prensa digitalizada (ver capítulo 2), la población (ver capítulo 3) y los referentes locales (ver capítulo 4) a menudo enfatizan, como se analiza en dichos capítulos, una finalidad divulgadora de ideas sobre el desarrollo y, al mismo tiempo, la circulación y recepción de estas ideas implica procesos de construcción social de la realidad, por caso, según también se mostrará en otras secciones del libro, mediante la (re)producción de configuraciones discursivas con matices ideológicos afines a las particulares condiciones del desarrollo territorial en la pampa cordobesa.

1 Un indicio elocuente de la vigencia de la mirada psicosocial de las representaciones son los eventos internacionales, significativos en convocatoria y continuidad, con participación de especialistas de distintas disciplinas y latitudes. Así, por ejemplo, durante septiembre de 2023 se realizó en Bogotá (Colombia) la XVI Conferencia Internacional de Representaciones Sociales con el núcleo temático “Representaciones sociales, prácticas y desafíos en escenarios de incertidumbre”.

En torno a la circulación social del conocimiento, Moscovici y Hewstone (1988) se preguntan acerca de los modos en que se utiliza la información transmitida por la ciencia y/o la experiencia cotidiana. Sostienen, al mismo tiempo, que la explicación de la diferencia entre un pensamiento conforme a la ciencia, es decir normalizado, y el pensamiento en el mundo social corresponde a la teoría de las representaciones sociales. Desde esta perspectiva, conciben que la oposición entre ambos pensamientos es más de orden social que de naturaleza lógica u orgánica y señalan que, en el paso de la ciencia al pensamiento “ingenuo”, se establecen procesos transformadores externos e internos. Entre los primeros se destacan la personificación, la figuración y la ontización que describen los cambios sufridos por las teorías científicas al transformarse en representaciones de sentido común. En cambio, los procesos internos conciernen a las mutaciones registradas dentro de dichas representaciones que desempeñan el papel de teorías pues tienen por misión describir, clasificar y explicar la realidad social. A su vez, estas modificaciones comprenden también la transformación casi automática de la descripción en explicación.

Por otra parte, varios autores abordan la relación de las representaciones con la problemática de la construcción social de la realidad (Botero Gómez, 2008). En este sentido, Ibañez (1988) destaca que el estudio de las representaciones sociales permite conocer las leyes y la lógica del pensamiento social que utilizamos, como miembros de una sociedad y una cultura, para forjar nuestra visión de, entre otros, las personas, los objetos y los acontecimientos de nuestro mundo del día a día. Así, las reacciones ante lo real, lejos de responder mecánicamente y directamente a sus características objetivas, están mediadas por una serie de procesos subjetivos constitutivos de la realidad en y ante la cual los sujetos actúan en la sociedad. Por otra parte, Petracci y Kornblit (2004) recuerdan que Moscovici retomó varias perspectivas relacionadas con la construcción social de la realidad, por ejemplo, la psicología ingenua de Herder, el interaccionismo simbólico, la etnometodología y la fenomenología, para postular, entre otras cuestiones básicas, el carácter constructivo y no sólo reproductor del conocimiento en la vida cotidiana expresado en las representaciones sociales. Es decir: el conocimiento, antes que una mera reproducción de un objeto condición preexistente, se construye en las relaciones con los objetos sociales conocidos y nuevos.

En este sentido, converge con dicha posición teórica nuestra concepción de la imaginación del territorio, en particular de la eventual autovía Río Cuarto-Villa María como una de las experiencias del desarrollo multimodal importante por sus vinculaciones con la condición productiva y el modo de vida de las poblaciones de la región. Esta afinidad con la teoría previa sobre las representaciones sociales acontece porque en el seno de la imaginación territorial no sólo se reproducen significados ya existentes, sino también se crean nuevas configuraciones de sentido. Así, las representaciones generadas en la imaginación del territorio son concebidas, desde una mirada empírico-crítica, como contingentes y situadas a la vez.

¿Qué se entiende por representaciones sociales?

Diversos especialistas establecen una concepción de las representaciones sociales superadora de las críticas que, como se verá más adelante, se formulan a, quizás, la más difundida pers-

pectiva psicosocial de aquellas.² Ver, por ejemplo, las definiciones propuestas por Jodelet (1988), Farr (1988), Moscovici y Hewstone (1988) e Ibañez (1988). Entre estas definiciones se destaca, por su carácter más minucioso, la propuesta de Jodelet (1988) que reconoce diversas perspectivas de análisis del problema y considera a la representación como una variante del pensamiento social. Dice esta autora que:

[...] el concepto de representación social designa una forma de conocimiento específico, el saber de sentido común, cuyos contenidos manifiestan la operación de procesos generativos y funcionales socialmente caracterizados. En sentido más amplio, designa una forma de pensamiento social. Las representaciones sociales constituyen modalidades de pensamiento práctico orientadas hacia la comunicación, la comprensión y el dominio del entorno social, material e ideal. Como tales, las representaciones presentan características específicas a nivel de organización de los contenidos, las operaciones mentales y la lógica. La caracterización social de los contenidos o de los procesos de representación ha de referirse a las condiciones y a los contextos en los que surgen las representaciones, a las comunicaciones mediante las que circulan y a las funciones a las que sirven dentro de la interacción con el mundo y los demás (Jodelet, 1988, pp. 474-475).

En consecuencia, esta definición presenta nuevamente posiciones afines a una mirada de la imaginación del territorio, y en particular de la autovía como una específica infraestructura vial, como un encuentro, no exento de tensiones, entre las concepciones de un contexto sociocultural e histórico.

Por otra parte, Jodelet (1988) también reconoce cinco características fundamentales de una representación social:

- siempre es la representación de un objeto;
- tiene un carácter de imagen y la propiedad de poder intercambiar lo sensible y la idea, la percepción y el concepto;
- tiene un carácter simbólico y significante;
- tiene un carácter constructivo; y
- tiene un carácter autónomo y creativo (p. 478).

Si toda representación contempla, según indica Jodelet (1988), un objeto, es decir es una construcción simbólica de o sobre algo, también remite a un sujeto, actor o agente, es decir, es, como se dijo, una representación de alguien sobre dicho objeto. En este sentido, Ibañez (1988) sostiene que las representaciones sociales siempre refieren a un objeto particular y pueden adjudicarse a agentes sociales específicos. La condición de representación *de algo* acota o excluye la existencia de representaciones sociales genéricas, o sea de la totalidad de los objetos. Por otra parte, la posición de representación *de alguien*, o sea de un individuo, un grupo o una categoría social como los referentes locales del desarrollo, discute la

2 En algunas oportunidades autores como Ibañez (1988), Castorina y Kaplan (2003), Emler y otros (2003) se aproximan a una definición de las representaciones sociales desde la estrategia de distinguir su concepto de otros utilizados en la psicología y las ciencias sociales. Ibañez (1988), por ejemplo, señala las diferencias, y en algunos casos las relaciones, con conceptos tales como ciencia, mito, ideología, actitud, imagen y proceso sociocognitivo.

existencia de representaciones sociales indiferenciadas en cuanto a sus portadores. Es decir: las construcciones simbólicas siempre se asocian con determinados actores, por ejemplo, la prensa digitalizada (ver capítulo 2), la población regional (ver capítulo 3), los referentes de organizaciones públicas, privadas y comunitarias (ver capítulo 4) entrevistados en nuestro estudio.

En este sentido, la pertenencia de las representaciones a un agregado social, en particular los grupos, es una de las características quizás más señaladas en la bibliografía sobre estas construcciones simbólicas. Al respecto, Castorina y Kaplan (2003) destacan que, para la psicología social, las representaciones sociales cambian mucho entre los distintos grupos e instituciones y, en esta misma orientación, Emler y otros (2003) entienden que la inclusión en un grupo o una clase social incide significativamente en las creencias y los juicios de los actores sociales. Ibañez (1988) agrega, en este sentido, que las inserciones del individuo en diversas categorías sociales y su adscripción a distintos grupos constituyen fuentes de intenso condicionamiento de la elaboración individual de la realidad social, generando visiones compartidas de la misma e interpretaciones similares sobre los acontecimientos. Así, las representaciones sociales poseen capacidades performativas: su manifestación o expresión, o sea la actualización y el despliegue de su carácter simbólico y significativo, es en sí misma una actividad social.

Otra concepción también habitual identifica, como se indicó, a la representación social como un producto u objeto, una forma de y con contenido, y como proceso, un movimiento de la significación. Jodelet (1988) sostiene, en este sentido, que la representación debe entenderse como el producto y el proceso de una elaboración psíquica y social de lo real. Ibañez (1988), por su parte, advierte que el estudio de los contenidos de las representaciones, es decir el pensamiento constituido, puede soslayar que las representaciones sociales consisten fundamentalmente en procesos de construcción de la realidad social, o sea son parte del pensamiento instituyente. Así, esta trascendente diferencia teórica establece uno de los propósitos básicos de la investigación de las representaciones sociales: Castorina y Kaplan (2003) recuerdan las expresiones de Moscovici acerca de que el interés principal del estudio de estas operaciones simbólicas reside en el mecanismo de su formación y modificación en las prácticas sociales.

Los problemas relacionados de la formación y la estructura de las representaciones sociales constituyen, en consecuencia, un aspecto teórico clave ya abordado en la obra seminal de Moscovici. Este identificó dos procesos constitutivos, la objetivación y el anclaje, que explican cómo la acción social transforma un conocimiento en representaciones y, a su vez, cómo estas representaciones transforman lo social (Jodelet, 1988). En este sentido, se concibe a la objetivación como una operación formadora de imágenes y estructurante que, al poner en imágenes las nociones abstractas, brinda una textura material a las ideas, establece correspondencias entre las cosas y las palabras y otorga cuerpo a los esquemas conceptuales. La objetivación de una construcción compleja, por ejemplo, una teoría, comprende varias fases, entre ellas la selección y descontextualización de los elementos conceptuales, la formación de un núcleo figurativo y la naturalización. Por otra parte, el proceso de anclaje,

situado en relación dialéctica con la objetivación, comprende varias modalidades aptas para comprender cómo, mediante el símbolo que está “en lugar de”, se otorga un determinado significado al objeto representado, se utiliza la representación como un sistema de interpretación de la realidad social y orientación del comportamiento y, finalmente, se opera su integración cognitiva dentro de un sistema de pensamiento preexistente.

Asimismo, el problema de la forma o estructura de una representación, es decir la organización de su contenido, se aborda en estudios más recientes. Petracci y Kornblit (2004) recuerdan que Abric fue pionero al formular durante la década de 1970 la teoría del núcleo central que da cuenta de la estructura más o menos compleja de las representaciones y es pertinente al estudio de éstas como un objeto o producto psicosocial. Según esta teoría, una representación contiene elementos de naturaleza disímil: un núcleo central y elementos periféricos. La organización del contenido de las representaciones en un núcleo central y uno, o más de uno, sistema(s) periférico(s) hace que sean, al mismo tiempo, estables y móviles, rígidas y flexibles y consensuadas y marcadas por las diferencias de significación entre los sujetos. El sistema central se integra con uno o unos pocos elementos cognitivos innegociables responsables de la estabilidad, la rigidez y el carácter consensual de la representación. Este núcleo tiene la doble función de, por un lado, definir el principal significado de la representación y, por otro, organizar los otros componentes de su contenido. Por otra parte, el sistema periférico incluye a todos los otros componentes de la representación responsables de la movilidad, la flexibilidad y las diferencias del significado entre los individuos. Como tal, dicho sistema es más sensible al contexto inmediato y sus funciones consisten en la adaptación a las prácticas sociales concretas y la discriminación del contenido de las representaciones sociales.

Ibañez (1988) destaca que las representaciones son sociales en un triple sentido: las condiciones de su producción, la lógica de sus funcionamientos y los efectos o consecuencias engendradas. Este reconocimiento del múltiple carácter social de las representaciones atribuye distintas funciones a esta forma de pensamiento social (Farr, 1988; Ibañez, 1988; Jodelet, 1988; Moscovici y Hewstone, 1988). Farr (1988) recuerda, en este sentido, que Moscovici reconoce a la orientación y el dominio del entorno social y material por parte de los individuos como una función general de las representaciones sociales. Asimismo, Jodelet (1988) sostiene que las tres funciones básicas de la representación son la integración cognitiva de la novedad, la interpretación de la realidad y la orientación de las conductas y las relaciones sociales. Es decir, las representaciones son claves para el pensamiento, la percepción y la acción social. A su vez, Moscovici y Hewstone (1988) conciben a aquellas como sistemas cognitivos que cumplen las tres funciones básicas de una teoría, es decir, describir, clasificar y explicar. Por último, Ibañez (1988) brinda un tratamiento algo más minucioso de los roles de las representaciones. Afirma que éstas desempeñan un papel clave en la comunicación social; tienen la función de integrar las novedades en el pensamiento social, intervienen en la conformación de las identidades personales y sociales, así como en la expresión y en la configuración de los grupos; constituyen fuentes de la toma de postura o posición respecto de un objeto y contribuyen a la legitimación y fundación del orden social.

Los métodos y la crítica en la investigación sobre las representaciones sociales

La metodología del estudio de las representaciones sociales desde la perspectiva psicosocial presenta un rico panorama de alternativas en cuanto a estrategias, técnicas, instrumentos y procedimientos (Petracci y Kornblit, 2004; Botero Gómez, 2008). En este sentido, Ibañez (1988) destaca que una cuestión metodológica clave de la investigación consiste en concebir a aquellas como un producto y/o un proceso sociocognitivo. Al respecto este autor identifica al menos tres estrategias metodológicas. Un procedimiento clásico para acceder al material de una representación social recopila materiales discursivos preexistentes —como los artículos de la prensa analizados en el capítulo 2 de este libro— de producción espontánea o inducidos por medio de entrevistas u otras técnicas —como la encuesta y la entrevista semiestructurada referidas en los capítulos 3 y 4, respectivamente— y los analiza mediante las técnicas clásicas del análisis de contenido. Otro método se basa en un estudio de las correspondencias, es decir un análisis de tipo factorial con tan sólo un alcance descriptivo, bajo el supuesto de que la estructuración por los actores sociales del campo semántico de un determinado objeto permite acceder a sus representaciones del mismo. Finalmente, un modo distintivo de análisis de las representaciones sociales las aborda dentro de un contexto experimental donde aquellas asumen alternativamente la forma de variables independientes, intermedias y dependientes.

Por otra parte, Petracci y Kornblit (2004) indican que el estudio de las representaciones desde una perspectiva estructuralista, o sea del núcleo central y las ideas periféricas, también opta entre los métodos interrogativos, por ejemplo, con entrevistas, cuestionarios y soportes gráficos, y las técnicas asociativas, o sea basadas en la asociación libre de las palabras de los sujetos.

Así, dada esta variedad de estrategias metodológicas aptas para estudiar las representaciones sociales, es pertinente la conclusión de estas autoras sobre el pluralismo metodológico característico de la teoría de las representaciones sociales. La investigación empírica de estas construcciones simbólicas recurre tanto a las metodologías cualitativas como a las cuantitativas y a sus diferentes estrategias de recolección y procesamiento de los datos al tiempo que no descarta la integración o triangulación entre ambos métodos.

Críticas a la teoría de las representaciones

La perspectiva psicosocial de las representaciones sociales no está exenta, como toda teoría, de críticas que, en ocasiones, son atendidas y respondidas por los investigadores encuadrados en esta posición teórica.

Ibañez (1988) y Castorina y Kaplan (2003), por ejemplo, recuperan y discuten varias de las interpelaciones e impugnaciones. Uno de estos cuestionamientos sostiene la relevancia y utilidad escasas o nulas del concepto de representaciones sociales para las ciencias sociales porque no aporta nada novedoso respecto de otras nociones disponibles en el aparato teóri-

co de estas disciplinas. En este sentido, se responde generalmente a esta objeción mostrando las similitudes, diferencias y relaciones entre la noción de representaciones sociales y otros términos de las ciencias sociales. Así, por caso, se compara al concepto con los de ideología o actitud y se concluye que la ideología, una categoría de alcance mayor, constituye una condición de posibilidad de las representaciones sociales y que, por otra parte, el concepto de actitud, uno de menor envergadura, integra la trama conceptual del concepto de representación.

Se critica también al concepto de representaciones sociales como basado en una serie de presupuestos ideológicos que le asignan una función simbólica de corte conservador y produce efectos de enmascaramiento de las realidades sociales. Ibañez (1988) responde a esta crítica señalando que, entre otros aspectos, el reproche de la participación dentro de una filosofía del consenso también carece de fundamentos siempre y cuando se recalca la coexistencia de representaciones dispares entre y dentro de los distintos grupos sociales relacionada con intereses diferentes y a menudo conflictivos.

En este sentido, nuestra indagación identifica las construcciones simbólicas de la imaginación del territorio, en general, y la autovía, en particular, en tres segmentos de la agenda social: a) la prensa digitalizada de Río Cuarto y Villa María como las dos ciudades más pobladas que atravesaría la eventual autovía (ver capítulo 2); b) la población del territorio subprovincial de referencia (ver capítulo 3); y c) un actor social relativamente heterogéneo: los referentes de organizaciones públicas, privadas y comunitarias de una región de la provincia argentina de Córdoba (ver capítulo 4).

Se imputa, en tercer término, a la teoría de las representaciones sociales su constitución desde una plataforma de falacias conceptuales. Así, los críticos definen a aquellas como un reservorio o patrimonio de los grupos y al mismo tiempo, con una interpretación circular o tautológica, pues se concibe al actor colectivo como el portador de una representación. Para Ibañez (1988) la resolución del círculo problemático consiste, como se propone en nuestro estudio, en definir los grupos a partir de criterios externos a las representaciones sociales, por ejemplo, las afinidades de roles sociales y modo de vida de los actores, y, por otra parte, aportar evidencias empíricas precisas y detalladas acerca de las representaciones sociales compartidas y/o diferentes entre los integrantes de las categorías sociales así definidas.

Finalmente, se consideran inadecuados los principios, estrategias y técnicas de las metodologías utilizadas en la investigación sobre las representaciones sociales. Se indica, por ejemplo, que la estrategia de recolección y análisis de materiales discursivos producidos por individuos particulares deriva en un efecto homogeneizante de las respuestas de los sujetos y sobrevalora el alcance del consenso efectivo de cada grupo en la representación social de un objeto determinado. Ibañez (1988) y el propio Moscovici (2003) responden a esta crítica reconociendo que, en términos generales, dentro de la teoría sobre las representaciones sociales no se resuelven adecuadamente, como en tantas otras teorías sociales, ciertos problemas metodológicos y también quedan pendientes algunas limitaciones conceptuales. De este modo, se dice que estos problemas corresponden al estudio de las representaciones sociales

como un proyecto intelectual relativamente nuevo, en desarrollo y distinto de cualquier perspectiva de investigación ya consolidada.

La comunicación en la teoría sobre las representaciones sociales

La mención y, al menos en parte, el tratamiento acotado del problema de la comunicación constituyó y también constituye hoy una constante de la teoría sobre las representaciones sociales. Así, la discusión de, entre otros, los aspectos relacionales, simbólicos, materiales y contextuales de toda comunicación humana emerge con mayor o menor detalle en cada una de las perspectivas sobre dichas construcciones simbólicas. Como ejemplos de esta tendencia se destacan a continuación las ideas de varios estudiosos clásicos y contemporáneos de la problemática de las representaciones sociales.

Farr (1988) reconoce, siempre desde una perspectiva psicosocial, el papel de las distintas modalidades de la comunicación en la formación y reproducción de las representaciones sociales distinguiendo dos formas o experiencias comunicativas no exentas de vinculaciones. En este sentido, en la mayoría de las sociedades humanas las personas dedican mucho tiempo al habla en situaciones de interacción dentro de un espacio-tiempo compartido y, en consecuencia, el investigador de las representaciones sociales debe interesarse, como ya indicó Tarde a finales del siglo XIX, por el contenido de dichas conversaciones, hoy a menudo mediadas por las tecnologías digitales, que muestran formas muy variadas.

Sin embargo, en las sociedades contemporáneas se reconoce también el papel importante de otra modalidad de comunicación: la establecida a través de los medios de comunicación convencionales (prensa, cine, radio, televisión) y emergentes (plataformas y redes sociodigitales). En este sentido, Farr (1988) reconoció tempranamente que uno de los cambios en curso más espectaculares es sin duda el papel cada vez más determinante de los distintos medios de comunicación en la creación y difusión de informaciones, opiniones e ideas. Esta segunda modalidad de la comunicación sitúa y condiciona, entonces, la forma y el contenido de la primera pues numerosas representaciones son sociales porque se transmiten a través del diario, la radio, la televisión, las plataformas y otros medios de comunicación. Asimismo, Castorina y Kaplan (2003) indican que las representaciones sociales registran diferencias entre los diferentes grupos e instituciones y, sobre todo, sus modificaciones se (re)producen, o sea cambian y/o se mantienen, en la interacción social y la comunicación cotidiana. Por otra parte, en un análisis de la simbolización infantil de las relaciones sociales, Emler y otros (2003) afirman que para la teoría de las representaciones sociales todo conocimiento se construye y sostiene socialmente. Esta teoría considera al conocimiento como un fenómeno social, o sea una condición o patrimonio nunca exclusivo de los sujetos, y sostiene que las actividades cognoscitivas, situada más allá de las mentes de los actores, se manifiestan en la comunicación social.

Moscovici y Hewstone (1988), en su discusión sobre los modos de transformación del conocimiento científico, también señalan el rol clave de la comunicación, mediante la divulgación y la difusión en la comunicación interpersonal y mediatizada, en parte del bagaje in-

telectual del hombre no especializado en rama alguna de la ciencia. Sostienen que la llamada revolución de las comunicaciones, primero con los libros y otros objetos impresos y luego a través del cine, la radio, la televisión y las tecnologías electrónicas propicia la circulación de imágenes, nociones y lenguajes que la ciencia inventa incesantemente.

En este sentido, la prensa digital de Río Cuarto y Villa María despliega sistemáticamente, según se analiza en el Capítulo 2, una compleja construcción de las noticias sobre la Ruta Nacional 158 y la eventual autovía que implica toda una toma de posición con la cual coinciden y/o difieren las representaciones de las poblaciones de la región (ver capítulo 3) y aquellas de los diversos referentes locales (ver capítulo 4) como lectores efectivos o eventuales de los periódicos digitalizados de la prensa local.

El propio Moscovici (2003) reconoce la importancia de la comunicación en la constitución del fenómeno de las representaciones sociales. Dice al respecto que “las representaciones sociales o colectivas son la fuerza de la sociedad que se comunica y se transforma a sí misma” (pág. 95). Asimismo, Petracci y Kornblit (2004) identifican cuatro fuentes teóricas moscovicianas: la psicología ingenua, el interaccionismo simbólico, la etnometodología y la fenomenología. Recuerdan, en este sentido, que el inventor de la perspectiva psicosocial de las representaciones adoptó tres ideas básicas de esas teorías, dos de las cuales aluden específicamente a la comunicación. Una destaca la naturaleza social del conocimiento sobre la vida cotidiana generado a partir de la comunicación y la interacción entre individuos, grupos e instituciones. La segunda señala la importancia del lenguaje y la comunicación como mecanismos de transmisión y construcción de la realidad social, por una parte, y como marco de la interpretación de ésta, por otra.

También Ibañez (1988) destaca la importancia de la comunicación en la creación y reproducción de las representaciones. Identifica a la comunicación, más específicamente el conjunto de prácticas sociales relacionadas con las diversas modalidades comunicativas, como una de las fuentes constitutivas de las representaciones sociales. La construcción de éstas acontece principalmente en los procesos de comunicación social, entre los cuales resaltan dos conjuntos particulares. Tanto los medios de comunicación con audiencias generales cuanto los dirigidos a categorías sociales específicas desempeñan un papel fundamental en la construcción social de la realidad por parte de los sujetos individuales y colectivos interpelados por su actividad, por ejemplo, en términos de construcción de las diversas agendas sociales (Aruguete, 2015). No obstante, se destaca otra modalidad de la experiencia también muy significativa: la comunicación interpersonal y, más precisamente, las conversaciones cotidianas. En éstas no solamente afloran o emergen los significados; también se constituyen literalmente los procesos, las estructuras y los contenidos de las representaciones sociales sobre el territorio, en general, y las carreteras como infraestructuras públicas, en particular.

Pensar la comunicación, pensar las representaciones, pensar los territorios

La *comunicación* consiste en una de las significativas experiencias de la (re)producción, o sea de la continuidad pero también del cambio, de la vida humana con dimensiones simbólicas, relacionales, materiales y contextuales. En consecuencia, nuestra mirada concibe a la comunicación como experiencia humana y social *mediada*, relativa al mundo de lo simbólico y las relaciones humanas situadas sociocultural e históricamente, *mediadora*, presente o interviniente en toda actividad del complejo mundo de la vida y, en ocasiones cada vez más numerosas y frecuentes, *mediatizada*, a cargo de organizaciones complejas y heterogéneas en su organización, rutinas de trabajo, matrices simbólicas, dispositivos tecnológicos y audiencias o públicos de referencia.

La problemática de la comunicación se instala, según se indicó, con diverso énfasis en las teorías sobre las representaciones sociales generadas desde diversos enfoques de las ciencias sociales y las humanidades. Como se dijo, varios especialistas de distintas disciplinas incluyen la problemática de la comunicación dentro de sus teorías sobre distintos aspectos de las representaciones sociales. Así, por ejemplo, se identifican modos, procesos y funciones de la comunicación en el proceso de (re)producción de los sistemas cognitivos o representaciones de la construcción social de la realidad por los agentes sociales del desarrollo territorial.

La referencia de los teóricos de las representaciones al problema de la comunicación en general no abunda en detalles acerca de qué se entiende por dicha experiencia relacional, simbólica, material y situacional conformada por diversos modos, medios y géneros comunicacionales. De este modo, la comunicación es subteorizada en el marco del pensamiento sobre las representaciones. Esta limitación implica que, entre otros aspectos, apenas se definen y discuten algunas características de las distintas experiencias de la comunicación.

Sin embargo, el problema de la comunicación es objeto de múltiples perspectivas dentro de las disciplinas y los campos de conocimiento sobre la sociedad, la cultura y los seres humanos. El giro o viraje de estas ciencias en las últimas décadas hacia lo cultural, lo cualitativo, lo lingüístico, lo hermenéutico y lo narrativo, entre otras orientaciones, implica, también, y en última instancia, un “giro comunicacional”.

En este sentido, un modo de aproximación al muy complejo panorama contemporáneo de las teorías sobre la comunicación, o sea una manera de examinar la riqueza de las perspectivas específicas, consiste en identificar las principales tradiciones teóricas del campo de los estudios de la comunicación intrapersonal, interpersonal y mediatizada. De este modo, la cuestión de las representaciones se entiende y discute en un marco más global de una teoría comparada sobre la comunicación humana.

Las propuestas de Craig (1999) y Craig y Muller (2007), en un marco dialéctico del diálogo y conflicto entre modelos teóricos, presentan siete de las principales tradiciones teóricas generales de la comunicación concebidas como familias de teorías. Para cada tradición en particular, estos autores identifican: la definición de comunicación, la concepción específica

del problema de comunicación, los conceptos básicos, las principales ideas compatibles con cada tradición y algunas de las ideas interpeladas por cada perspectiva. De este modo, se reconocen al menos siete tradiciones teóricas consolidadas de la comunicación generadas en los países centrales: retórica, semiótica, fenomenológica, cibernética, psicosocial, sociocultural y crítica. Los autores también reconocen, aunque no analizan, la emergencia de otras tradiciones alternativas como los estudios culturales y la perspectiva feminista de la comunicación. Por otra parte, Kaplún (2013) identifica cuatro tradiciones latinoamericanas de la teoría comunicacional que dialogan con las originadas en los países centrales: semiótica, crítica, culturalista y alternativista.

La presente riqueza de interpretaciones teóricas sobre la comunicación supondría para la teoría de las representaciones sociales un problema teórico adicional de mucha complejidad, que en nuestra investigación sólo abordamos con una conjetura preliminar de eventual tratamiento en posteriores estudios. Un interrogante clave de este problema teórico pregunta sí, y eventualmente cómo, todas las tradiciones teóricas de la comunicación son pertinentes, compatibles y productivas para la teoría de las representaciones sociales antes presentada.

Nuestra conjetura preliminar sostiene que sólo algunas de las tradiciones teóricas de la comunicación son compatibles con la teoría de las representaciones sociales. En este sentido, los matices conceptuales de las representaciones antes expuestos permiten afirmar que las perspectivas retórica, semiótica, psicosocial, sociocultural y crítica de la comunicación tienden, al menos en parte, a discutir con mayor detalle el problema de las representaciones como una modalidad del sentido. Ya sea por la su concepción de la comunicación, su definición de los problemas comunicacionales, sus principales conceptos y las ideas tanto compatibles cuanto interpeladas, estas tradiciones teóricas coinciden aunque también se enfrentan en el pensamiento acerca de las representaciones sociales. Las cinco tradiciones convergen, por ejemplo, cuando asumen a las representaciones como una de las formas de las significaciones generadas en las distintas experiencias de la comunicación interpersonal y mediatizada (Carniglia, 2009).

Las representaciones en la imaginación del territorio: hacia una definición multidimensional

El concepto, la noción y la categoría de territorio emergen en las últimas décadas como una compleja, polisémica y productiva clave teórica para describir, clasificar e interpretar, entre otros fenómenos sociales, las estructuras, los procesos y los alcances de las dinámicas del desarrollo en clave multiescalar (Madoery, 2016; Arocena y Marsiglia, 2017).

En este sentido, Mascías (2023) define al territorio, desde una perspectiva del desarrollo cultural, como una de las metáforas que construimos para vivir juntos en sociedad. Recuerda esta autora que el geógrafo brasileiro Santos define al territorio como “territorio usado” construido por acciones (decisiones de los habitantes) y objetos. El territorio es distinto del espacio geográfico porque su concepto incluye al espacio más las vivencias históricamente construidas, conformadas a través de redes y flujos. La construcción del territorio es siempre

dinámica en relación con un afuera y un adentro. Así, el “territorio usado” es un lugar de variada escala donde los actores del desarrollo despliegan complejos procesos de interacción entre acciones y objetos, a veces complementarios, unas veces contradictorios y conflictivos y en otras ocasiones cooperativos. Es así que el territorio se redefine siempre y es el lugar más adecuado para pensar las políticas públicas y otras acciones sociales necesarias para potenciar su desarrollo multidimensional y multiescalar.

En este marco, las representaciones sociales de los territorios, en general, y de las infraestructuras viales, en particular, corresponden a alguien (actor social), utilizan uno o más sistemas simbólicos para elaborar textos (textualización multimodal), se refieren a una o más entidades materiales, mentales o simbólicas (objeto), se expresan para establecer una posición de sentido y/o acción particulares (propósito o función) y procuran instalar ciertas ideas entre las diversas personas (públicos) en un marco sociocultural e histórico específico (contexto social).

La representación social de los territorios se expresa, en singular, como una significación puntual del referente local del desarrollo, y/o como parte de un sistema simbólico productivo socioculturalmente, por ejemplo, cualquier discurso sobre las carreteras como infraestructuras del desarrollo territorial. Como muestran los tres siguientes capítulos, por una parte, las representaciones sociales construidas en la comunicación social sobre las rutas, autovías y autopistas corresponden a varios segmentos de la agenda social. Por otra parte, como destaca el capítulo 4, las representaciones abarcan varios aspectos no necesariamente excluyentes de una nómina abierta: la concepción de los modos del desarrollo local y regional, la experiencia de los sujetos con unas u otras carreteras, el conocimiento sobre las mismas, las comparaciones entre distintas modalidades de carretera, las ideas sobre la eventual construcción y uso de nuevas infraestructuras viales, la valoración del medioambiente y, en general, la mirada sobre los espacios urbanos, rurales e híbridos con sus modos de vida característicos.

En este sentido, los tres próximos capítulos desentrañan y presentan las representaciones sociales de la prensa digitalizada (ver capítulo 2), la población (ver capítulo 3) y los referentes locales (ver capítulo 4) de una importante región cordobesa y argentina sobre las carreteras como una de las infraestructuras claves del desarrollo territorial.

Capítulo 2

Derivas de una carretera en la prensa local: noticias sobre la autovía en diarios digitales de Río Cuarto y Villa María

Todas las situaciones que se presentan tienen espacio, y todas tienen tiempo. Largo y corto. Grande y pequeño, con vínculos entre lo microsocial y las grandes cuestiones que afectan al mundo entero.

Sergio Caggiano y Elizabeth Jelin



Introducción

¿Cómo se imagina la autovía, una infraestructura pública de conectividad vial, en distintos espacios de la agenda social de un territorio subprovincial en un país de desarrollo intermedio y con una inserción subordinada en una economía globalizada y un orden geopolítico multipolar? En particular, ¿cómo construye la prensa digital local las noticias sobre la ruta actual y acerca de su eventual reforma o reemplazo?

Un reciente proyecto de investigación aplicada relevó las condiciones de viabilidad económica, sociocultural y territorial de la construcción y el funcionamiento de una autovía entre las ciudades de Río Cuarto y Villa María (ISTE, 2022), ambas ubicadas en la mediterránea provincia de Córdoba (Argentina) a una distancia de 150 kilómetros aproximadamente y conectadas por la Ruta Nacional 158 que atraviesa trece localidades intermedias importantes por, entre otros aspectos, sus aportes a la producción agroindustrial (ver tabla 1 y figura 1).

Este complejo proyecto integra seis planes de trabajo y corresponde a un protocolo de trabajo acordado entre el ISTE – Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (UNRC-CONICET)- y la Secretaría de Desarrollo Económico, Comercial e Industrial de la Municipalidad de Río Cuarto que, a fines de marzo del año 2022, expresó a dicho instituto científico de doble dependencia su interés en contar con “un estudio sobre el aporte socio-productivo de las localidades que se encuentran a lo largo de la ruta 158 entre Río Cuarto y Villa María, con el fin de justificar con datos la importancia de construir en dicha traza una autovía”.

Uno de los seis planes de trabajo, pertinente a la dimensión sociocultural del problema de investigación, releva las representaciones de la prensa digital, las poblaciones y los referentes comunitarios del eje vial Gran Río Cuarto (GRC) – Gran Villa María (GVM) sobre las autovías en uso y otras posibles específicas del territorio local (Carniglia y otros, 2022). Esta investigación comprende tres estudios particulares e integrados:

- a. un relevamiento de la presencia de la Ruta Nacional 158 y la eventual nueva carretera en las noticias de la versión digital de diarios de Río Cuarto y Villa María (Coleff, Bosco y Carniglia, 2023), al cual refiere este capítulo;
- b. una encuesta sobre las representaciones de los pobladores sobre una eventual autovía entre ambas localidades (Carniglia, Coleff y Bosco, 2023), de la cual se informa en el siguiente capítulo; y
- c. un estudio basado en veinticuatro entrevistas a referentes de entidades estatales, privadas y de la sociedad civil que viven y desarrollan su actividad en las trece localidades del tramo vial entre el GRC y el GVM (Carniglia, Bosco y Coleff, 2023). El temario de la entrevista aborda diversos ejes de las representaciones sobre las autovías existentes y otras posibles o futuras.

Los tres estudios comparten la premisa de que la identificación del conocimiento y/o la inteligencia socialmente distribuidos entre la población puede ampliar la perspectiva sobre

la idea y otros aspectos de dicha autovía como una infraestructura pública del desarrollo territorial al tiempo que habilita otro canal para la participación de los ciudadanos en las políticas específicas (Arocena y Marsiglia, 2017; Arboleda, 2021).

En ese marco, el presente texto expone resultados de un análisis cuanti-cualitativo comparativo realizado sobre una muestra de noticias seleccionadas de dos diarios con versión digital del interior de la Argentina: *Diario Puntal* (Río Cuarto) y *El diario del Centro del país* (Villa María). Todas las noticias analizadas refieren a la actual Ruta Nacional 158 como escenario de la vida económica, sociocultural y territorial del sur de Córdoba.

¿Cómo documentan los dos diarios locales de las aglomeraciones urbanas del Gran Río Cuarto (GRC) y el Gran Villa María (GVM) los hechos sociales vinculados al eje de conectividad vial? ¿Cómo aparece en dicha construcción noticiosa la actual Ruta Nacional 158? ¿Sobre qué temas se asienta el tratamiento informativo sobre la actual infraestructura vial? ¿Aparece la idea de una Autovía GRC-GVM en la construcción periodística de los diarios locales? ¿Sobre qué tramas de significados se construye dicha carretera como idea o proyecto emergente del desarrollo territorial?

Estos interrogantes, así como las respuestas presentadas en el presente capítulo, asumen la premisa de que las temáticas que circulan en los medios de comunicación funcionan como constructoras de representaciones sociales que, en paralelo a la propia experiencia, constituyen sistemas de pensamiento, percepción y acción de los sujetos sociales sobre sus territorios de la vida cotidiana. En este caso, en relación a su experiencia de uso de las infraestructuras viales existentes y otras futuras que mejoren su calidad de vida y promuevan el multidimensional desarrollo local y regional.

La prensa como una matriz de representaciones sociales sobre el territorio regional: teoría y método

Como un modo de la imaginación del espacio, las representaciones sociales de los territorios, en general, y de las infraestructuras viales, en particular, corresponden a alguien (la prensa digital), utilizan uno o más sistemas simbólicos para elaborar textos (noticias multimodales), se refieren a una o más entidades materiales, mentales o simbólicas (las carreteras), se expresan para establecer una posición de sentido y/o acción particulares (función informativa) y procuran instalar ciertas ideas entre las diversas personas (lectores) en un contexto sociocultural e histórico específico (región centro-sur de la provincia argentina de Córdoba).

En este sentido, las complejas y dinámicas sociedades del siglo XXI suponen la mediación simbólica acaso omnipresente de los medios de comunicación. Distantes de la condición de meros reflejos o espejos de una realidad externa reproducida objetivamente, el diario, la radio, la televisión y las plataformas digitales, entre otros, son concebidos como activos productores o constructores de la realidad cotidiana con relativa legitimidad social. En términos generales, un medio de comunicación es concebido como una institución tecnosignificante situada (Carniglia, 2019).

Los medios de comunicación convencionales y/o nuevos se valen de prácticas, dispositivos, códigos y criterios específicos para (re)construir ciertos acontecimientos, actores y objetos sociales —en nuestro caso una infraestructura vial como escenario de la vida económica, sociocultural y territorial del sur de Córdoba— como objetos noticiosos multidimensionales (Berkowitz, 1997), otorgándoles una determinada visibilidad y creando una imagen pública de los mismos.

En este sentido, la actividad periodística de los diarios y otros medios ocupa en la sociedad un rol hoy relativamente legitimado para producir construcciones de la realidad públicamente relevantes (Rodrigo Alsina, 1993). La noticia, en tanto producto o mercancía del periodismo, es considerada como un objeto social múltiple —al mismo tiempo una construcción social y un texto situado, ambos con complejas dimensiones y sentidos (Berkowitz, 1997)— en el marco de un flujo noticioso signado hoy por la inmediatez, la continuidad y la multidimensionalidad informativa (Carniglia y Coleff, 2022).

En la actualidad, los medios de comunicación se constituyen como uno de los grandes narradores de la experiencia cotidiana y son los encargados de relatar “los acontecimientos” y colocarlos en las coordenadas del espacio y el tiempo. Según Silverstone (2004), tanto la estructura como el contenido de las narraciones mediáticas y de los discursos cotidianos circulantes en la sociedad son interdependientes y juntos permiten expresar y registrar la experiencia de los sujetos. En este sentido, Hayden White (1992) define a la narrativa como un sistema efectivo de producción de significados discursivos mediante el cual las personas establecen vínculos entre sus condiciones reales de existencia y aquello que corresponde al plano de “lo imaginario”.

Al considerar las condiciones imaginarias de una eventual autovía entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María, nuestro estudio asume que las narrativas mediáticas sobre la actual Ruta Nacional 158 constituyen un insumo significativo de la configuración de las representaciones sociales como sistemas de pensamiento, percepción y acción de los actores locales respecto de la infraestructura vial en cuestión. Al mismo tiempo, la presencia de la carretera como objeto de las noticias cotidianas locales y regionales contribuye a un imaginario informativo común en torno a la actual infraestructura y a una probable y futura obra vial.

En sintonía con posiciones actuales de la teoría social (Earl, 2004; Benzecry, 2019), al menos cuatro fundamentos sostienen el estudio del diario digital local y sus noticias como un objeto social y, en particular, como un documento en tiempo real de los hechos sociales (Carniglia y Coleff, 2022), en nuestro caso vinculados a una infraestructura vial regional con alcances geopolíticos como la actual Ruta Nacional 158 y una eventual autovía que mejore la infraestructura vial. Primero, el diario impreso y/o digital es el medio de comunicación más especializado en la producción de noticias al menos en comparación con la radio y la televisión. Segundo, la cobertura cotidiana de las noticias por el diario resulta habitualmente más detallada y diversa que el abordaje de los otros medios informativos. Tercero, en un ecosistema o ambiente periodístico, en particular (Waisbord, 2017), y mediático, en general (Carlón y Scolari, 2009), transformado por la transición digital y otras dinámicas sociocul-

turales (Van Dijck, 2016), los estudios sobre la construcción de las agendas mediática, política y pública identifican cierta capacidad relativa de los diarios para incidir sobre los temas y encuadres noticiosos de otros medios de comunicación (Aruguete, 2015), una tendencia también reconocida desde los estudios sobre el periodismo (Waisbord, 2017). Cuarto, en la actualidad la versión digital del diario local es más accesible y acaso más consultada que la cotidiana edición impresa del periódico.

Dado que no existe objeto social alguno exento de restricciones objetivas y subjetivas, cabe asumir una reflexiva perspectiva de realismo crítico para investigar la producción de noticias por el diario como un sistema abierto con múltiples causalidades. En este sentido, Lau (2004) distingue entre factores externos e internos a los periodistas que impactan en la producción de noticias. Los factores externos actúan como objetivas restricciones de los periodistas y comprenden, entre otros, a la propiedad de los medios de comunicación, las regulaciones estatales, las condiciones técnicas, los aspectos logísticos y el tamaño del periódico. Los factores internos, por su parte, ejercen sus restricciones dentro de la autonomía del periodista y comprenden las prácticas profesionales, las ideologías específicas y los valores noticiosos, entre otras condiciones.

Así, el diario, como una organización específica de una institución tecno-significante situada, se instituye como un activo constructor en tiempo real de documentos sobre los hechos sociales (Carniglia, 2009). En ese marco, la noticia emerge como una de las principales matrices simbólicas de las actuales sociedades mediatizadas del tercer decenio del siglo XXI.

Criterios metodológicos

Como se dijo en el capítulo 1, la metodología de investigación sobre las representaciones sociales desde la perspectiva psicosocial comprende un rico panorama de alternativas en cuanto a estrategias, técnicas, instrumentos y procedimientos que trascienden la habitual disyuntiva entre los métodos cuantitativos y cualitativos.

En este sentido, nuestro relevamiento de las noticias de la prensa local del Gran Río Cuarto y el Gran Villa María contempló un abordaje metodológico cuanti-cualitativo, bajo un diseño de investigación entre exploratorio y descriptivo. Para ello se contemplaron las versiones digitales de *Diario Puntal*, de la ciudad de Río Cuarto, y de *El Diario del Centro del País* —a menudo llamado *El Diario*—, de la ciudad de Villa María.

Una primera etapa de relevamiento contempló el análisis cuantitativo de las temáticas principales de las noticias sobre la actual Ruta Nacional 158 y una segunda fase comprendió el abordaje cualitativo de los artículos periodísticos específicos sobre la idea de la autovía entre ambas localidades. El corpus de análisis estuvo compuesto de doscientos (200) textos noticiosos editados por ambos medios en el período de cuatro años comprendido entre el 1 de julio de 2018 y el 30 de junio de 2022 (ver tabla 2 en Anexo Metodológico).

En ese marco, la particular estrategia de triangulación entre métodos combinó las siguientes técnicas, instrumentos y procedimientos de recopilación y procesamiento de datos:

Cuadro 1. Estrategias del método de análisis de las noticias

Método	Cuantitativo	Cualitativo
<i>Recolección de datos</i>		
Técnica	Recopilación y selección digital a través de motor de búsqueda.	Construcción de corpus de textos informativos.
Instrumento	Base de datos digitalizada.	Base de datos digitalizada.
Procedimiento	Búsqueda y selección digital en sitio específico y término de búsqueda, con filtro por fecha de publicación.	Lectura, clasificación y selección de textos informativos según temática principal.
<i>Análisis de datos</i>		
Técnica	Estadística descriptiva.	Análisis de tópicos y redes temáticas.
Instrumento	Matriz de datos digitalizada.	Matriz inductiva de temas y posiciones emergentes.
Procedimiento	Cálculo de frecuencias absolutas y relativas. Presentación de datos en tablas y gráficos.	Identificación y análisis de categorías y segmentos significativos. Construcción de categorías emergentes.

Fuente: elaboración de los autores.

La Ruta Nacional 158 en la prensa local: temáticas principales comparadas

El presente apartado da cuenta del modo en que los dos diarios locales de las ciudades de Río Cuarto y Villa María documentan los hechos sociales vinculados con el eje vial entre ambas localidades y la forma que asume la construcción noticiosa sobre la actual Ruta Nacional 158 como una infraestructura del desarrollo.

El relevamiento cuantitativo, de carácter inductivo, sobre las temáticas principales asociadas a la Ruta Nacional 158 reconoce una amplia trama de temáticas asociadas a la infraestructura vial en estudio. Predomina de un modo significativo el tópico *Accidentes*: 103 de los 200 artículos relevados refiere a siniestros viales ocurridos sobre el trazado vial que une Río Cuarto y Villa María. De manera específica, un 54 % de los artículos de *Puntal* y un 49 % de las noticias de *El Diario* documentan diversos accidentes viales con epicentro en la Ruta Nacional 158. Por amplio margen, esta temática domina entre las noticias de ambos medios sobre el corredor vial que vincula a ambas ciudades.

Tabla 3. Diario *Puntal* y *El Centro del País* (julio 2018- junio 2022)

Temática principal de los artículos sobre la Ruta Nacional 158

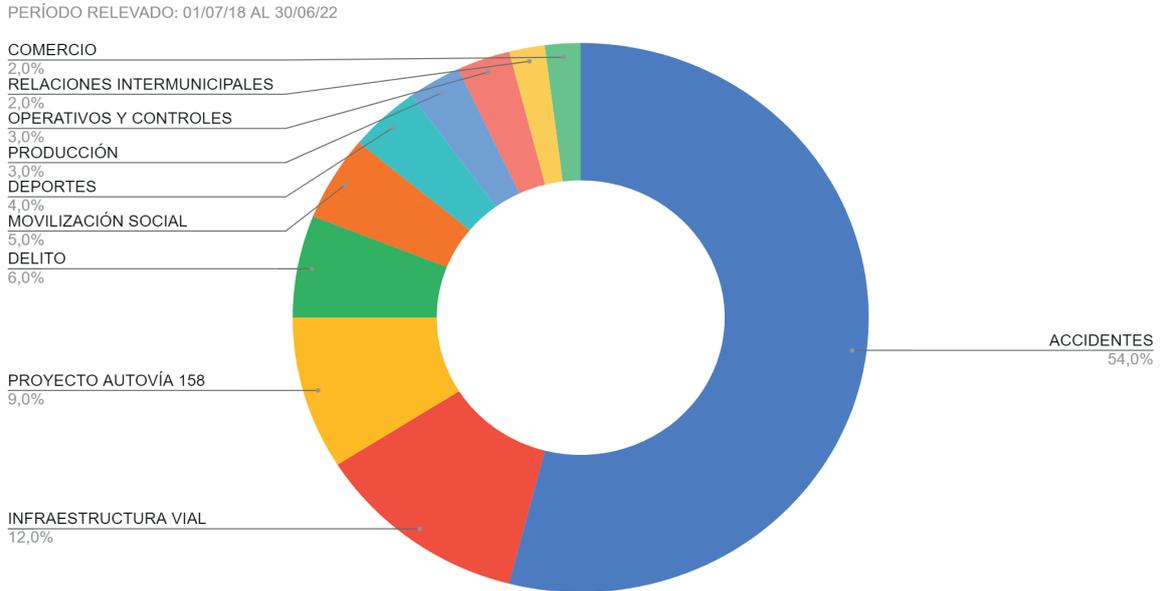
Diarios	Diario <i>Puntal</i> (Río Cuarto)		Diario <i>El centro del país</i> (Villa María)	
	Frecuencia Absoluta	%	Frecuencia Absoluta	%
Accidentes	54	54	49	49
Infraestructura vial	12	12	19	19
Proyecto Autovía Río Cuarto – Villa María	9	9	—	—
Delito	6	6	8	8
Movilización Social	5	5	5	5
Infraestructura urbana	—	—	5	5
Deportes	4	4	3	3
Producción	3	3	1	1
Operativos y controles	3	3	2	2
Relaciones intermunicipales / Política	2	2	1	1
Comercio	2	2	4	4
Sociedad	—	—	2	2
Cultura	—	—	1	1
TOTAL	100	100	100	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

En segundo término, la cobertura noticiosa enfatiza la temática *Infraestructura vial*, como tópico principal en una quinta parte de los artículos periodísticos. Este tema, referido a la construcción, mantenimiento y arreglos diversos de la capa vial de la RN 158, representa un 21 % de los artículos de *Puntal* —agrega los tópicos *Infraestructura vial* (12 %) y *Proyecto Autovía 158* (9 %)— y un 19 % de las notas informativas de *El Diario del Centro del País* (tabla 3).

A continuación, y en orden decreciente según muestra la siguiente figura, *Puntal* presenta las siguientes temáticas principales asociadas a la Ruta Nacional 158: *Delito* (6 %), *Movilización social* (5 %), *Deportes* (4 %), *Producción* (3 %), *Operativos y controles* (3 %), *Relaciones intermunicipales* (2 %) y *Comercio* (2 %).

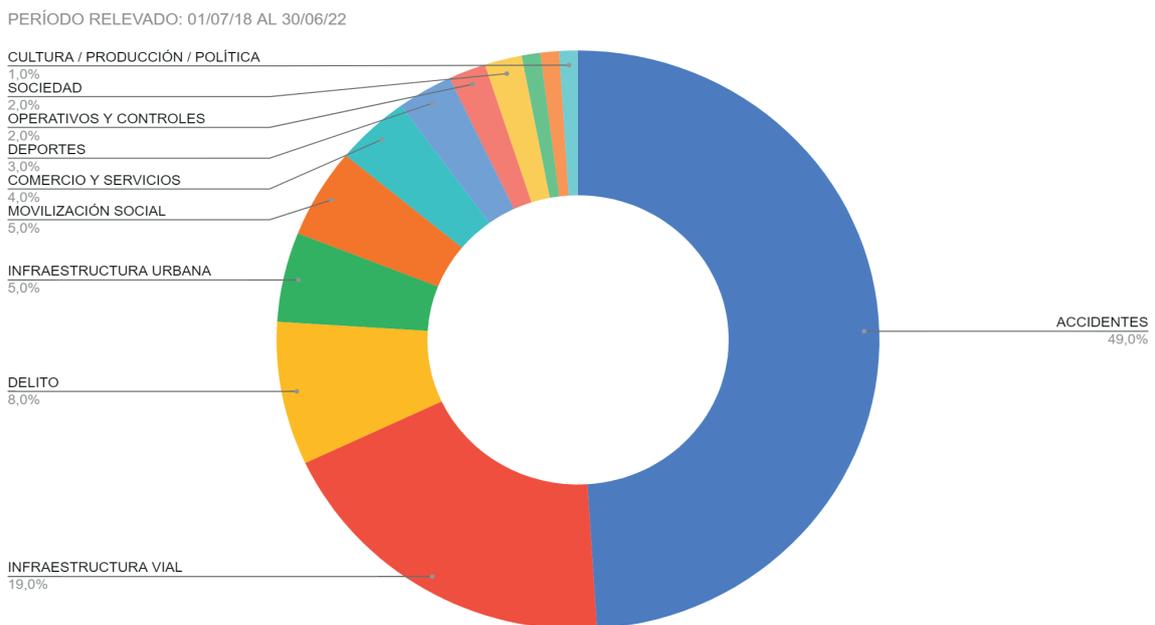
Gráfico 1. Diario *Puntal*, Río Cuarto (julio 2018 – junio 2022).
Temática principal de los artículos sobre la Ruta Nacional 158



Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

En tanto, *El Diario del Centro del País* completa la trama temática con los siguientes tópicos principales: *Delito* (8 %), *Infraestructura urbana* (5 %), *Movilización social* (5 %), *Comercio y servicios* (4 %), *Deportes* (3 %), *Operativos y controles* (2 %), *Sociedad* (2 %), *Política* (1 %), *Producción* (1 %) y *Cultura* (1%) (ver gráfico 2).

Gráfico 2. El *Diario del Centro del País*, Villa María (julio 2018 – junio 2022).
Temática principal de los artículos sobre la Ruta Nacional 158

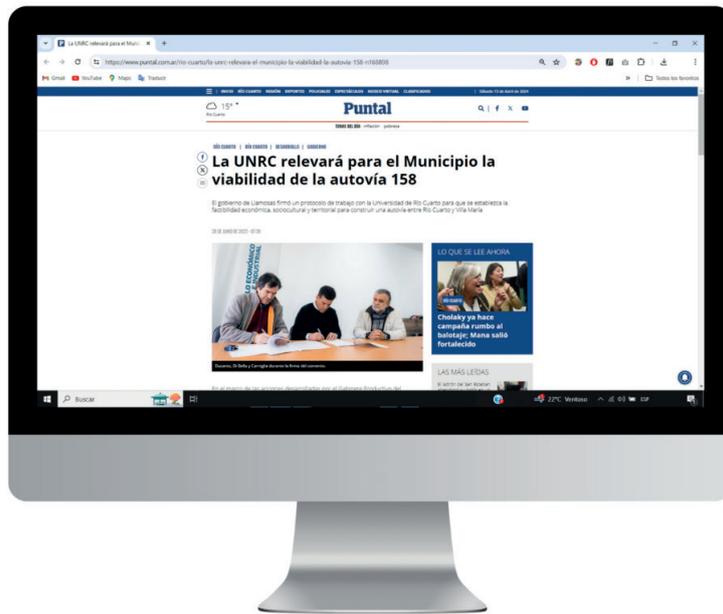


Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

En síntesis, los gráficos 1 y 2 presentan, respectivamente, la distribución por temas de las noticias relevadas en el diario *Puntal*, de la ciudad de Río Cuarto, y del diario *El centro del país*, de Villa María, con una relevante presencia de los accidentes viales de la región que comprende a ambas localidades.

Por otra parte, un emergente noticioso muy significativo es la presencia del tópico *Proyecto Autovía 158* como una temática exclusiva del diario digital de Río Cuarto. Así, en el amplio período relevado (julio 2018 – junio 2022), la idea de una autovía o autopista entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María aparece de manera exclusiva en el diario local de dicha ciudad: un 9 % de los artículos abordan la idea de esta probable carretera. En cambio, esta temática es visible, a lo largo del período relevado, en la prensa de Villa María más interesada en la infraestructura vial que conecta dicho aglomerado urbano con las ciudades argentinas de Córdoba y Rosario.

Figura 2. Noticias sobre la Ruta Nacional 158 en versión digital del Diario *Puntal* (Río Cuarto)



Fuente: Elaboración de los autores en base a archivo digital de *Puntal* [online]

Figura 3. Noticias sobre la Ruta Nacional 158 en versión digital de *El Diario* (Villa María)



Fuente: Elaboración de los autores en base a archivo digital de *El Diario del Centro del País* [online].

El Proyecto de Autovía GRC-GVM en los diarios digitales locales

¿Aparece la idea de una Autovía entre el GRC y el GVM en las noticias de los diarios locales? ¿Sobre qué tramas de significados se construye dicha idea como proyecto emergente del desarrollo territorial?

Según se dijo, la idea de una Autovía entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María constituye, en el amplio período analizado una temática exclusiva de la prensa local riocuartense (ver Tabla 3). En cambio, está ausente en la cobertura periodística del diario de Villa María, más enfocado en otras infraestructuras de conectividad vial, por caso el nexo con la capital cordobesa o con la ciudad de Rosario.

En consecuencia, el presente análisis focaliza las tramas de significados construidas de manera específica por el diario *Puntal* sobre la idea de una Autovía GRC-GVM como una emergente propuesta para el desarrollo territorial. El corpus relevado mediante un análisis cualitativo comprende diecisiete noticias divididas en dos subconjuntos: un grupo inicial de nueve artículos periodísticos corresponde al período julio 2018 - junio 2022 y un segundo grupo se integra con ocho textos específicos al proyecto publicados entre los meses de julio y diciembre de 2022. Durante este último semestre de 2022 se profundizó la presencia relativa en la prensa digital riocuartense de la construcción de una eventual autovía o autopista entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María, con ocho artículos publicados en seis meses, una cantidad casi equivalente a la publicada en los cuatro años anteriores.

Presencia de los actores institucionales en las noticias sobre la Autovía

Un primer eje analítico enfatiza el *posicionamiento de los actores*, representantes del ámbito político y económico de la ciudad de Río Cuarto, como los principales impulsores del proyecto de Autovía GRC-GVM. En este sentido, se observa un marcado predominio de la palabra de los intendentes de Río Cuarto y de otras localidades de la región, especialmente General Deheza y General Cabrera como dos de las ciudades más pobladas entre las trece localidades atravesadas por la Ruta Nacional 158 en el tramo entre Río Cuarto y Villa María. Las noticias asignan a dichos actores un importante protagonismo como posibles gestores de la obra y/o potenciales decisores sobre aspectos relevantes del proyecto de carretera en caso de que el mismo avance en su realización.

Esta mirada sobre los promotores de la obra, que reconoce también a otras dependencias del Estado local como algunas secretarías y subsecretarías del municipio de Río Cuarto, destaca la mayor importancia de la eventual autovía en relación con los intereses y las iniciativas de las autoridades de dicha ciudad. En cambio, las noticias analizadas no contemplan explícitamente la posición de las autoridades locales de Villa María sobre la eventual carretera.

Este aspecto resaltado por el diario local ubica a Río Cuarto con una mayor visibilidad frente a la posible concreción del proyecto. Esta visibilidad específica de autoridades y funcionarios riocuartenses supera, al menos en la agenda mediática de la prensa digitalizada, a la propia de las autoridades provinciales y nacionales. Éstas últimas son citadas con mucha

menor frecuencia en las noticias sobre el tema pese a que, en última instancia, les corresponde un rol clave en la decisión última sobre la construcción de una eventual autovía.

Según se anticipó, el tratamiento informativo ubica el interés y la necesidad de la construcción de la futura autovía más en el eje narrativo de Río Cuarto/Villa María que en el eje Villa María/Río Cuarto. Esta posición se profundiza no solo por el modo en que el diario *Puntal* indica la necesidad de la obra, a veces calificada con el adjetivo “imperiosa”, sino también por la ausencia de notas sobre el tema en el diario digital de Villa María.

Esta visibilidad mediática de la idea de una autovía indicaría, en primer lugar, la importancia que otorgan a la obra los miembros de distintos estamentos del Estado riocuartense como así los representantes locales de diversos sectores económicos y productivos. Asimismo, dicha presencia en la agenda mediática digitalizada destaca también las expectativas y la decisión de los representantes de algunas localidades, como General Deheza y General Cabrera ubicadas en la mitad de este tramo de la Ruta Nacional 158, de promover con fuerza la idea de una nueva infraestructura vial. En cambio, el diario *Puntal* nunca informa en sus noticias sobre acuerdos o diálogos respecto de la eventual carretera entre los actores públicos, privados y comunitarios de Río Cuarto y Villa María.

Esta narrativa, predominante en la prensa local riocuartense, muestra el modo en que la idea de una autovía entre Río Cuarto y Villa María emerge como un tema de relevancia relativa en la agenda periodística local que también, según reconocen algunos estudios previos sobre la compleja construcción de la agenda social (Aruguete, 2015), incidiría de modo significativo en los segmentos mediático, político y público de la agenda de una sociedad.

Redes temáticas de las noticias sobre la Autovía entre Río Cuarto y Villa María

Esta sección identifica, en particular, las diversas redes temáticas emergentes en las noticias digitalizadas sobre la Autovía Río Cuarto-Villa María como una infraestructura pública del desarrollo territorial. Cabe recordar que esta temática sólo es abordada en el único diario digital de la primera ciudad.

Cuadro 2. Diario *Puntal* de Río Cuarto. Redes temáticas de las noticias sobre la Autovía Río Cuarto-Villa María

Red temática	Fragmentos noticiosos	Nota: Título y fecha
Corredor bioceánico	<i>En diálogo con Puntal, el subsecretario de Integración Regional y Relaciones Internacionales, David Urreta, dijo ayer que “la autovía de la ruta 158 es uno de los ejes del Corredor Bioceánico que tiene por objetivo que la producción cordobesa salga vía Chile al mercado asiático”.</i>	Impulsan la autovía de la 158: por día ya circulan 2.500 camiones por la cosecha [Diario <i>Puntal</i> , 27/04/22]
	<i>En ese sentido, el secretario de Desarrollo Económico, Comercial e Industrial, Germán Di Bella, destacó: “La concreción de la autovía 158 genera desarrollo territorial y posee grandes implicancias para nuestra región, porque este estudio se piensa dentro de un marco más ambicioso que es el corredor bioceánico”.</i>	La UNRC relevará para el Municipio la viabilidad de la autovía 158 [Diario <i>Puntal</i> , 28/06/22]
	<i>En diálogo con este medio, Martín Gill informó que se dieron pasos importantes para cumplir un viejo sueño “transformar la 158 y nuestro desafío es que esta ruta se transforme en una autopista ya que es parte del corredor productivo más importante de la Argentina, que en el caso de la provincia de Córdoba, termina conectando los pueblos y ciudades más pujantes del interior de la provincia” dijo el mandatario.</i>	Autopista 158: “Será aún más grande que el tramo Buenos Aires-Pilar”, aseguró Gill [Diario <i>Puntal</i> , 13/10/22]
	<i>Por su parte, el funcionario Eslava sostuvo: “Esta obra es un hecho crucial porque posee una ubicación estratégica como parte del corredor bioceánico que une a Brasil con Chile”.</i>	Autopista 158: “Será aún más grande que el tramo Buenos Aires-Pilar”, aseguró Gill [Diario <i>Puntal</i> , 13/10/22]
Importancia productiva y desarrollo regional	<i>“Estamos hablando de dos proyectos icónicos [Autovía 158 y Centro de Transferencia de cargas] para generar desarrollo económico en nuestra ciudad y en las comunidades regionales, que serán política de Estado y trascenderán a esta gestión”, expresó Di Bella.</i>	Lanzan propuesta por la autovía de la 158 y un centro de transferencias de cargas [Diario <i>Puntal</i> , 27/07/21]
	<i>La necesidad imperiosa de la obra de una autovía en ruta nacional 158 fue puesta nuevamente en agenda esta semana durante la visita de autoridades nacionales y provinciales de las carteras de Agricultura a General Deheza, durante el encuentro con el sector manicero. El intendente Franco Morra planteó ante los funcionarios la importancia que tiene este corredor para las economías regionales.</i>	Deheza remarcó la necesidad de la autovía de ruta 158 ante la Nación [Diario <i>Puntal</i> , 19/02/22]
	<i>“Fortalecimos el pedido de la necesidad de la autovía de ruta 158, porque es trascendental para lo que significa la producción agroganadera de nuestra región y en lo particular para el mani”, recalcó en diálogo con Puntal el mandatario.</i>	Deheza remarcó la necesidad de la autovía de ruta 158 ante la Nación [Diario <i>Puntal</i> , 19/02/22]
	<i>“A través de la transformación de la ruta 158 apostamos al desarrollo económico de todo el sur de Córdoba, teniendo en cuenta la inclusión social, la participación ciudadana y la sustentabilidad ambiental”, aseguró el secretario de Desarrollo Económico.</i>	La UNRC relevará para el Municipio la viabilidad de la autovía 158 [Diario <i>Puntal</i> , 28/06/22]

Seguridad vial y mejora de la transitabilidad	<i>Y acotó: “Una vez finalizada, permitirá mejorar la seguridad vial y reducir el costo de los transportes, siendo muy beneficiosa para la comunidad, el sector productivo y toda nuestra provincia”.</i>	Autopista 158: arrancará en 2023, costará 140 mil millones y se hará en 36 meses [Diario <i>Puntal</i> , 23/12/22]
	<i>“Cumpliría con los objetivos que estamos hoy requiriendo, que es mayor transitabilidad con menos riesgo”, aseguró Morra. Según indicó, poblaciones como General Debeza tienen un intenso tránsito en todo el año que se multiplica en épocas de cosecha, donde se reciben aproximadamente unos 1.500 camiones a diario que circulan por la ruta 158.</i>	Plantearán a la Nación un proyecto alternativo de la autovía para la 158 [Diario <i>Puntal</i> , 24/08/19]
	<i>Por la llamada ruta del Mercosur, donde la producción busca una salida al Pacífico, a través de Chile, en pos de la conquista del mercado asiático, más precisamente el de China, ya circulan 2.500 camiones por día, en épocas de cosecha, de un total de 5.500 vehículos que pasan por ella diariamente.</i>	Impulsan la autovía de la 158: por día ya circulan 2.500 camiones por la cosecha [Diario <i>Puntal</i> , 27/04/22]

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

Como muestra el cuadro 2, las noticias de la prensa riocuartense despliegan tres redes o tramas semánticas que, por un lado, manifiestan la *relevancia regional del eje vial Gran Río Cuarto - Gran Villa María*. Asimismo, la cobertura noticiosa reconoce las eventuales ventajas o beneficios de los diversos proyectos de una autovía o autopista sobre la Ruta Nacional 158 pero también identifica obstáculos de diversa índole para su concreción. Entre estos límites sobresalen el financiamiento de una obra cuya magnitud y complejidad demandan un presupuesto varias veces multimillonario, incluso en divisas extranjeras como el dólar estadounidense, como así también los largos plazos requeridos para la ejecución de la obra y otras dificultades del territorio que complejizan la construcción de una carretera renovada o nueva.

Una de las tramas de sentido principales, emergentes en las noticias del diario *Puntal* sobre la idea de una Autovía entre Río Cuarto y Villa María, focaliza la pertenencia de la actual Ruta Nacional 158 al *corredor bioceánico* que atraviesa el sur de la provincia de Córdoba conectando Brasil con Chile. Al menos cuatro argumentos interrelacionados emergen en las noticias del diario otorgando a dicho trayecto vial una posición geopolítica central, con fuertes implicancias para el desarrollo regional, provincial y nacional:

- La eventual autovía de la Ruta Nacional 158 como eje del corredor bioceánico que conecta Brasil y Chile y permite que la producción cordobesa salga, vía Chile, hacia el mercado asiático (Diario *Puntal*, 27/04/22).
- La concreción de la Autovía como un impulso del desarrollo territorial con significativa importancia para la región sur de Córdoba (Diario *Puntal*, 28/06/22).
- La Ruta Nacional 158 como un tramo constitutivo del corredor productivo más importante de Argentina que, en el caso de la provincia de Córdoba, conecta los pueblos y ciudades más pujantes del interior de la provincia (Diario *Puntal*, 13/10/22).
- El proyecto de autovía o autopista como un hecho crucial, dadas la ubicación estratégica de Río Cuarto y su región como parte del corredor bioceánico y la consecuente importancia geopolítica (Diario *Puntal*, 13/10/22).

En segundo lugar, las noticias del diario *Puntal* sobre el proyecto de Autovía GRC-GVM también focalizan, en sintonía con la pertenencia de la Ruta Nacional 158 al corredor bioceánico, la *importancia productiva* de dicho trayecto vial y sus aportes económicos al *desarrollo regional* (ver cuadro 2). En este sentido, al menos cuatro argumentos sobresalen en las noticias del diario otorgando a dicha ruta y a la idea de una autovía un papel clave en el desarrollo de la ciudad de Río Cuarto y la región sur de Córdoba:

- La Autovía 158 y el Centro de Transferencia de Cargas como dos proyectos estratégicos para el desarrollo económico de la ciudad y de las comunidades regionales cuya necesidad debiera trascender las gestiones específicas para conformar las políticas de Estado (Diario *Puntal*, 27/07/21).
- La importancia del corredor Río Cuarto-Villa María para las economías regionales y la necesidad *imperiosa* de una autovía (Diario *Puntal*, 19/02/22).
- La necesidad de una autovía en la Ruta Nacional 158 como obra trascendental para la producción agropecuaria de la región y, más puntualmente, para la producción manicera (Diario *Puntal*, 19/02/22).
- La transformación de la Ruta Nacional 158 como una apuesta al desarrollo económico de todo el sur de Córdoba, considerando la inclusión social, la participación ciudadana y la sustentabilidad ambiental (Diario *Puntal*, 28/06/22).

La *seguridad vial con mejora de la transitabilidad* es una tercera trama de sentido destacada por las noticias del diario *Puntal* sobre el proyecto de Autovía Río Cuarto-Villa María que redundaría en un beneficio o mejora significativa de una carretera con muy intenso tránsito del transporte de cargas (ver cuadro 2). Los siguientes razonamientos de las noticias destacan la intensidad del tránsito de vehículos en general y, en particular, resaltan tanto la significativa frecuencia del transporte de cargas, con pico en épocas de cosecha agrícola, cuanto los eventuales beneficios de la ampliación o reconversión de la infraestructura vial:

- Poblaciones como General Deheza tienen un intenso tránsito en todo el año que se multiplica en épocas de cosecha, donde se reciben aproximadamente unos 1500 camiones a diario que circulan por la Ruta Nacional 158 (Diario *Puntal*, 24/08/19).
- Por la llamada ruta del Mercosur ya circulan 2500 camiones por día, en épocas de cosecha, de un total de 5500 vehículos que pasan por ella diariamente (Diario *Puntal*, 27/04/22).
- Los jefes comunales cuyos municipios se encuentran pegados a la ruta nacional 158 vienen reclamando la construcción de una autopista en el lugar por el congestionamiento vehicular que allí se produce: “Por el alto flujo vehicular, esta ruta ya se encuentra colapsada y hay que hacer una autopista”, señalaron (Diario *Puntal*, 12/10/22).
- La Autovía cumpliría con los objetivos requeridos: mayor transitabilidad con menor riesgo (Diario *Puntal*, 24/08/19).

- Una vez concretada, la Autopista Río Cuarto-Villa María permitirá mejorar la seguridad vial y reducir el costo de los transportes, siendo muy beneficiosa para la comunidad, el sector productivo y toda la provincia (Diario *Puntal*, 23/12/22).

Así, las tres complejas tramas de sentido emergentes en las noticias del diario *Puntal* sobre el proyecto de autovía GRC-GVM enfatizan la importancia geopolítica de dicho eje vial y su relevancia socio-productiva con impacto directo en el desarrollo local, regional, provincial y nacional. En dicho marco, la eventual reconversión de la Ruta Nacional 158 mediante la construcción de una autovía o autopista representa diversas ventajas o beneficios significativos testimoniados por diversas voces de las noticias: la ampliación de la capacidad de transporte de la producción, el fortalecimiento de la capacidad logística de dicho eje vial, la mejora de la transitabilidad y la disminución de los accidentes viales.

Como una hipótesis para la continuidad de nuestra investigación, conjeturamos que las ventajas o beneficios de una eventual autovía o autopista sobre la Ruta Nacional 158 documentados por el diario digital de Río Cuarto, son destacados también, entre una pluralidad de ventajas, por los pobladores locales (ver Capítulo 3) como también por los diversos referentes locales de las trece localidades del eje vial entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María (ver Capítulo 3).

En consecuencia, estas tres concepciones predominantes en la prensa local digitalizada, que a menudo funciona como un espejo y una ventana de la vida de las comunidades y las poblaciones, constituyen una base o plataforma significativa para profundizar, en estudios posteriores, el conocimiento sobre otras dimensiones de la relevancia económica, sociocultural y territorial de una eventual Autovía entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María.

En este sentido, los dos siguientes capítulos indagan sobre otras dos clases de representaciones sociales mediante, por un lado, encuestas a los ciudadanos de las distintas localidades del eje vial y, por otro lado, con entrevistas a referentes sociales, políticos, empresariales y educativos, entre otros actores diversos, de las trece localidades atravesadas por la Ruta Nacional 158.

Como se dijo, las tres investigaciones comparten el supuesto de la presencia de un conocimiento socialmente distribuido entre la prensa, la población y los referentes locales como una condición de posibilidad para la idea, el diseño, la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de la Autovía como una infraestructura pública del desarrollo territorial (Muiña y Pugliese, 2016; Carniglia, 2022).

A modo de cierre

Este capítulo focaliza la construcción noticiosa de dos diarios locales con versión digital del Gran Río Cuarto y el Gran Villa María, sobre la principal carretera que conecta a ambos aglomerados urbanos y a otras once localidades situadas en dicho trayecto (ver tabla 1 y figura 1). La investigación supone que las noticias de los medios de comunicación suelen fun-

cionar, en diálogo con la propia experiencia de los sujetos, como matrices o constructoras de representaciones sociales mediante las cuales los diversos actores comunitarios perciben, piensan y actúan en y sobre el mundo, por ejemplo, en términos del desarrollo territorial.

¿Cómo documentan los dos diarios locales de las ciudades de Río Cuarto y Villa María los hechos sociales vinculados al eje vial entre ambas ciudades? A través de un abordaje cuanti-cualitativo, nuestro estudio responde a este interrogante que, en su naturaleza comprensiva, focaliza a la prensa como una de las principales matrices simbólicas de las actuales sociedades mediatizadas del tercer decenio del siglo XXI. Así, se destacan los siguientes emergentes principales del análisis cuantitativo de doscientos artículos periodísticos sobre la Ruta Nacional 158 publicados en versión digital entre julio de 2018 y junio de 2022 por la prensa local de las ciudades de Río Cuarto y Villa María:

1. La presencia de la temática *Accidentes* como el tópico ampliamente dominante de la cobertura de la prensa local sobre dicha carretera. Tanto en la prensa riocuartense como villamariense, la mitad de los artículos relevados documentan siniestros diversos acontecidos sobre el eje vial que une las ciudades de Río Cuarto y Villa María.
2. La construcción, el mantenimiento y la reparación de la ruta, representada en el tópico *Infraestructura Vial*, es la segunda temática principal del corpus relevado, con una presencia relativa en la quinta parte de los artículos.
3. La idea de una Autovía Gran Río Cuarto - Gran Villa María se destaca como una temática exclusiva de la prensa local riocuartense y ausente en la prensa villamariense más atenta a otras infraestructuras viales.
4. La presencia de una amplia trama de temáticas principales, trece en total asociadas a la Ruta Nacional 158, que conforma un escenario con diversas esferas de la vida sociocultural de las localidades atravesadas por el trayecto Río Cuarto - Villa María.
5. La escasa presencia relativa de los tópicos *Producción-Comercio-Servicios* y *Economía* en las noticias de la prensa local riocuartense y villamariense asociadas a la carretera de referencia.
6. Esta tendencia noticiosa contrasta con la significativa importancia asignada a los aspectos productivos, comerciales y económicos por las noticias específicas sobre la idea de una eventual Autovía entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María publicadas en el diario de la primera de estas ciudades.

Por otra parte, las siguientes redes semánticas emergen del análisis cualitativo de las diecinueve noticias específicas sobre la eventual construcción de una autovía entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María:

1. La presencia predominante de representantes del ámbito político y económico de la ciudad de Río Cuarto como los principales impulsores del proyecto de Autovía GRC-GVM.
2. El interés y la necesidad de la construcción de la futura autovía corresponden más al eje Río Cuarto/Villa María que al eje Villa María/Río Cuarto. Esta posición se profundiza

tanto por el modo en que el diario *Puntal* formula la necesidad de la obra, a veces calificada con el adjetivo “imperiosa”, cuanto por la ausencia absoluta de notas sobre el tema en *El diario* de Villa María.

3. La presencia de tres complejas tramas simbólicas sobre la relevancia del eje vial Gran Río Cuarto - Gran Villa María, con implicancias significativas para el desarrollo regional y la vida de los habitantes del territorio:
 - a. La pertenencia de la ruta nacional 158 al *Corredor Bioceánico* que otorga al trayecto de 150 kilómetros una posición geopolítica central con fuertes implicancias para el desarrollo regional, provincial y nacional;
 - b. La *importancia productiva* de dicha carretera y sus aportes al *desarrollo regional* que implican para una eventual autovía GRC-GVM una relevancia central en el desarrollo de la ciudad de Río Cuarto y de la región sur de Córdoba;
 - c. La *seguridad vial y la mejora de la transitabilidad* como argumento relevante de la eventual reconversión de la infraestructura de una carretera con intenso tránsito y un muy significativo flujo del transporte de cargas.
4. La presencia de ventajas o beneficios significativos de la futura autovía o autopista GRC-GVM: la ampliación de la capacidad de transporte de la producción, el fortalecimiento de la capacidad logística, la mejora de la transitabilidad y la disminución de los accidentes viales.

Estos diversos emergentes de las noticias locales digitalizadas dicen sobre los modos en que la prensa local, ese cotidiano documento en tiempo real de los hechos sociales, tematiza una infraestructura pública de conectividad vial como un escenario de la vida económica, productiva y sociocultural del territorio local y regional.

El diario local articula testimonios, voces y actores del territorio mientras se erige como un actor y una voz más con relativa incidencia en los espacios mediáticos, políticos y públicos de la agenda social. En consecuencia, el estudio de los sentidos emergentes de las noticias contribuye, junto a otras investigaciones, a identificar y sistematizar uno de los conocimientos socialmente distribuidos entre la población sobre las carreteras regionales como infraestructuras del desarrollo territorial. Esta inteligencia compartida ampliaría los alcances de la imaginación sobre la idea, el diseño, la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de la Autovía GRC-GVM como una imprescindible obra pública para el desarrollo del sur de Córdoba con transformación productiva, inclusión social, participación ciudadana, diversidad cultural y sustentabilidad ambiental.

Capítulo 3

La autovía Río Cuarto - Villa María según las poblaciones: una métrica de las representaciones del territorio

Desde el punto de vista ético, una ciudad abierta debería tolerar las diferencias y promover la igualdad, por supuesto, pero en un sentido más específico debería liberarse del corsé de lo preestablecido y familiar, creando un ámbito en el que sus habitantes pudieran experimentar y expandir su experiencia.

Richard Sennett



Introducción

¿Cómo se imagina la autovía, una infraestructura pública de conectividad vial, en distintos espacios de la agenda social de un territorio subprovincial en un país de desarrollo intermedio y con una inserción subordinada en una economía globalizada y un orden geopolítico multipolar? En particular, ¿cómo conciben los pobladores de la región a la carretera disponible y a aquella otra proyectada hacia el futuro?

Un reciente proyecto de investigación aplicada relevó las condiciones de viabilidad económica, sociocultural y territorial de la construcción y el funcionamiento de una autovía entre las ciudades de Río Cuarto y Villa María (ISTE, 2022). Estas urbes se ubican en la mediterránea provincia de Córdoba (Argentina) a una distancia de 150 kilómetros aproximadamente y son conectadas por la Ruta Nacional 158 que atraviesa trece localidades importantes por, entre otros aspectos, sus aportes a la producción agroindustrial (ver tabla 1 en anexos).

Dicho proyecto integra seis planes de trabajo y corresponde a un protocolo de trabajo acordado entre el ISTE – Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (UNRC-CONICET)- y la Secretaría de Desarrollo Económico, Comercial e Industrial de la Municipalidad de Río Cuarto. Este organismo local expresó al ISTE, a fines de marzo del año 2022, su interés en contar con “un estudio sobre el aporte socio-productivo de las localidades que se encuentran a lo largo de la ruta 158 entre Río Cuarto y Villa María, con el fin de justificar con datos la importancia de construir en dicha traza una autovía”.

Uno de los seis planes de trabajo, pertinente a la dimensión sociocultural del problema de investigación, releva las representaciones de las poblaciones y los referentes comunitarios del eje vial Gran Río Cuarto – Gran Villa María sobre las autovías en uso y otras posibles específicas del territorio local (Carniglia y otros, 2022). Esta investigación comprende tres estudios específicos:

- a. un relevamiento comparativo de la presencia de la Ruta Nacional 158 y la eventual Autovía, cuyos resultados se presentan en el Capítulo 2, en las noticias de la versión digital de diarios de las ciudades Río Cuarto y Villa María;
- b. una encuesta, realizada en ambas ciudades durante septiembre de 2022, sobre las representaciones sociales de los ciudadanos sobre una eventual autovía entre ambas localidades a la cual refiere este capítulo; y
- c. un estudio basado en veinticuatro entrevistas y otros registros audiovisuales en terreno, cuyos resultados se presentan en el Capítulo 4, sobre las representaciones de las autovías en referentes locales pertenecientes a entidades estatales, privadas y comunitarias de las trece localidades atravesadas por la Ruta Nacional 158.

Las tres investigaciones convergen en la premisa de que la identificación del conocimiento y la inteligencia socialmente distribuidos en la población amplía la perspectiva sobre la idea y otros aspectos de dicha autovía como una infraestructura pública del desarrollo territorial al tiempo que habilita otro canal para la participación de los ciudadanos en las políticas específicas (Arocena y Marsiglia, 2017; Arboleda, 2021).

En ese marco, este capítulo presenta en las tres siguientes secciones la teoría, el método y los principales resultados de una encuesta sobre las representaciones de las poblaciones acerca de una eventual autovía realizada en el territorio de la provincia de Córdoba (Argentina) durante el último cuatrimestre de 2022.

Imaginar la autovía: un problema de investigación comunicacional del territorio

Toda infraestructura pública, como una condición necesaria del desarrollo, atraviesa diferentes etapas: idea, proyecto, construcción, uso y mantenimiento, entre otras. En particular, la infraestructura como idea, por ejemplo, de una autovía, habilita la investigación de sus complejos y dinámicos aspectos simbólicos desde miradas específicas de la comunicación y la cultura.

A nivel latinoamericano, la investigación sobre los imaginarios urbanos (Silva, 1992; García Canclini, 2005; Heffes, 2008; Gorelik, 2022) constituye una referencia obligada. Por otra parte, los estudios locales sobre las construcciones socioculturales del territorio presentan varios antecedentes. Una revisión preliminar reconoce las miradas sobre la ciudad intermedia (Hernández y Carbonari, 2012), la agrociedad (Carniglia, 2019), la ciudad imaginada por vecinos y periodistas (Bosco, 2001), las dinámicas narrativas urbanas de la prensa (Bosco, 2018) y la planificación urbana del emergente conglomerado del Gran Río Cuarto (Busso y Carniglia, 2013). En estas investigaciones predomina un método cualitativo sensible siempre a los significados de la ciudad como un territorio con una triple tensión permanente: hacia afuera con la expansión urbana, hacia adentro con la integración social y hacia adelante con el proyecto urbano (Gorelik, 2002).

Sin embargo, constituyen ámbitos de vacancia las investigaciones sobre las construcciones simbólicas de otros territorios, por ejemplo, las ruralidades del sur de Córdoba, y sobre obras de infraestructura pública, como las carreteras de orden diverso, que atraviesan y conectan las distintas localidades, el campo y los espacios híbridos como los pueblos rurales.

La autovía Gran Río Cuarto - Gran Villa María es una idea hoy emergente con fuerte apoyo de al menos distintos sectores del Estado, el mercado y la sociedad civil de la ciudad de Río Cuarto y su región. Dan cuenta de ese apoyo político, por ejemplo, las diferentes resoluciones de los Concejos Deliberantes de las tres localidades del Gran Río Cuarto —Las Higueras, Río Cuarto y Santa Catalina o Holmberg— como así los actos públicos con amplia convocatoria de autoridades y funcionarios oficiales, actores de la economía y representantes de diversas organizaciones de la sociedad civil.

En ese marco, la visibilidad relativa de la idea local sobre la autovía sería pertinente para conocer los sentidos culturales específicos desde una perspectiva renovada en varios aspectos. Por ejemplo, ampliar la casuística de los territorios considerados, implementar opciones metodológicas más comprensivas e incorporar posiciones teóricas convalidadas en otros

campos de conocimiento sobre la sociedad, la cultura y los seres humanos (Despret, 2022). La investigación previa desde esta perspectiva teórico-metodológica identificó, por ejemplo, la riqueza del conocimiento sobre problemáticas urbanas distribuido socialmente (Muiña y Pugliese, 2016).

En este sentido, la teoría diversa sobre las representaciones sociales (Carniglia, 2009) permitiría focalizar los sistemas de pensamiento, percepción y acción de los sujetos locales sobre sus territorios de la vida cotidiana y, en particular, reconocer los significados acerca de la eventual autovía de la provincia de Córdoba (Argentina) que conectaría a trece localidades vinculadas hoy por la Ruta Nacional 158 en el tramo Río Cuarto-Villa María (ver tabla 1).

Como un modo de la imaginación de los lugares, las representaciones sociales de los territorios, en general, y de las infraestructuras viales, en particular, corresponden a alguien (los pobladores), utilizan uno o más sistemas simbólicos para elaborar textos (la oralidad), se refieren a una o más entidades materiales, mentales o simbólicas (la autovía), se expresan para establecer una posición de sentido y/o acción particulares (función informativa) y procuran instalar ciertas ideas entre las diversas personas (grupos según edad, género y lugar de residencia) en un contexto sociocultural e histórico específico (región centro-sur de la argentina provincia de Córdoba).

Rasgos de la encuesta: objetivos, dimensiones, método y trabajo de campo

Los siguientes objetivos orientaron el relevamiento sobre las representaciones sociales de los ciudadanos sobre la eventual Autovía:

Objetivo general

- Relevar las representaciones de las poblaciones urbana y rural del eje vial Gran Río Cuarto - Gran Villa María sobre autovías en uso y nuevas específicas del territorio local.

Objetivos específicos

- Identificar las representaciones de la población sobre las autovías disponibles.
- Identificar las representaciones de la población sobre la autovía propuesta (Río Cuarto-Villa María)

Estos objetivos de investigación se operativizaron en cinco *dimensiones* de relevamiento:

- conocimiento, uso y evaluación de autovías disponibles en la región;
- ponderación de la posibilidad de una autovía entre Río Cuarto y Villa María;
- ventajas y desventajas de la eventual autovía;
- características de la probable autovía;
- rasgos sociodemográficos de la población consultada.

La estrategia metodológica de la encuesta comprendió las siguientes operaciones de recopilación y procesamiento de datos cuantitativos bajo un diseño de investigación entre exploratorio y descriptivo:

Cuadro 3. Estrategias metodológicas de la encuesta a ciudadanos

Método cuantitativo	
<i>Recolección de datos</i>	
Técnica	Sondeo a pobladores urbanos y rurales.
Instrumento	Cuestionario con 54 preguntas (ver Anexos).
Procedimiento	Consulta presencial en terreno a una muestra no probabilística (con cuotas y estratos) de 234 ciudadanos.
<i>Procesamiento de datos</i>	
Técnica	Estadística descriptiva univariada.
Instrumento	Matriz de datos digitalizada.
Procedimiento	Cálculo de frecuencias absolutas y relativas. Medidas de tendencia central. Gráficos diversos.

Fuente: elaboración de los autores.

Emergentes principales del relevamiento

Los resultados del procesamiento univariado de datos son presentados a continuación organizados según las cinco dimensiones del relevamiento realizado.

Rasgos sociodemográficos de la población consultada

La disponibilidad de una compleja muestra, diversa en los aspectos demográficos de la población y viable en su implementación en terreno, representó un desafío permanente para el diseño y la realización del trabajo de campo. En este sentido, la decisión de aprovechar un acontecimiento de septiembre de 2022 con amplia convocatoria de población regional -las llamadas exposiciones rurales o agropecuarias de Río Cuarto y Villa María- y el metódico trabajo en terreno del equipo de encuestadores y encuestadoras facilitaron la formación de una muestra muy representativa en al menos cinco aspectos de la población urbana y rural de la región sur de la provincia de Córdoba (Argentina).

La significativa representatividad de la quizás reducida muestra no probabilística utilizada (N= 234 casos) deviene de los siguientes rasgos relevados en la población:

a) Igual proporción de personas con sexo o género femenino y masculino.

Tabla 4. Sexo o género de las personas encuestadas

Sexo o género	Frecuencia	%
Masculino	118	50,40
Femenino	116	49,6
Otro	—	—
No responde	—	—
Total	234	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

b) Distribución bastante homogénea entre los grupos de edad con derecho al voto.

Tabla 5. Edad de las personas encuestadas

Edad	Frecuencia	%
18 - 25 años	40	17,09
26 - 35 años	42	17,95
36 - 45 años	30	12,82
46 - 55 años	42	17,95
56 - 65 años	43	18,38
66 - 75 años	32	13,68
76 o más años	5	2,14
Total	234	100
Promedio: 46	Mediana: 48	Modo: 23 y 24

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

c) Presencia de residentes en cincuenta ciudades, pueblos y áreas rurales de la región.

Tabla 6. Localidad de residencia habitual de las personas encuestadas

Localidad	Frecuencia	%
Río Cuarto	102	43,59
Villa María	43	18,39
Otras de provincia de Córdoba (42 localidades)	82	35,04
De provincia de San Luis (4 localidades)	5	2,16
De provincia de Buenos Aires	1	0,43
Otras	1	0,43
Total (50 localidades)	234	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

d) Predominio de personas con trabajo fuera del hogar complementado con otras categorías ocupacionales.

Tabla 7. Ocupación principal de las personas encuestadas

Ocupación	Frecuencia	%
Trabaja fuera del hogar	145	62,00
Trabaja en el hogar	26	11,10
Desocupado	2	0,90
Jubilado	39	16,70
Estudiante	21	9,00
Otra	1	0,40
Total	234	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

e) Predominio de las personas con educación de nivel secundario aunque también presencia relativa de encuestados con otros de los restantes niveles educativos.

Tabla 8. Mayor nivel educativo completado por las personas encuestadas

Nivel educativo completado	Frecuencia	%
No completó	4	1,70
Primario completo	44	18,80
Secundario completo	108	46,20
Terciario o universitario completo	78	33,30
Total	234	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

Conocimiento, uso y evaluación de autovías disponibles en la región

La región centro-sur de Córdoba es atravesada por al menos dos carreteras similares o equivalentes a la autovía Río Cuarto-Villa María cuya idea retorna hoy en los espacios políticos, mediáticos y públicos de la agenda social: a) la autopista, construida en torno a la Ruta Nacional 9, que conecta las ciudades de Córdoba y Rosario, y b) la autovía entre Río Cuarto y Córdoba, construida en torno a la Ruta Nacional 36, ambas inauguradas durante el siglo XXI.

¿Conoce la población consultada dichas carreteras? ¿Las utiliza? ¿Cuándo las utiliza? ¿Cómo evalúan sus condiciones? ¿Qué criterios fundamentan estas evaluaciones? Las siguientes respuestas detalladas a estas preguntas corresponden a un relevamiento mediante encuesta a los ciudadanos de la región realizado en septiembre de 2022.

a) Más de la mitad de los encuestados dicen conocer ambas rutas al tiempo que todos los consultados conocen una u otra carreteras.

Tabla 9. Conocimiento de autovías regionales según ciudadanos

Conocimiento de autovías	Frecuencia	%
Conoce Autovía Río Cuarto – Córdoba	81	34,6
Conoce Ruta 9	27	11,5
Conoce ambas	125	53,4
Sin datos	1	0,4
Total	234	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

b) Todas las personas encuestadas utilizan una u otra de las dos infraestructuras públicas de conectividad territorial.

Tabla 10. Utilización de autovías del centro-sur de Córdoba por los ciudadanos

Utilización de autovías	Frecuencia	%
No utiliza	—	—
Utiliza Autovía Río Cuarto – Córdoba	121	51,7
Utiliza Ruta 9	46	19,7
Utiliza ambas	59	25,2
Sin datos	8	3,40
Total	234	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

c) Entre los consultados predominan las frecuencias de uso “alguna vez al mes” y “alguna vez al año” de una u otra carretera.

Tabla 11. Frecuencia de uso de autovía más utilizada por ciudadanos

Frecuencia	Frecuencia	%
Casi todos los días	6	2,60
Alguna vez a la semana	21	9,00
Alguna vez al mes	107	45,70
Alguna vez al año	92	39,30
Nunca	5	2,10
Total	234	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

d) La evaluación de estos usuarios destaca la condición “muy buena” y “buena” de ambas infraestructuras viales.

Tabla 12. Evaluación de ciudadanos sobre autovía más utilizada

Evaluación	Frecuencia	%
Excelente	40	17,10
Muy buena	92	39,30
Buena	77	32,9
Regular	14	6,00
Mala	3	1,30
Total	234	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

En este sentido, más de cuarenta criterios emergen en la fundamentación de las más frecuentes evaluaciones positivas de los usuarios sobre las condiciones de ambas rutas. Entre las razones mencionadas, en respuesta a una pregunta abierta que habilita múltiples respuestas, predominan las valoraciones relacionadas con la infraestructura, los servicios, el mantenimiento, las condiciones de uso y otros aspectos de dichas instalaciones de conectividad vial: agilidad, velocidad, seguridad, buen estado, buena señalización y comodidad.

Tabla 13. Criterios de evaluación positiva de ciudadanos sobre autovía más utilizada

Criterio (a)	Frecuencia	
	Absoluta	%
Segura	29	12,39
Rápida / veloz	24	10,26
Bien señalizada	17	7,26
Ágil / dinámica	15	6,41
Buen estado	13	5,56
Cómoda	11	4,70
Menos peligrosa	7	2,99
Bien hecha	7	2,99
Tranquila	7	2,99
Sana / sin roturas	6	2,56
Práctica	6	2,56
Buenos y fáciles accesos	5	2,14
Buena iluminación	4	1,71
Buen pavimento	4	1,71
Está nueva	4	1,71
Poco tránsito	3	1,28
Conecta con otros lugares	3	1,28
Fácil circulación	3	1,28
Linda	3	1,28

Buenas banquetas	3	1,28
Amplia	2	0,86
Ahorra tiempo	2	0,86
Facilita el viaje	2	0,86
Menos accidentes	2	0,86
Otros 12 criterios con frecuencia menor a 2 casos (a)	1	0,43

(a) No se detallan los criterios o razones cuya frecuencia es inferior a dos casos.

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios

Por otra parte, casi treinta criterios emergen en la fundamentación de las menos frecuentes valoraciones negativas de los usuarios sobre las condiciones de ambas rutas. Entre las razones mencionadas, en respuesta a una pregunta abierta que habilita múltiples respuestas, predominan las valoraciones relacionadas con la infraestructura, los servicios, el mantenimiento, las condiciones de uso y otros aspectos de dichas instalaciones de conectividad vial: roturas/baches/pozos, problemas de señalización, curvas peligrosas y falta de mantenimiento.

Tabla 14. Criterios de evaluación negativa de ciudadanos sobre autovía más utilizada

Criterio	Frecuencia	
	Absoluta	%
Con roturas, baches y pozos	21	8,97
Curvas peligrosas	15	6,41
Problemas de señalización	9	3,87
Falta mantenimiento	8	3,42
Inseguridad	6	2,56
Falta iluminación	5	2,14
Mucha imprudencia	5	2,14
Muchos accidentes	4	1,71
Desconecta a los pueblos	4	1,71
No es perfecta	4	1,71
Peaje	4	1,71
Retornos peligrosos	3	1,28
Falta terminar o completar	3	1,28
Falta calidad	3	1,28
Rotondas deficientes	3	1,28
Faltan estaciones de servicio	2	0,86
Exceso de velocidad	2	0,86
Mal hecha	2	0,86
En reparación siempre	1	0,43
Banquetas altas	1	0,43
La policía caminera corta el tránsito	1	0,43
Tramos irregulares	1	0,43

Polvo en suspensión	1	0,43
Mucho tráfico	1	0,43
Angosta	1	0,43
Darle más velocidad	1	0,43
Tiene cortes	1	0,43
Muchas curvas	1	0,43

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

Percepción de la posibilidad de una autovía entre Río Cuarto y Villa María

Como se dijo, las representaciones sociales focalizan los sistemas de pensamiento, percepción y acción de los sujetos locales sobre distintos aspectos de la vida cotidiana y, en particular, acerca de los diversos territorios de la actividad humana (Carniglia, 2009).

En este sentido, la tabla 15 presenta indicios valiosos sobre la posición de la idea de una eventual autovía entre Río Cuarto y Villa María en la agenda de los ciudadanos consultados en la región de influencia de ambas ciudades.

La mitad de las personas encuestadas no conoce la idea de la construcción de dicha carretera impulsada desde, como se dijo, un incipiente consenso político del Gran Río Cuarto. A su vez, los medios de comunicación predominan como fuente de información la Autovía como carretera entre quienes conocen esta idea.

Tabla 15. Conocimiento de ciudadanos sobre probable construcción de autovía Río Cuarto – Villa María

Conocimiento	Frecuencia	%
No conoce	115	49,1
Por los medios de comunicación	55	23,5
Por personas cercanas	36	15,4
Por los medios de comunicación y personas cercanas	17	7,3
Por otras fuentes	11	4,7
Total	234	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

Asimismo, prácticamente la totalidad de los encuestados sostiene la necesidad de la nueva carretera entre Río Cuarto y Villa María.

Tabla 16. Necesidad de una Autovía Río Cuarto – Villa María según los ciudadanos

Necesidad	Frecuencia	%
Es necesaria	219	93,60
No es necesaria	2	0,90
No sabe / no contesta	13	5,60
Total	234	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

Finalmente, casi nueve de diez encuestados consideran posible esta infraestructura pública de conectividad territorial.

Tabla 17. Posibilidad de una Autovía Río Cuarto – Villa María según los ciudadanos

Posibilidad	Frecuencia	%
Es posible	205	87,60
No es posible	8	3,40
No sabe / no contesta	21	5,60
Total	234	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

Ventajas y desventajas de la eventual autovía

Las ventajas y desventajas de la nueva ruta regional consideradas por la población concentraron una cantidad significativa de preguntas de la encuesta por cuanto el conocimiento de ambos aspectos permite profundizar el relevamiento acerca de las condiciones imaginadas de una infraestructura vial pública. Los datos recopilados sobre ambos aspectos son presentados en las tablas 18 y 19.

Tabla 18. Ventajas imaginadas de una Autovía Río Cuarto – Villa María

Ventaja	Acuerdo		Desacuerdo		NS / NC	
		%		%		%
Mejor conexión entre localidades	224	95,70	8	3,40	2	0,90
Tránsito más rápido y fluido	232	99,10	1	0,40	1	0,40
Menor desgaste de vehículos	172	73,50	20	3,50	42	17,90
Más calidad del transporte	215	91,90	3	1,30	16	6,80
Menor riesgo de accidentes de tránsito	211	90,20	13	5,60	9	3,80
Fácil acceso a instituciones educativas	179	76,50	12	5,10	42	17,90
Mejor acceso a trámites y otros servicios	219	93,60	9	3,90	6	2,60

Mejores condiciones para la producción	216	92,30	8	3,40	10	4,30
Mejoras en el empleo y el trabajo	194	82,90	13	5,60	26	11,10
Menor contaminación ambiental	107	45,70	53	22,60	54	31,60
Acuerdos políticos regionales	129	55,10	32	13,70	72	30,80
Existencia de ideas y proyectos previos	153	65,40	18	7,70	62	26,5

Nota: se indican sólo las frecuencias relativas (porcentajes) igual o mayores al 10 %.

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

Por una parte, la Tabla 18 muestra que casi el total de los encuestados acuerda con las siguientes seis ventajas de una autovía entre Río Cuarto y Villa María:

- Mejor conexión entre localidades.
- Tránsito más rápido y más fluido.
- Más calidad del transporte.
- Menor riesgo de accidentes de tránsito.
- Mejor acceso a trámites y otros servicios.
- Mejores condiciones para la producción.

Asimismo, aproximadamente cuatro quintas partes de la muestra destacan otras tres ventajas de una eventual carretera nueva o reformada:

- Menor desgaste de vehículos.
- Fácil acceso a instituciones educativas.
- Mejoras en el empleo y el trabajo.

Finalmente, un porcentaje aproximado de entre la mitad y un tercio de los ciudadanos consultados reconoce como ventajas de la probable ruta a:

- Menor contaminación ambiental.
- Acuerdos políticos regionales.
- Existencia de ideas y proyectos previos.

Por otra parte, la Tabla 19 detalla los acuerdos y desacuerdos de los ciudadanos sobre las desventajas imaginadas de la probable autovía regional de la pampa cordobesa. Dos eventuales desventajas son consideradas por alrededor de dos tercios de los encuestados: los problemas de tránsito durante la construcción y el desconocimiento o la invisibilización de las pequeñas localidades no atravesadas por la nueva infraestructura pública. A su vez, el cierre de los comercios locales ocupa la atención de casi la mitad de los encuestados mientras que otras seis desventajas sólo reciben el acuerdo de una proporción siempre inferior al cuarenta por ciento de una muestra no probabilística pero, como se dijo, muy representativa de los parámetros locales de edad, género, niveles educativos, ámbitos laborales y localidad de residencia.

Tabla 19. Desventajas imaginadas de una Autovía Río Cuarto – Villa María

Desventaja	Acuerdo		Desacuerdo		NS / NC	
		%		%		%
Menor progreso de las localidades	90	38,50	129	55,10	15	6,40
Aislamiento entre las localidades	84	35,90	145	62,90	5	2,1
Problemas de tránsito en la construcción	164	70,10	60	25,60	10	4,30
Pérdida de servicios en la ruta	86	36,80	126	53,80	22	9,40
Falta de rutas y obras locales	80	34,20	118	50,40	36	15,40
Cierre de comercios y otras empresas	103	44,00	105	44,90	26	11,10
Pérdida de empleos y otros trabajos	81	34,60	136	58,10	16	6,80
Migración de las personas	73	31,20	129	55,10	32	13,70
Desconocimiento de localidades pequeñas	138	59,00	81	34,60	15	6,40
Mayor contaminación ambiental	52	22,20	145	62,00	36	15,40

Nota: Se indican sólo las frecuencias relativas (porcentajes) igual o mayores al 10 %.

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

Características básicas de la eventual autovía

Dos aspectos, entre otros, sobresalen entre las condiciones de posibilidad de la autovía imaginada entre Río Cuarto y Villa María: la traza de la carretera y la fuente de financiamiento de una obra muy costosa y al menos con un mediano plazo de ejecución. Así, las opiniones de los ciudadanos se distribuyen de manera similar entre las tres alternativas de trazado de la ruta aunque se observa una leve diferencia a favor de la ejecución de la carretera siguiendo la trayectoria de la actual Ruta Nacional 158.

Tabla 20. Trazado de una autovía Río Cuarto – Villa María según los ciudadanos

Trazado	Frecuencia	%
Por Ruta nacional 158	76	32,50
Por un nuevo trazado	52	22,20
Ambas opciones	49	20,90
No sabe / No contesta	56	23,90
Total	234	100

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

Asimismo, el financiamiento imaginado se relaciona con dos consensos significativos: corresponde que la muy significativa erogación sea realizada por el estado nacional y provincial y que no se utilice, como ocurrió con la construcción de la autovía Río Cuarto-Córdoba durante el siglo en curso, un impuesto o sobretasa al combustible para finan-

ciar esta infraestructura pública de conectividad vial. El peaje en la actual Ruta Nacional 158 también es una modalidad de financiamiento considerada por dos terceras partes de los encuestados.

Tabla 21. Financiamiento de una Autovía Río Cuarto – Villa María según los ciudadanos

Financiamiento	Acuerdo		Desacuerdo		NS/NC	
		%		%		%
Con recursos de la Nación	211	90,20	11	4,70	12	5,10
Con recursos de la provincia de Córdoba	182	77,80	45	19,20	7	3,00
Con financiamiento municipal	59	25,20	156	66,70	19	8,10
Con financiamiento internacional	75	32,10	141	60,30	18	7,70
Con financiamiento privado	98	41,90	116	49,60	19	8,10
Con impuesto al combustible	23	9,80	202	86,30	9	3,80
Con peaje en Ruta Nacional 158	140	59,80	85	36,30	8	3,40

Nota: Se indican sólo las frecuencias relativas (porcentajes) igual o mayores al 10 %.

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

Finalmente, otras ideas sobre la carretera imaginada emergen de una pregunta abierta realizada a los ciudadanos encuestados: la demanda de “que se haga la autovía” predomina apenas entre cuarenta afirmaciones diversas de los encuestados.

Tabla 22. Otras ideas de los ciudadanos sobre la autovía Río Cuarto -Villa María

Ideas sobre la autovía	Frecuencia	
	Absoluta	%
Que se haga	7	2,99
Que el peaje se use para la autovía	4	1,71
Combinar trazado actual y nuevo	3	1,28
Incluir a los pueblos	3	1,28
Que los camiones no circulen por la ruta	2	0,86
Hacer en el resto del país	2	0,86
Evitar contaminación / disminuir costo ambiental	2	0,86
Que esté bien hecha	2	0,86
Que tenga mantenimiento	2	0,86
Forestación	1	0,43
Continuar hasta San Francisco	1	0,43
Considerar peaje para usuarios frecuentes	1	0,43
Debería estar hace rato	1	0,43
Es una ruta del Mercosur	1	0,43
Que no se aísle a los pueblos	1	0,43

Descomprimir la ruta 158	1	0,43
Muy buena para el progreso	1	0,43
Con servicios para los camioneros	1	0,43
Peligro por concurrencia de camiones	1	0,43
Evitar la corrupción	1	0,43
Conservar la ruta 158 para uso local / regional	1	0,43
Con peaje después de construida	1	0,43
Valor diferenciado del peaje	1	0,43
Que sea rápida	1	0,43
Que esté bien señalizada	1	0,43
Que no usurpen campos	1	0,43
Evitar destrucciones	1	0,43
Ampliar hacia los costados	1	0,43
Que se haga el Plan Laura	1	0,43
Que sea inteligente	1	0,43
Que tenga ciclovía	1	0,43
Que tenga iluminación	1	0,43
Sería lo mejor	1	0,43
Que se haga con servicio comunitario	1	0,43
Que no haya tantos peajes	1	0,43
Necesaria para el tránsito en época de cosecha	1	0,43
Necesaria para el desarrollo	1	0,43
Financiamiento compartido	1	0,43
Responsabilidad penal por mala construcción	1	0,43
Considerar necesidades de los vecinos	1	0,43

Fuente: elaboración de los autores en base a datos propios.

A modo de cierre

Los siguientes aspectos destacan en una síntesis de las representaciones de los ciudadanos de la región sobre la eventual autovía Gran Río Cuarto – Gran Villa María recopiladas en un relevamiento con una muestra no probabilística pero representativa de varios rasgos demográficos de la población del área de influencia de dichas aglomeraciones urbanas:

- Conocimiento sobre las autovías y las autopistas aunque con un uso entre moderado y leve de estas modalidades de carreteras.
- Predominio de una evaluación positiva antes que negativa de las autovías y autopistas disponibles sostenida en numerosos criterios.
- Consenso pleno sobre la necesidad y posibilidad de una autovía entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María.

- Predominio de la atribución de varias ventajas, antes que desventajas, de una carretera reformada o nueva entre ambas aglomeraciones urbanas.
- Opinión diversa sobre el trazado de la futura ruta.
- Preferencia por la opción del financiamiento de la autovía mediante aporte estatal (Nación y Provincia) y peaje en la actual Ruta Nacional 158.

Estos significativos resultados sostienen la viabilidad de una premisa para la continuidad del relevamiento: la presencia de un conocimiento o inteligencia socialmente distribuido entre la población y los referentes locales es una condición de posibilidad para la idea, el diseño, la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de la autovía como infraestructura pública del desarrollo territorial.

Asimismo, el estudio realizado destaca la importancia de la suma de esfuerzos, en este caso del municipio y la universidad pública de Río Cuarto, para generar y utilizar conocimiento específico afín al desarrollo territorial con transformación productiva, equidad social, participación ciudadana, diversidad cultural y sustentabilidad ambiental.

Capítulo 4

La imaginación del territorio por referentes locales: Una nueva carretera para el desarrollo regional

*Los lugares, entonces, son delineados por el movimiento,
no por los límites externos al movimiento*

Tim Ingold



Introducción

¿Cómo se imagina la autovía, una infraestructura pública de conectividad vial, en distintos espacios de la agenda social de un territorio subprovincial en un país de desarrollo intermedio y con una inserción subordinada en una economía globalizada y un orden geopolítico multipolar? En particular, ¿cómo entienden a una infraestructura vial actual y a su eventual transformación los referentes de las organizaciones estatales, privadas y comunitarias de las poblaciones atravesadas por la vía de circulación?

Un reciente proyecto de investigación aplicada relevó las condiciones de viabilidad económica, sociocultural y territorial de la construcción y el funcionamiento de una autovía entre las ciudades de Río Cuarto y Villa María (ISTE, 2022). Ambas localidades se ubican en la mediterránea provincia de Córdoba (Argentina), a una distancia de 145 kilómetros aproximadamente, y están conectadas por la Ruta Nacional 158 que atraviesa trece ciudades y pueblos importantes por, entre otros aspectos, sus aportes a la producción agroindustrial (ver tabla 1 y figura 1).

Dicho proyecto integra seis planes de trabajo y corresponde a un protocolo de trabajo acordado entre el ISTE —Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (UNRC-CONICET)— y la Secretaría de Desarrollo Económico, Comercial e Industrial de la Municipalidad de Río Cuarto. Esta dependencia municipal expresó al ISTE, a fines de marzo del año 2022, su interés en contar con “un estudio sobre el aporte socio-productivo de las localidades que se encuentran a lo largo de la ruta 158 entre Río Cuarto y Villa María, con el fin de justificar con datos la importancia de construir en dicha traza una autovía”.

Uno de los seis planes de trabajo, pertinente a la dimensión sociocultural del problema de investigación, releva las representaciones de las poblaciones y los referentes comunitarios del eje vial Gran Río Cuarto – Gran Villa María sobre las autovías en uso y otras posibles específicas del territorio local (Carniglia y otros, 2022). Esta investigación comprende tres estudios específicos:

- a. un relevamiento de la presencia de la Ruta Nacional 158, sobre el cual informa el Capítulo 2 de este libro, en las noticias de la versión digital de diarios de las ciudades de Río Cuarto y Villa María;
- b. una encuesta sobre las representaciones de los ciudadanos de la región sobre una eventual autovía entre ambas localidades presentada en el Capítulo 3 de esta publicación; y
- c. un estudio basado en veinticuatro entrevistas semiestructuradas y otros registros audiovisuales en terreno, cuyos resultados presenta este capítulo, sobre las representaciones de las autovías en los referentes del desarrollo local pertenecientes a entidades estatales, privadas y de la sociedad civil de las tres trece localidades atravesadas por la Ruta Nacional 158.

Las tres investigaciones convergen en la premisa de que la identificación del conocimiento o inteligencia socialmente distribuido entre la población amplía la perspectiva sobre

la idea y otros aspectos de dicha autovía como una infraestructura pública del desarrollo territorial al tiempo que habilita otro canal para la participación de los ciudadanos en las políticas específicas (Arocena y Marsiglia, 2017; Arboleda, 2021).

Como un modo de la imaginación del espacio, las representaciones sociales de los territorios, en general, y de las infraestructuras viales, en particular, corresponden a alguien (los referentes locales), utilizan uno o más sistemas simbólicos para elaborar textos (oralidad), se refieren a una o más entidades materiales, mentales o simbólicas (la autovía), se expresan para establecer una posición de sentido y/o acción particulares (función simbólica) y procuran instalar ciertas ideas entre las diversas personas (públicos) en un contexto sociocultural e histórico específico (región centro-sur de la argentina provincia de Córdoba).

La representación social de los territorios se expresa, en singular, como una significación puntual del referente local del desarrollo, y/o como parte de un sistema simbólico productivo socioculturalmente, por caso cualquier discurso sobre las carreteras como infraestructuras del desarrollo territorial. Como muestra este capítulo, las representaciones construidas en la comunicación social sobre las rutas, autovías y autopistas abarcan varios aspectos no necesariamente excluyentes de una extensa nómina abierta: las ideas sobre los modos del desarrollo local y regional, la experiencia de los sujetos con unas u otras carreteras, el conocimiento sobre las mismas, las comparaciones entre distintas modalidades de carretera, las ideas sobre la eventual construcción y uso de nuevas infraestructuras viales, la valoración del medioambiente y, en general, la mirada sobre los espacios urbanos, rurales e híbridos con sus modos de vida característicos.

En este sentido, las próximas secciones del capítulo presentan las representaciones sociales de diversos referentes locales de una importante región cordobesa sobre las carreteras como una de las infraestructuras básicas del desarrollo territorial. Así, se presentan los principales materiales y resultados de una serie de entrevistas a referentes locales de múltiples organizaciones públicas, privadas y comunitarias sobre las representaciones acerca de una eventual autovía, realizadas en trece localidades del territorio de la provincia de Córdoba (Argentina) entre octubre de 2022 y marzo de 2023 (ver tabla 1).

Objetivos, dimensiones y método de la investigación

El relevamiento de las representaciones de los referentes locales sobre las carreteras como infraestructuras públicas comprendió los siguientes objetivos:

Objetivo general

- Relevar las representaciones de los referentes locales del eje vial Gran Río Cuarto - Gran Villa María sobre carreteras en uso y nuevas específicas del territorio local.

Objetivos específicos

- Reconocer las representaciones de los referentes locales sobre las carreteras disponibles.

- Identificar las representaciones de los referentes locales sobre la autovía o autopista probable (Río Cuarto-Villa María).

Estos objetivos de investigación se operativizaron en seis *dimensiones* del relevamiento mediante entrevistas semiestructuradas:

- perfil sociodemográfico de los referentes locales entrevistados,
- concepciones sobre el desarrollo regional,
- experiencias con la carretera principal actualmente disponible (Ruta Nacional 158),
- conocimiento, uso y evaluación de autovías y autopistas disponibles en la región,
- ideas sobre la gestión de una posible autovía o autopista entre Río Cuarto y Villa María,
- otras concepciones emergentes asociadas al problema.

La metodología del relevamiento realizado comprendió una estrategia de triangulación intrametodológica con predominio de entrevistas semiestructuradas (Flick, 2007) (ver guía en Anexo metodológico) y complementada con observaciones y registros de imágenes en terreno. El procesamiento de las entrevistas, en tanto, contempló una modalidad de tratamiento entre reconstitutiva y analítica (Kornblit, 2004) que combina la reproducción minuciosa y en extenso de las palabras de los entrevistados sin interpretación del investigador, con la identificación y comparación de categorías que organizan las entrevistas para arribar a estructuras de relatos comunes y en pugna entre los referentes regionales. Así, la estrategia metodológica implementó las siguientes operaciones de recopilación y procesamiento de datos cualitativos bajo un diseño de investigación entre exploratorio y descriptivo:

Cuadro 4. Estrategias metodológicas de la investigación cualitativa

	Recolección de datos	Procesamiento de datos
Técnica	Entrevista semiestructurada (Flick, 2004) a referentes locales de organizaciones públicas, privadas y comunitarias.	Modalidad reconstitutiva y analítica (Kornblit, 2004).
Instrumento	Guía de preguntas con ejes analíticos.	Matriz de datos cualitativos para perfil y comparación de respuestas.
Procedimiento	Diálogo en terreno (trece localidades) complementado con observaciones y registros de imágenes del territorio.	Registro y análisis comparativo de categorías y posiciones emergentes hasta saturación.

Fuente: elaboración de los autores.

La muestra intencional de veintinueve (29) personas consultadas en las veinticuatro (24) entrevistas semiestructuradas realizadas, en su mayoría individuales, configura, dada la cantidad y diversidad de voces y territorios representados, un muy amplio perfil socio-demográfico de los referentes consultados. Esta diversidad comprende diferencias en sexo y/o género, edad, localidad o sector de residencia, formación profesional, actividad laboral actual, organización representada y rol como actor del desarrollo local.

En este sentido, en las trece localidades relevadas, algunas visitadas en más de una oportunidad durante un recorrido total de aproximadamente 2.800 kilómetros, los tres investigadores entrevistaron, en cerca de cuarenta horas de diálogo grabado, a las siguientes categorías de referentes locales, algunos de los cuales ocupan más de uno de los siguientes roles en el desarrollo territorial: cinco intendentes o alcaldes, cinco concejales, dos diputados nacionales, siete empresarios del sector agroalimentario y otras actividades, cuatro dirigentes de organizaciones de la sociedad civil, ocho profesionales de la actividad pública o privada, tres funcionarios públicos de nivel provincial y municipal, dos docentes de diversas instituciones educativas, cuatro viajeros frecuentes y un conductor del transporte colectivo de pasajeros. Asimismo, las numerosas gestiones formales para entrevistar a conductores de camiones u otros vehículos de carga arrojaron resultados negativos.

Por otra parte, la reiterada valoración positiva de los entrevistados sobre la oportunidad y modalidad de la consulta emergió en el trabajo de campo como una condición casi constante entre los referentes locales del desarrollo territorial participantes en el diálogo cara a cara con los tres investigadores a cargo del relevamiento en terreno.

Representaciones sobre el desarrollo local y regional: trayectorias y horizontes

¿Cómo perciben los referentes consultados los modos del desarrollo local y regional? ¿Qué actividades predominan en los territorios? ¿Cómo registran los procesos históricos del desarrollo? ¿Qué imaginan como futuro desarrollo de las localidades y sus áreas de influencia?



El desarrollo de la región

El centro-sur de la provincia argentina de Córdoba, como territorio en parte atravesado por la Ruta Nacional 158 y una eventual carretera nueva, registra durante las últimas décadas, entre otras trayectorias, las siguientes tendencias del desarrollo regional:

- crecimiento de la producción agropecuaria, en particular agrícola (Carniglia, 2009), y agroindustrial procesada localmente (Lattuada y Neiman, 2005; Gras y Hernández, 2013),
- migración rural urbana en especial hacia los núcleos urbanos con mayor población (Busso y Carniglia, 2013),
- aumento de la población en condiciones de pobreza y vulnerabilidad social (Busso y Carniglia, 2013),
- riesgo ambiental derivado del uso del suelo rural y urbano (Degioanni y otros, 2018; De Prada y otros, 2018).

En este marco, los referentes locales conciben en los siguientes términos los modos del desarrollo regional:

- identifican a la producción manisera, aceitera y láctea como las principales actividades de una economía regional con un mayor crecimiento que el registrado en Argentina, basado en la capacidad y el esfuerzo de los productores agropecuarios.

La principal actividad económica de esta región que recorro a diario es el aceite, el maní. Ah, la producción y la industrialización de eso (E15)³.

No, yo creo que al campo le dieron otras condiciones que no tiene la industria. La industria es una industria protegida. El campo creció por desarrollo propio, si no aumentaban su producción te ahogabas. Entonces se las arregló y bueno. Yo cuando salí de la universidad la siembra directa era una novedad. Nosotros acá fuimos impulsores. Y de ahí partimos... Yo siempre pienso, el vuelco que le podríamos dar... Te hablo de la parte agrícola y ganadera, si acá tuviéramos condiciones favorables... Es muy difícil que el productor agarre la plata y quiera comprar dólares para llevarla al extranjero. Siempre está pensando en producir y mejorar acá. Cambiar el tractor. Va a ser un dinamismo que les cuesta ver... Lo que pasa es que el productor a pesar de todas las contras como las retenciones, se levanta a la mañana y al otro día va y trata de emprender, y se empeña para tratar de sembrar con la idea de que le va a ir bien y que va a seguir. Somos presos de lo que tenemos (E9).

Hoy se habla desde Villa María hasta Río Cuarto hay mil millones de dólares de exportación de maní. Es la economía regional más importante del país. No puede no tener una autovía, no puede no tener una salida a Chile pensando en el mercado asiático. Entonces, todo esto, para mí es desarrollo y a mí me encanta que Deheza crezca, que Cabrera crezca, porque va a crecer Río Cuarto, porque van a crecer proveedores nuestros. Esto de armar la red. No podemos pensarlo de manera individual, esto une y genera red física, esto es conectarse (E20).

Yo te digo que el 75 % del proceso del maní es acá en Cabrera, Deheza y Carnerillo. En Carnerillo hay una planta grande, en Cabrera está Prodemán y la Aceitera General Deheza también tiene una planta grande. Está Gastaldi también (E6).

Nosotros, en Villa María y la región, tenemos una matriz productiva definida porque somos un polo lácteo y manisero en términos generales. Después tenemos industrias muy grandes en metal-mecánica, en software, en la rama de lo que es alimentos estamos muy desarrollados. Estamos cerca de la producción agropecuaria en la siembra de soja, maíz y trigo. Así que lo veo como un polo bastante fuerte. Tanto en el agro y también otras industrias: de plástico, textiles, etcétera (E11).

A ese tramo que vos mencionás, junto con otro que va por la ruta 8 y configura todo lo que es el circuito del maní y lo que es una economía regional, nosotros le llamamos la Emilia Romana porque es el sector de Córdoba, o uno de los sectores de Córdoba, un corredor como la Emilia Romana en Italia, caracterizada por una potencia empresarial y un nivel de desarrollo y de contagio positivo que es lo que más se asemeja a matrices o a estudios que grandes economistas, en términos de desarrollo, han planteado en academias de todos los países ¿no? Por eso lo llamamos así (E22).

- Destacan la importancia de la industria manisera con plantas procesadoras distribuidas entre las localidades de la Ruta Nacional 158 y otras cercanas.

Para la economía regional estamos hablando del epicentro como el cultivo de maní, o también grandes acopiadores de oleaginosas que tenemos cerca, en los diferentes pueblos. Y lo geopolítico también es muy importante. El sector manisero genera de exportación 1.200 millones de dólares. Hoy ya es una economía regional de las más grandes del país, que todavía estamos tratando de que nos integren como economía regional, que todavía no estamos como economía regional, pero lo sentimos así. Entonces creo que, por las instalaciones -como están las empresas maniseras, porque si tomamos General Cabrera en 50 kilómetros

3 La letra E seguida de un número de dos dígitos identifica en cada testimonio a los entrevistados, manteniendo el correspondiente anonimato de las personas.

a la redonda vamos a encontrar el 90 % de las empresas maniseras. Es la zona núcleo. Entonces, este tipo de obras para el sector, para el sector agroindustrial es fundamental que se pueda hacer (E5).

Siempre. Hoy ya el campo y la ciudad, creo que la conexión está y existe. Estamos vinculados, no hay divisiones. Creo que eso tiene un trasfondo político que tampoco está bueno y yo creo que el campo aporta muchísimo a este país y las ciudades están contentísimas con el campo. Estoy convencido. Y estas ciudades más chicas más todavía. Acá tenés un ejemplo, el maní con lo que estamos viviendo acá en Cabrera... Totalmente, tenemos que exigir mejoras en algunas cosas. No para el beneficio de las empresas maniseras, sino de la sociedad en conjunto. Esas obras benefician a todos. El argentino, el cordobés es muy emprendedor. Así que no le veo nada perjudicial (E5).

Es así, el maní, estamos en una zona manisera. El corazón ustedes lo verán a lo largo de toda la ruta 158, en todos estos pueblos hay una planta que se dedica a la explotación de maní (E9).

Desde el municipio, el evento Sabores del Maní es un gran aporte para llevar el maní a lo que es la región, la provincia y el país. Desde las mismas industrias con la Cámara, la campaña "Maní para mí", que muchas veces se hace la semana del maní o se lleva a Buenos Aires. En este caso con chef, de a poquito se viene teniendo una respuesta de la gente muy impresionante. En este caso como empresa hace 12 años que estamos con Maní King y es increíble cómo se dio los últimos años. Y lo que uno busca también con esto es sacarlo de la cerveza, de la picada. Sino que podamos comer con carne, hacer salsa, comer en una repostería. Ese es un poco el objetivo y se están logrando resultados. A nivel local, acá en los colegios. El maní está inmerso en toda la sociedad (E5).

En Cabrera vos podés ver la cadena manisera completa, en todos sus eslabones. Desde el primero que es el semillero del maní que genera nueva genética para aumentar la productividad, a los productores, a todas las empresas de servicio, a las industrias, al agregado de valor que vamos teniendo. Con la cáscara del maní se genera energía para 18.000 hogares. Con una usina acá. Con el residuo que se genera se están haciendo ladrillos. Y el Instituto Argentino del Maní que ya se creó. Y se va a instalar en Cabrera. P: ¿Está en desventajas la producción del maní frente a otros tipos de producción? R: No. Este es un año complejo para todos los cultivos. Porque venimos de 3 años de sequía, pero este año tuvimos un alto costo de todo. A nivel mundial. Problemas internos por el tipo de cambio también. El costo del dólar. Es un año duro. Pero el maní siempre ahí. Luchando. Intentando presionar para la eliminación de retenciones, para que se lo tenga en cuenta como una economía regional. Y para que podamos tener reintegros más altos para el agregado de valor que es donde mayor mano de obra hay. P: ¿En qué estado está ese proyecto de que sea economía regional? R: La Cámara Argentina del Maní estuvo reunida la semana pasada. Y bueno, se sigue gestionando. Ves una luz al final del túnel (E5).

- Reconocen el peso relativo de la producción agropecuaria a cargo de productores con residencia urbana.

Somos agrícolas, ganaderos, por supuesto la cuestión agrícola llega. Tenemos un sector ganadero bastante importante. No se ha perdido. Son pequeños y medianos productores agropecuarios, entre 150 y 400 hectáreas. Gente que reside en el pueblo. Y después está todo el tema de los contratistas rurales que son aquellos que hacen el trabajo en el campo. Que a su vez tienen mucha mano de obra, porque cada contratista te lleva 3 empleados. Entonces de eso más o menos estamos... Hemos planteado el pueblo de esa manera. Nos manejamos en ese nivel (E1).

- Detallan las complejas operaciones técnicas de distintas actividades de las cadenas productivas a veces operadas en gran escala.

Lo que viene acá es maní con cáscara, con vaina o en caja. Son las tres definiciones que normalmente se usan. El proceso que se hace acá es la selección. En realidad, el acopio. El secado, se prelimpia, se selecciona, se descascara para convertirse en el maní de confitería, se tamaña, porque el maní se comercializa en distintos tamaños, y puede haber un proceso de blanchado, que es cuando se le quita la cutícula y queda el maní blanco. Hasta ahí es lo que nosotros le llamamos procesos como crudo. Después de ahí, nosotros somos nuevos en el rubro, empieza lo que es el producto de elaborado. Que es todo lo que es tostado, frito, manteca, pasta y demás. Tanto el crudo como el blanchado, en su gran mayoría, se exporta todo en contenedores, que se consolidan acá en planta. Van al puerto y de ahí al destino del mundo al que vayan. Todo lo que es mercado interno, lo que es el ríquel que le llamamos nosotros al maní terminado, a la marca, y que salimos al mercado como Cropers, de acá puede ir para el norte, para el sur, para cualquier lado. Normalmente el troncal es Buenos Aires y de ahí se distribuye (E13).

Certificaba todo el proceso en sí. Desde que viene el camión del campo, cuando llegaba a la planta se le hacía un precalado, para ver qué mercadería tenía, que humedad tenía. Después de ese precalado se le designaba distintos silos, si es húmero se habla de secado. Bueno, todo el proceso en sí. Y lo hicimos todo en manual. Y bueno, vos le explicabas y vos hacías el manual y a la gente le decías: “Vos cada una hora tenés que ir a hacer un análisis”. Y lo hacían cada dos horas a lo mejor: “No, pero si anda bien”. No estamos familiarizados con las normas. No tenemos el chip de decir: “Esto se hace así” (E8).

Yo hacía la logística propia en campos propios y campos alquilados. Y bueno, después... Lindo trabajo, lindo, pero ya después me explotaba la cabeza. Yo llegaba a mi casa a la tarde y no me entraba más nada. Me encantaba, me encanta. Aparte que yo me sentía útil, era una cosa, yo acá, digamos no es que me sienta un inútil, pero no uso todos los recursos. Lo más complejo en esa logística de la aceitera, qué sé yo, era la gente. Por ahí yo soy muy sistemático, muy de hacer las cosas así, así, así y por ahí cuando no las hacen. El tema es ese, la gente, renegás mucho con la gente, el trato. Porque qué pasaba... Yo estaba en una empresa, en un cargo, me habían puesto a mí en la logística y cada movimiento que vos hacés, es plata que vas a pagar. Entonces, yo era responsable del dinero que yo iba a gastar. Por ejemplo, venía un ingeniero y me decía: “Tenemos que llevar 20 bidones”. “Bueno”, le digo, “andate en la chata, los vas a buscar a los bidones y te los llevás al campo”. No, quería un camión. ¿Para qué vamos a gastar en un camión? Bueno, todo ese tipo de cosas. Yo cuidaba el bolsillo porque a mí me habían puesto para eso... Empecé en lo que es logística en el año 2002. Empecé a hacer logística ahí de acopio y después ya a campos propios, todo lo que es siembra propia en aceitera, todos los campos de aceitera, más los campos alquilados... En Chaco, Formosa, por todos lados. Y son de 20.000 hectáreas. Y yo tenía que buscarle, de acuerdo a la situación geográfica de cada campo, tenía que buscarle dónde tienen que ir a descargar. Todo fijándome el nivel costo de flete, ¿no? Por ejemplo, de Chaco no lo voy a traer acá a Deheza porque lo tengo que llevar al puerto. Y bueno, armaba la logística en base a eso, en base a las hectáreas, más o menos hacíamos un promedio de cuántas iban a rendir y todo. Entonces yo más o menos decía: “Tengo del Chaco para mandar a Rosario 100.000 toneladas de maíz, 50.000 de soja”. Y en base a eso te iban dando los espacios y te iban diciendo: “nos reunimos acá en la fábrica”. Nos iban diciendo: “Bueno, a campo propio le vamos a dar al Norte 5.000 toneladas por semana”. Y vos le tenías que mandar las 5.000 toneladas. No era “ah, bueno”, porque después vos te tenías que poner de acuerdo con el campo, con los camiones, decir “yo quiero 10 camiones por días” (E8).

- Destacan la actual coyuntura desfavorable para la agricultura por la sequía, la política cambiaria y los derechos a la exportación agropecuaria.

Éste es un año complejo [temporada 2022-2023] para todos los cultivos. Porque venimos de 3 años de sequía, pero este año tuvimos un alto costo de todo. A nivel mundial. Problemas internos por el tipo de cambio también. El costo del dólar. Es un año duro. Pero el maní siempre ahí. Luchando. Intentando presionar para la eliminación de retenciones, para que se lo tenga en cuenta como una economía regional. Y para que podamos tener reintegros más altos para el agregado de valor que es donde mayor mano de obra hay (E5).

- Reconocen la vigencia del contratismo de servicios agrícolas como un particular modo de organización socio-productiva de la agricultura pampeana.

El contratismo es mi principal actividad. Sí, hoy por hoy sí. Hago siembra de maní exclusivamente en el último tiempo. También hacía soja. Habitualmente hacíamos de siembra unas 1200, 1400 hectáreas, este año 700 porque se achicó la superficie de siembra. Todo el mundo achicó lo que es maní por una cuestión comercial. Hay varios factores y ya teníamos mucho stock de mercadería. Yo hago todo, preparo el suelo, siembro, pulverizo, cosecho. Completo, todo. Ahora trabajo con 3 personas fijas y en ciertos momentos llegamos a ser 7. En términos de maquinarias estoy con ganas de cambiar, pero no llego. Fue muy duro esto de independizarme y salir como contratista rural. Sí, terrible. La adrenalina de todo el día estar pendiente, que te llamen por teléfono, tener que cerrar negocios, presentar informes. Eso cuesta, pero después te acostumbras. Empecé en la pandemia y tenía tiempo entonces me puse con esto, pero era complicado (E10).

- Tematizan los alcances y los límites de la sustentabilidad ambiental de la agricultura regional sustentada en extensas superficies de trabajo.

La búsqueda de más sustentabilidad en la producción, eso es la parte que viene de la agronomía, que se llama extensión. Como pasó con la siembra directa vos tenés que enseñarle, ver. Porque nadie quiere cambiar, todos somos reacios al cambio, pero vos demostrándoselo, mostrándole a la empresa como pasó con el maní que iban a ahorrar plata, que iban a gastar menos, es la forma. Acá lo normal es que cada productor tenga entre 200 o 300 hectáreas. Cualquier escala te va a favorecer (E9).

Al maní, como origen, lo elige el mundo como mejor origen. El maní argentino. Necesitamos estar cuidándonos con el medio ambiente mucho por la certificación de normas y en el constante... Tenemos la trazabilidad completa de lo que se hace en el campo, en planta y también con los pasivos ambientales como la cáscara que se están usando en distintas alternativas. Antes se tiraban, se quemaban. Y estos pasivos se usan para comida de animales, para generar energía y para otros proyectos que están en marcha. Creo que es un modelo de cultivo que hoy es mirado mucho por ese tema. El tema del suelo que es un mito. Esta zona tuvo un salto a la soja y después volvió al maní. Sí, tuvo. Por la facilidad de la soja. Fue un quiebre muy fuerte. Y después se volvió (E5).

Con respecto a la cuestión ambiental, en el cultivo del maní, se respetan las rotaciones, se le agregan fertilizantes a la tierra. Está hartito aprobado. Aparte, el dueño de la tierra no quiere que su campo quede inutilizado. Entonces se respeta la rotación y todo lo que corresponde. Se ha ido ampliando la zona de la siembra de maní, hacia el sur, a otras provincias: San Luis, La Pampa, Buenos Aires. Se va ampliando. Córdoba es lo más grande (E4).

- Identifican algunas condiciones socio-económicas de la vida en las localidades con industria agroalimentaria: costo de vida alto por buenos salarios, escuelas que preparan para el trabajo local y mejores posibilidades de empleo.

De hecho, por eso es tan cara la vida ahí. ¡Sí! Porque yo quiero mudarme, por ejemplo. Quiero mudarme, lo tengo decidido. Claro y la vida es muy cara ahí porque la gente que trabaja en esas fábricas gana bien. Entonces se ve que el estilo de vida se basa en la capacidad de compras que tienen algunos, que tienen mucha capacidad. Que incluso las escuelas, y casi toda la civilización de los pueblos, está pensada para que los chicos vayan a trabajar a esas fábricas. No sé, no sé si tendrían como trabajo asegurado. Son escuelas de oferta técnica, Sí, los preparan, hacen como visitas. Y en los pueblos hay mucho trabajo. Imaginate, yo en tres años conseguí todas las horas (E15).

- Reconocen particulares condiciones favorables de la vida en las localidades con menos población.

Yo quiero mantener la identidad del pueblo que es la tranquilidad. Yo por eso digo, cuando vos te vas a una gran urbe es diferente. Yo quiero que Chucul vaya teniendo cosas. Pero que nadie me diga el “gran esto”... Cuando vos haces eso, sos el “Gran Buenos Aires”. Para mí. Como tampoco considero que un pueblo deba depender de una sola empresa. En Chucul hay 2 o 3 empresas grandes. Vinculadas a la actividad agropecuaria (E1).

- Advierten sobre limitaciones del sistema de energía eléctrica para sostener el futuro crecimiento de las actividades productivas urbanas y rurales.

Yo no me quiero salir de este tema, que me gustaría que ustedes también lo tengan en cuenta, que las líneas de EPEC, a este crecimiento que está teniendo la región, no tenemos casi energía. Nosotros necesitamos sí o sí inversión. Faltan líneas de transmisión. No, la única generación que hay acá, que la hace Tizino, que tiene por intermedio de la chala de maní. Tiene una generación. Eso le da para solamente escala local. Pero nosotros necesitamos una subestación acá de 132 para abastecer, como Dalmacio Vélez, no tan sólo a Hernando, porque acá la 132 a nosotros nos atraviesa. Hay una subestación en Las Playas, Villa María y una subestación en General Deheza. Si nosotros pudiéramos una subestación acá en Dalmacio, podríamos abastecer a Hernando, a Tizino, que son los dos más importantes (E18).

Estos testimonios de los referentes locales señalan la unidad en la diversidad del desarrollo regional con una mayor dinámica relativa de la agricultura y las industrias asociadas al tiempo que identifican la presencia de figuras sociales específicas, y complejos procesos técnicos. Asimismo, las expresiones destacan algunas condiciones de la vida urbana en ciudades y pueblos mientras otras advierten sobre limitaciones del desarrollo por las coyunturas desfavorables para la producción agropecuaria, las limitaciones de la sustentabilidad ambiental y las restricciones de la infraestructura de servicios públicos.

Perfil y dinámica económico-social de pueblos y ciudades

Cada una de las trece localidades de la Ruta Nacional 158 presenta, en el marco de las tendencias generales del desarrollo regional antes mencionadas, algunas características comunes y otras específicas en cuanto al perfil y la dinámica económica y social.

Esos rasgos son referidos por los entrevistados en los siguientes términos.

- La seguridad y la oferta educativa de la localidad pequeña como atractivo para la residencia de hogares con migrantes interurbanos con ingresos medios.

Yo lo escuché alguna vez y no me acuerdo cuándo, decían que la mayoría de los pueblos chicos, pequeños o medianos que se encuentran al norte de las grandes urbes se desarrollan mucho más que hacia el sur. Cuando me dijeron eso, lo miré y fue antes de yo entrar como jefe comunal. Después lo empecé a ver y como es en Río Cuarto hay un gran desarrollo al norte con Las Higueras. Entonces, tenemos un desarrollo que está dado por gente de clase media... de la universidad, de la Base Aérea, que van a comprar su terreno y a lo mejor trabajan en Río Cuarto. Y esa gente que va, buscando la tranquilidad del pueblo. Entonces cuando vos hacés un proyecto de desarrollo de este tipo, hay dos cosas que son fundamentales porque el que va a comprar un terreno en general tiene su trabajo, no va a buscar trabajo al pueblo. Porque si quiere el terreno tiene la posibilidad de un trabajo y lo puede hacer. ¿Qué dos cosas tiene que tener un pueblo? Educación. Esa persona piensa: ¿dónde mando a mis hijos? Y el tema de la seguridad. Busca tranquilidad. “Che mira, acá en Chucul hace 6 meses que no se roba nada”. Y ese es el desarrollo de Chucul pasando por la ruta (E1).

- Los alcances y los límites de la integración entre las localidades vecinas.

Hay muchas problemáticas que no hay manera de resolverlas por un solo lado, sino que se tiene que buscar de articular y de generar, incluso, normativas iguales de un lado y del otro porque si no carecen de sentido o no son efectivas. Hago alguna aplicación de una entidad pública en una de las ciudades, si no se refleja en la otra o no está la aplicación en la otra, por ahí pierde la fuerza, pierde el sentido de lo que se hace ¿no? (E21).

Esta integración se produce efectivamente. El hecho de que haya normativas comunes, que se puedan organizar como dos ciudades pero que tienen tanta dinámica y tanta interacción... Sí, te digo que con Martín hemos generado una relación muy buena. Creo que como nunca antes. Y creo que también hemos dejado un poco los egoísmos y buscamos a veces tratar de que no esté egoísmo en nada. Porque siempre hubo, hubo anteriores intendentes que buscaban trabajar de manera conjunta, pero en algún momento se notaba cierto egoísmo o una cuestión de querer uno para un lado y el otro para el otro; y creo que hoy la interacción que hay es muy positiva, también producto de la esencia de Martín, de la esencia mía y que coincidimos en trabajar en un mismo sentido y eso también ayuda ¿no? A veces hay autonomías y no es fácil el trabajo mancomunado (E21).

Villa Nueva hizo un crecimiento parecido a las localidades serranas de Córdoba. Se utiliza Villa Nueva en algunos casos como ciudad dormitorio que le llaman. Sí, sí. Realmente... de todas formas está habiendo una expansión del comercio, de la industria. Creo que en eso sí estamos... Bueno, Villa María desarrolló mucho antes el Parque Industrial. Nosotros estamos ya en su desarrollo, eso también va a marcar un poco, pero de todas formas en industria, sobre lo que tiene que ver con los lácteos, que es lo más fuerte en la zona, hay un equilibrio entre las ciudades. Después sí, la actividad comercial, comercial, comercial minorista, estaba mucho más asentada en Villa María. Hoy por hoy se está asentando en Villa Nueva. Quizás no en el centro histórico de Villa Nueva, sino en lugares estratégicos de todo desarrollo. Para que tengas una idea, Villa Nueva, creció con funcionarios que se mudaron de Villa María, pero con un poder adquisitivo de medio a medio alto. Hoy el mejor desarrollo urbano está del lado de Villa Nueva. Villa Nueva dejó toda la costa del río sin explotar, eso se empezó a lotear y empezaron a surgir desarrollos inmobiliarios con calidad de vida, con forestación, cerca del río y encima mucha cercanía al centro de Villa María. Entonces eso hacía que se

rompiera una barrera. Algo histórico que se dio es que el villanovense que mejoraba un poco su cuestión económica vendía la casa en Villa Nueva y se iba a vivir a Villa María. Y hoy por hoy eso parece estar a la inversa. Hoy vivir en Villa Nueva, sobre todo en los desarrollos nuevos, requiere una inversión importante y los lugares más tentadores para vivir se encuentran en Villa Nueva (E21).

- Las diferencias entre los perfiles productivos locales según la relevancia relativa de la agricultura, la industria o los servicios.

Villa María primero que es un centro logístico que se ha potenciado mucho históricamente por el cruce de rutas provinciales y el cruce de las dos rutas nacionales. Entonces... Y el aspecto mediterráneo central y después un punto central entre Córdoba y Rosario. Entonces, casi estamos en un punto medio, un nodo de rutas y un nodo ferroviario. Nosotros tenemos tres líneas ferroviarias que cruzan y que están activas, tanto en pasajeros como en cargas. Eh... Tenemos esta que tiene la NCA y cuáles son... la que va a Córdoba y el otro va a Santa Fe (E17).

Nosotros tenemos un perfil primero de servicios: servicios educativos, servicios de salud y servicios comerciales con un impacto regional, eso es... Y después el perfil industrial se ha ido diversificando. Si bien tenemos un perfil industrial agroalimenticio, fundamentalmente orientado a la lechería o a la industria láctea, por eso somos la cuenca de mayor industrialización de la Argentina. Digamos, acá se produce el 25 % de los productos lácteos que se generan en la Argentina. No es la principal de producción de leche, de hecho, importa leche. Pero sí es la principal industrializadora de la leche. Se produce el 70 % de la manteca de Argentina. Entonces... eso es una actividad, pero después se ha ido diversificando a metalmecánica, a industrias de bases tecnológicas, a industrias varias que cada vez es mayor la diversificación en la prestación de tareas y de servicios que van existiendo. Entonces, en una ciudad que tiene un eje marcado fundamentalmente por lo logístico, por la movilidad, por los servicios y el impacto de infraestructura que mejora las condiciones logísticas y la repotencian; tiene una incidencia total, ¡total! Digamos, Villa María es una ciudad, le pasa a Río Cuarto con toda la región, pero es una ciudad que tiene en el núcleo urbano con Villa Nueva tenemos 120.000, 130.000 habitantes. No sé lo que dará el censo nuevo, 120000. Ehh... pero que por día debe recibir una población similar. Entonces ehh... cualquier cosa que mejore esa condición la potencia en esa dinámica. Y uno lo mide porque cuando vos ves los servicios educativos, el 80 % de quienes estudian en Villa María no son de Villa María. Cuando ves las ventas comerciales, el 60 % de las ventas son a la región. Y cuando ves la actividad de salud del hospital y de los sectores privados, aproximadamente entre el 55 y el 60 % de las atenciones tampoco son de la ciudad. Entonces ehh... eso genera un movimiento muy significativo. Por eso el impacto es general, es general (E17).

Nosotros, en Villa María y la región, tenemos una matriz productiva definida porque somos un polo lácteo y manisero en términos generales. Después tenemos industrias muy grandes en metal-mecánica, en software, en la rama de lo que es alimentos estamos muy desarrollados. Estamos cerca de la producción agropecuaria en la siembra de soja, maíz y trigo. Así que lo veo como un polo bastante fuerte. Tanto en el agro y también otras industrias: de plástico, textiles, etcétera (E11).

La actividad económica principal de General Deheza y zona es agroindustrial. Sí, nosotros acá, gracias a Dios, hemos tenido gente visionaria que ha pensado en lo que están pensando los chinos ahora. En agarrar y obtener la materia prima, procesarla y después venderla. Acá los chinos han comprado un montón de puertos en Rosario y se están llevando la materia prima. Prefieren generar trabajo en China o en otro lado. Pero, bueno, lamentablemente nosotros a nivel país tenemos el impuesto que le cobran a las empresas y a la gente que quie-

re producir, es abismal. Los mismos camioneros hoy en día, el 21 % de IVA se llevan de la facturación (E8).

Las Perdices no tiene industria, pero sí muchos talleres mecánicos, y por ahí si no está, nosotros ahora vamos a hacer que sea parque industrial provincial. Hicimos que la gente se anotara. Gente de acá y de afuera. Por ahí hay que ofrecer la oportunidad de que la gente se pueda instalar en un lugar con todas las comodidades y por ahí surge. El parque de General Deheza, por ejemplo, ya está saturado, así que es posible que venga gente de allá o de otras localidades. Yo tengo que hacer lo que respecta a la infraestructura del parque, el día de mañana voy a recuperar la inversión con los terrenos. Y una vez que se venda eso va a ser manejado por el municipio. Está apoyado por el municipio, que nos buscó para comprar la tierra. Nosotros sí sabemos cuándo elegimos el lugar, va a pasar la ruta 10 al lado. Está en el mismo terreno. P: Esa iniciativa público-privada, la que se usa también en la ruta 10. Lo de la ruta es una idea que bajó la provincia y lo del municipio me lo plantearon ellos. En realidad, yo no quería hacer eso, porque iba a ser en otro lugar y no se podía. Entonces me metí y terminé comprando. Me daba bronca que algunas cosas no se hagan, que son beneficio para todos. Porque es parte del desarrollo. Y eso se largó con 6 hectáreas. Pero hay 23 que se puede seguir expandiendo. Estas iniciativas agilizan los proyectos. Sí, yo pienso que de ese punto de vista sí. Porque hay otro empuje, hay un seguimiento. Cuando vos viajas a otros países, a lo mejor la hizo una empresa privada a la ruta y después cobran peaje y recuperan (E9).

Acá lo principal es lo agropecuario, el campo. Más lo agrícola que lo ganadero. Lo ganadero antes estaba más repartido, los tambos y demás. Ahora está más concentrado, pero lo que es lo agrícola es fuertísimo (E12).

- La tendencia a la concentración de la producción agrícola y agroindustrial en pocas empresas.

Acá hay tres empresas, más o menos, que acaparan todo el espectro: Lorenzatti, Ruesch, la cooperativa, son los que más o menos tienen el mayor porcentaje de hectáreas en su dominio (E12).

- La fragmentación del territorio urbano entre las áreas fabriles y residenciales.

El otro lado del pueblo, al otro lado de la ruta, tiene más desarrollo industrial que de viviendas y hogares. Aquel sector quedó más destinado a ese tipo de cosas. Pero vive gente también que cruza todos los días. (E12)

- El énfasis municipal en la gestión pública de la salud complejizada durante la pandemia por coronavirus.

En salud invertimos más. Porque usted puede dejar una tapia sin hacer, un cordón cuneta, un pavimento. El 90 % de donde hay vecinos domiciliados hay pavimento. Pero hoy la preocupación más grande es la salud. Porque incluso hay mucha gente que ha quedado sin trabajo, ha quedado fuera del sistema, ya no tiene obra social. Antes iba a Villa María, se hacía atender en una clínica privada y hoy va al dispensario o va al hospital. Antes, los dispensarios del pueblo eran un médico que te daba una pastillita, te medía la tensión, un enfermero que te inyectaba y no mucho más que eso. Hoy tenemos que poner a disposición pediatría, odontología, un psicólogo, tenemos que poner una ginecóloga. Se ha ampliado el espectro de atención porque la gente le cuesta muy caro viajar a Villa María, no tiene la posibilidad de hacerlo, no tiene obra social y todo ese movimiento, todos esos costos, recaen

a la municipalidad. Entonces, hoy la preocupación más grande está en la salud. Usted puede prescindir de hacer cualquier obra, cualquier cosa. Pero no puede prescindir de tener un médico y un enfermero en el dispensario, porque si ocurre alguna eventualidad y usted no lo tiene, es un problema grandísimo (E12).

Como les fue a todos, trabajamos aprendiendo y volanteando sobre la marcha. Porque nadie creo que se ha preparado para gobernar en medio de una pandemia. Una pandemia ocurre cada 100 años. Fue ingresar en un terreno absolutamente desconocido. Tratamos de utilizar el sentido común, de hacer lo que nos parecía que estaba bien, de respetar las normativas que venían de autoridades superiores. Fue difícil convivir con la histeria y con la alteración social, con el enojo, con la falta de paciencia, de entendimiento. Y, además, en un pueblo chico, es tener que negociar, mediar. Porque es todo cara a cara (E12).

- La ausencia de inversiones productivas locales y/o externas en poblaciones con menos habitantes.

Hoy el pueblo tiene que pensarse en lo que es el desarrollo productivo porque los pueblos chiquititos el gran problema que tienen es que no son receptores de inversiones privadas para generar trabajo. No hay capitales de acá que se vayan a otro lado, no. Pero tampoco de otro lado vienen acá. Y el problema de tener una ciudad tan cerca es que el capital, el desarrollista, el que tiene la posibilidad de invertir se va a la gran ciudad. Porque ahí ya está el parque industrial instalado, porque ahí ya tiene la promoción industrial que lo salva de impuestos, tiene la autopista, tiene el aeropuerto cerca, tiene la mano de obra especializada que se necesita para operar la máquina. Entonces, los pueblitos hemos quedado ahí con la esperanza de que, en algún momento, llegue la gran empresa, llegue la gran industria (E12).

- La emergencia de la pobreza en las localidades sin creación de empleo genuino.

Porque las poblaciones cuando crecen sin trabajo es pobreza y yo no quiero que este sea un pueblo pobre. Entonces, lo primero que tiene que haber es trabajo y después la población va a crecer sola (E12).

- Las dificultades para los empresarios locales en una economía inestable.

Hoy el empresario no tiene previsibilidad. Hoy el empresario sabe que produce tanto, gana tanto y gasta tanto. Mañana ya no se sabe. Va a tener una cartera de clientes de tal volumen, pero ya mañana no sabe. Esto es día a día, lamentablemente. Por eso la Argentina no tiene el nivel de inversión que hace falta para atender las demandas que tenemos. El empresariado no tiene previsibilidad entonces no genera las inversiones que por ahí haría falta y porque no sabe cómo le va a responder la coyuntura económica (E12).

- El limitado financiamiento de los municipios pequeños dependiente de una coparticipación de impuestos sin criterio federal.

Somos coparticipación dependientes, lo va a escuchar de muchos intendentes. Nosotros no vivimos de los impuestos que paga la gente. Hasta el salario del intendente sale de la coparticipación. Todo. En realidad, la municipalidad no cobra impuestos, sino que cobra tasas. La tasa por comercio e industria que se paga cada tres meses. Existe una suerte de ABL (Alumbrado, Barrido y Limpieza) que tiene que ver con la tasa de servicios a la propiedad

que brinda la municipalidad. Nosotros les cortamos los yuyos, les juntamos la basura, les barremos el cordón cuneta, les removemos los escombros (E12).

Yo creo que debería federalizarse mucho más el tema de la distribución de los recursos. Creo que a veces, uno lo vive desde las intendencias, nosotros estamos siempre aumentando las tasas porque realmente los municipios han dejado de ser los que solamente barren, iluminan y recolectan la basura. Hoy la actividad de un municipio es mucho más que eso y a veces nos encontramos con que nos manejan todos los recursos y nos adoctrinan con el recurso. Yo creo que debería haber una mayor autonomía, una mejor y más clara ley de coparticipación y más federal, mucho más federal. Yo veo esta discusión ahora por el AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires) donde mantienen esto de la corte de justicia, donde está bien y será un derecho adquirido todo. Pero le estamos dando a una ciudad de la Argentina que está a los niveles de las mejores ciudades del mundo a lo que tienen de presupuesto y realmente creo que realmente en eso hay una injusticia fuerte y debería desainarse. No sé si es fácil, creo que no es fácil, pero tiene que haber una transformación de esta. Creo que no... Yo a veces siento que es injusto la llegada de los recursos al municipio. Porque primero que si los recursos son provinciales o nacionales tenemos que encuadrarlo en algún tipo de política pública que planea o planifica la Nación o la Provincia. Pasa mucho eso de tener que adecuar las necesidades del municipio a los programas que hay vigente y con presupuesto, tanto sea provincial o nacional. Creo que los municipios en eso están bastante castigados. Y eso también de que haya una carga fuerte tributaria o sea porque ya tributás a nivel nacional, tributás a nivel provincial, tributás a nivel municipal... Y creo que la que más ve el vecino es la que tributa a nivel municipal porque esa es la más palpable, la que mejor llega a la localidad. Claro, porque también hay una comprensión y hay una llegada de información al vecino con qué se hace con el aporte que realiza. Distinto si uno lo tuviera que analizar a nivel nación y de la provincia. A veces nos cuesta a nosotros, que estamos en la gestión pública, entender dónde van los fondos o determinados fondos nacionales y provinciales eh... porque obviamente no estamos con información a punta de lápiz. Creo que es importante tener la posibilidad de federalizar mucho más los recursos (E21).

- Las industrias locales como fuentes de trabajo y empleo para la población.

Las pymes, por más chiquitas que sean, tienen 10 empleados. Industrializan el maní, maní saborizado, maní con chocolate, palitos, snacks. Tiene 10 personas una, 8 la otra, 4 la otra. La empresa láctea que hace quesos, una de ellas, tiene 9 empleados. La fábrica de manteca debe tener, aproximadamente, de Luca 25 empleados. Hay otra fábrica que hace dulce de leche que tiene 5 empleados (E12).

- El bajo desempleo relativo, aunque con problemas de empleabilidad para las mujeres, en las localidades con menos población.

Hay desempleo si, más que todo en las mujeres, que les cuesta encontrar trabajo. El hombre, por ahí se amolda más a la realidad, en algún u otro lado consigue una changa, un trabajo. A la mujer le cuesta un poquitito más y el empleador prefiere siempre tomar un hombre para una actividad que a la mujer cuando el trabajo es de fuerza y todo ese tipo de cosas. Pero la tasa de desempleo es baja comparada con Argentina y otras localidades (E12).

- La menor incidencia de la pobreza y la indigencia en las localidades con menos población.

No hay un 40 % de desempleo ni de pobreza. Aquí no existe indigencia, no existe pobreza.

Usted acá no ve gente que pase hambre, que no tenga zapatillas, no los hay. Y para la gente que pasa momentos difíciles, está la municipalidad acompañándolos, dándole una mano, que es lo que corresponde. Más que todo como buenos vecinos que como municipio. Hay demasiado empleo en proporción a lo que somos como comunidad (E12).

- Los servicios públicos y el comercio como otras actividades generadoras de empleo local.

Después la municipalidad es una Pyme que tiene su gente trabajando. El instituto secundario que nosotros tenemos es otra Pyme, el dispensario es una pyme que da trabajo a 5 o 6 personas. El secundario a otras 10 personas, la municipalidad a otro tanto, la cooperativa. Si usted lo quiere ver desde un punto de vista así de tinte empresarial, son pymes que funcionan y que dan trabajo y que son paliativos para la situación que se vive (E12).

- La escasa incidencia relativa de las transferencias condicionadas y otras asignaciones estatales en el ingreso de los hogares locales con población vulnerable.

Los planes desde la órbita provincial y nacional llegan acá como llegan a todos lados. La AUH (Asignación Universal por Hijo), las tarjetas sociales, la Alimentar, llegan. Llegan porque hay madres en estado de desempleo, de vulnerabilidad, sí, que no tienen un empleo registrado. Pero no es una comunidad planera, que vive de los planes del gobierno o del asistencialismo del Estado o que vive de la municipalidad, de lo que le dé el intendente de turno. Nosotros siempre hemos intentado que no sea así. El Estado genera la condición, pero después el empleo genuino lo brinda el privado (E12).

- La falta de desarrollo industrial atribuida a rasgos culturales del poder local.

Vos no entendés por qué la localidad no se ha desarrollado. Cuando vos analizás a la gente, la gente como que le gusta medio la vida de pueblo. Es como que, yo que soy una persona de afuera y traigo alguna que otra idea, hay veces que me torno más enemigo sin conocerme que de otra realidad. Son unas cuestiones culturales que tienen que ir cambiando. Está bien, esas cuestiones culturales le sirven a un poder económico, que es el que concentra, hace que la mano de obra sea poco calificada y hace que ellos cada vez tengan más dinero. Entonces, si vos presentás un modelo industrial, ya la situación es totalmente distinta (E18).

Yo también creo es un tema de identidades. Y lo ves en el censo. El censo que está terminando la universidad te lo dice ahí: más de 7000 comercios y hay 600 industrias. Vuelvo a lo mismo, no es comercio o industria. Porque el comercio, una estación de servicio da 27 puestos de trabajo. O sea, no estamos hablando de esto no y esto sí. Todos generan trabajo, lo que necesitamos es crecer hoy en algo que no hemos crecido en estos años por tener la mirada en comercios y servicios porque nos creíamos esto del imperio del sur de Córdoba, donde todos vienen acá (E20).

- La falta de fuerza de trabajo calificada por las carencias de la educación formal a nivel local.

Esta empresa Adecoagro no toma tanta gente de acá de Dalmacio porque no está preparada. No es tan así porque hay mucha gente de acá que trabaja en otras maniseras. Pero existe un tema de responsabilidades bastante serio, eso viene dado porque nosotros tenemos un secundario que los chicos tienen un problema de deserción bastante grande. (E18)

- El importante rol del sistema cooperativo en la provisión de diversos servicios para las localidades con menos población.

Esta cooperativa está compuesta por 15 empleados, brinda los servicios sociales, ambulancia, sepelio y cementerio. Después internet, televisión por cable, telefonía y energía. Esos son los servicios que se brindan acá, como en toda cooperativa. Hay cooperativas que también tienen agua, gas. Nuestra cooperativa tiene 58 años (E18)

- La insuficiente agregación de valor mediante la industria en la ciudad más poblada de la región.

Nosotros creemos desde hace rato que Río Cuarto no ocupa el lugar que debería ocupar, como ciudad y te diría que hasta como departamento. Es productivo, altamente productivo, le falta valor agregado, está bien ubicado, está la tecnología en el campo hoy, la última tecnología se aplica más acá en el oeste que en el este. Cuando vos comparás los productores de provincia de Buenos Aires con los de Córdoba hay un abismo. Pero hay un abismo porque la tecnología, al ser un ambiente menos benigno que lo que es en la provincia de Buenos Aires, la tecnología te ayuda a mantener rindes, a buscar mejoramientos. Entonces, todo eso está en el campo, pero luego no se traduce en una transformación, que creo que es lo que debería ser Río Cuarto y la zona de todo eso que se produce. Y te hablo de transformación en lo que es carnes, en lo que es cereales, y tiene una potencialidad enorme. Hoy Córdoba es la provincia número 1 en la generación de bioenergías, la número 1 en la generación de biocombustibles, pero con algo muy incipiente. Imaginate si realmente transformáramos toda esta matriz productiva que hay en Córdoba, le agregáramos valor (E20).

Puede haber algunos casos emblemáticos de los que todos hablamos, pero no de acuerdo a la potencialidad que tiene la ciudad. No ha crecido de acuerdo a la potencialidad porque Río Cuarto no ha sido una ciudad amigable para la industria. Ha sido amigable para el comercio y el servicio, pero no para la industria. Amigable es pensar en una ciudad que tenga lugares donde haya partes industriales donde se localicen. Ir a buscar las empresas. Hoy se está poniendo en valor el parque industrial de la ciudad, hay dos parques industriales privados creciendo y hay un tercer privado por venir. Hoy ya te diría que hay una mirada a largo plazo de la instalación de industrias. Pero que en esas industrias no es ya tampoco lo que uno ve, que es la industria que todo el mundo conoce. Hay otras industrias, la industria del conocimiento, de hecho, desde la secretaría pusimos en valor la industria del conocimiento audiovisual en una ordenanza que modificamos después de 20 años en una promoción industrial, que estaba totalmente fuera de foco de lo que hoy ocurre (E20).

La ciudad está muy centrada en el comercio y los servicios. Yo creo que debe ser muy difícil cambiarla. Yo diría agregar otras aristas, alguna otra porción más a la torta. Lo primero de todo es la decisión política, si no la hay no se va a avanzar en agregar alguna arista nueva al desarrollo de la ciudad. Creo que es muy incipiente pero esta cuestión que se está trabajando ahora, de las nuevas tecnologías y de los clúster tecnológicos, me parece que puede llegar a constituir un elemento más para el desarrollo. Porque estamos hablando de temáticas que conforman las agendas de desarrollo de los países más desarrollados. Me parece que todo lo que se haga en ese sentido está muy bueno. Pero no podemos olvidarnos en dónde estamos enclavados nosotros. Nosotros estamos en un lugar donde se produce todo el tiempo desde el campo. Pero nosotros no podemos estar mirando cuestiones que estén muy alejadas a lo que tenemos acá. A Mendoza no se le ocurriría no desarrollar la economía regional que tienen por ahí, en todo lo que es Cuyo y por ahí. Porque dan para eso y tienen hasta una cuestión cultural en ese sentido. Lo nuestro también, errado o no, nosotros hoy apostamos al comercio y al servicio a partir de decisiones que se fueron tomando a lo largo de los siglos

para con Río Cuarto. Acá hubo decisiones de que Río Cuarto no fuera industrial. Sí, locales. Decisiones de décadas y décadas y décadas atrás. Se apostó al comercio también porque, cuando se fundó, desde aquella época también estaba en un lugar que era una frontera donde se conseguía los cueros y se prestaba para el comercio. De ahí se decidió avanzar en esa matriz y dale y dale y dale. Después, cuando hubo posibilidades, se decidió no avanzar en lo industrial. Lo industrial también tiene otras discusiones que abre también en una ciudad. No sé si no hubo voluntad o qué pasó, la cuestión es que no gustaron las fábricas para Río Cuarto. Yo creo que se tomaron decisiones para que Río Cuarto no sea industrial. Hace 20 años atrás Río Cuarto discutió en el marco de la planificación estratégica de la ciudad cómo tenía que ser Río Cuarto. Más de 20 años debe hacer. Era la pelea de AC con AR, uno tenía el PER y el otro... con sus aristas cada uno y competían permanentemente. Pero en los hechos concretos la municipalidad lo que tenía era el PER, y ahí se discutió qué se quería de Río Cuarto para los nuevos tiempos. Comercio, industria, servicio, y se terminó concluyendo, y ahí estaban todas las instituciones de la ciudad, ya no solamente era la decisión de un intendente. Se terminó concluyendo en que Río Cuarto tenía que seguir siendo lo que era con industria. O sea, una ciudad con industria, que no es lo mismo que una ciudad industrial. Por eso, yo digo que se han tomado decisiones para que Río Cuarto no sea una ciudad industrial, es así. Son decisiones locales. San Luis tuvo la posibilidad de la promoción y la aprovechó (E19).

- La necesidad de infraestructuras para profundizar la agregación de valor a la producción regional.

Para mí, desde el punto de vista logístico, Río Cuarto, que tanto se habla, es un lugar de estacionamiento clave para lo que es productivo y de acá enviar hacia el resto del país. Te puedo decir al sur, podés irte hacia el oeste a Chile, haciendo una estación acá. O sea, parando acá, hasta agregándole el resto de valor que puede faltarle en otras zonas para luego producir la salida hacia distintos puntos del país. Obviamente para esto se necesitan rutas, para esto se necesitan aviones, para esto se necesita una infraestructura a nivel nacional y provincial (E20).

- La posibilidad de potenciar el desarrollo urbano desde actividades intensivas en conocimiento.

Tenés más de 20 emprendimientos de startup con tech, con una vertical pensada en el agro que te da la mayor densidad de startup por habitante en el país y donde todos te dicen el desarrollo de las startup de tech es en Río Cuarto. Por eso, esto también de querer posicionar a Río Cuarto, no sólo como una capital de servicios, comercios e industrias, sino también como capital tech del país. Porque está todo acá, está la materia prima, están los jóvenes, la universidad tiene un montón de emprendimientos startup. El otro día vinieron inversores de afuera que fueron a la universidad y se fueron sorprendidos de la cantidad de patentes que hay en la universidad. Ahora, eso hay que visibilizarlo. Hacer un enorme trabajo de visibilización (E20).

- La carencia de sinergias territoriales entre las organizaciones del desarrollo regional.

Tenemos que traer a la gente, pero, además, hoy tenemos que tener una mirada regional de desarrollo. Ya no existe esto de Río Cuarto es la capital que todo lo debe tener. La universidad debe pensar en capilaridad territorial, el municipio debe pensar en capilaridad territorial. Porque es la región la que va a traccionar. Río Cuarto no va a poder traccionar por sí sola. Ahora, en conjunto, el sur de Córdoba o todo lo que sea Juárez Celman, Río Cuarto,

todo esto que hablamos de esta ruta, es la que va a traccionar. Y es la unión, porque no todos vamos a poder hacer lo mismo. Ahora, si va a haber complementariedad entre ir a los municipios, ver cuál es la potencialidad de cada municipio, decirle que se encarguen de esto, nosotros hacemos esto. Pero en conjunto potenciamos la región (E20).

- Límites en la articulación entre los actores privados, estatales y comunitarios del desarrollo local y regional.

El tiempo del privado es ayer. El tiempo de la institución es mañana. El tiempo del Estado es la semana que viene, esos son los tiempos. O sea, el privado es todo ayer, Uno quiere el puente ayer y lo quiere pagar todo para hacerlo hoy y tenerlo mañana porque no puede esperar. Las instituciones se mueven a un ritmo no muchas veces de los privados que las componen, pero no están muy lejos del movimiento privado. Y el Estado no está a la altura, pero no está a la altura por esto mismo, que yo creo que el intendente tuvo la generosidad y la visión de meter a privados para interactuar con privados (E20).

Nosotros tenemos un montón de mesas y hemos logrado un montón de cosas, con objetivos chiquitos y cortos, porque es lo que va entusiasmando el hacer. Tenemos que salir también de que lo público no hace nada, que la universidad sólo piensa para el ombligo, el privado que sólo piensa en la renta y no le importa nada. Todos estamos estigmatizados, por unos y otros y entre nosotros. Saquémonos eso trabajándolo juntos. Si no trabajamos juntos no lo vamos a poder ver, porque yo no voy a poder ver qué hace la universidad si no me puedo sentar en una mesa y que me cuente (E20).

- Las dificultades para valorizar la importancia de las principales actividades productivas de la economía regional.

Vos pensá que todos estos maniseros, además de lo que tienen los maniseros en particular porque los conozco, son gringos de los lugares donde nacieron. El desarrollo lo hacen en sus pueblos. Todo el dinero que ingresa genera en sus pueblos. Vuelvo a lo mismo, si vos tenés esa mirada federal, son esos los tipos que vos buscás para anclarte. Porque yo no quiero que los de Carnerillo me vengan a Buenos Aires a vivir. Quiero que se queden en Carnerillo, quiero que se queden ahí. Entonces, nos falta esa mirada de ver la importancia de nuestras economías porque si no es como que se minimiza (E20).

- La importancia del desarrollo industrial y comercial más temprano y sostenido de algunas de las localidades más pobladas.

Está habiendo una expansión del comercio, de la industria. Creo que en eso sí estamos... Bueno, Villa María desarrolló mucho antes el Parque Industrial. Nosotros estamos ya en su desarrollo, eso también va a marcar un poco, pero de todas formas en industria, sobre lo que tiene que ver con los lácteos, que es lo más fuerte en la zona, hay un equilibrio a las ciudades. Después sí, la actividad comercial minorista, estaba mucho más asentada en Villa María (E21).

- El importante crecimiento de localidades aglomeradas con ciudades entre medianas e intermedias.

En realidad, uno ve, yo no he visto prácticamente conglomerados con esta situación entre dos localidades vecinas. Prácticamente digo, porque en casi todos hay que hacer algún tramo

para ir de un lugar a otro, bueno por ahí creo que Holmberg con Río Cuarto tienen algo similar a esto. Pero acá hay una interacción prácticamente permanente, casi te digo que es una ciudad con dos intendentes. Realmente se vive y se siente así, ¿no? Y la interacción es realmente muy fluida. Es más, Villa Nueva ha tenido un crecimiento exponencial. Creo que eso en gran medida ha tenido que ver con el desarrollo que tuvo Villa María, bueno eso se transpoló a Villa Nueva. De hecho, Villa Nueva figura entre las localidades que más crecieron en la provincia de Córdoba y si uno ve en la ubicación geográfica que está Villa Nueva es de las que más creció (E21).

- La demanda de terrenos con infraestructura de servicios para las viviendas en localidades con crecimiento importante de la población urbana.

¿Y en eso hay gente de afuera, que trabaje afuera y que resida acá? Eh... sí, sí. Ha venido gente a instalarse de Río Cuarto. Sí, sí, totalmente. En el loteo uno la cuestión era más social. Era muy bajo costo. Primero se inició con gente con familia. Dentro de la familia, algún integrante con discapacidad y así. El criterio que se estableció para poder entregar y después se sortearon. Y en la reunión le preguntamos si iban a salir nuevamente terrenos con esa función social. Y realmente no funcionó eso porque la mitad de esa gente no lo siguió pagando, eligió en ese momento otra cosa. Entonces siguieron suplentes y dentro de los suplentes ya no era gente con familia, quizás eran solteros, eran... Entonces creo que por ahí hay gente que necesita y también necesita y tiene el dinero. Entonces el loteo dos ya fue con otra mirada. Es decir, bueno, se vende y el que tiene el dinero... no es porque uno no piense en quién lo necesita, pero bueno, en esto creo que también corre la persona, en esto de poder tener su casa con dignidad. Pero bueno, a veces los pensamientos no son los mismos (E14).

Estos testimonios de los referentes locales destacan la diversidad en la unidad de la dinámica de las trece localidades atravesadas por la actual Ruta Nacional 158. A riesgo de resultar esquemático, cabe identificar cuatro situaciones de la urbanización regional: a) una ciudad más poblada con un significativo perfil de comercio y servicios para toda el área de influencia e índices de importante desigualdad social, b) la segunda ciudad más poblada con un temprano desarrollo industrial, c) ciudades menos pobladas con mayor agregación de valor mediante agroindustrias y más bajos indicadores de pobreza, y d) localidades pequeñas y pueblos con pequeñas industrias y poblados por productores agropecuarios con residencia urbana.

Por otra parte, los entrevistados identifican como aspectos positivos de la dinámica urbana a la presencia de industrias, la oferta educativa, la seguridad, la disponibilidad local de conocimiento científico-técnico, los servicios locales de salud, la actividad de las cooperativas de servicios y la integración entre localidades vecinas.

En cambio, los testimonios destacan otras condiciones negativas de la dinámica urbana regional: la ausencia de inversiones productivas, la concentración de las empresas agroindustriales, las dificultades económicas de algunas categorías de empresarios, los límites del financiamiento municipal para el desarrollo, la pobreza asociada al desempleo, la relativa falta de calificación de la fuerza de trabajo, algunos rasgos socioculturales del subdesarrollo, la limitada articulación entre las organizaciones y otros actores del desarrollo, las carencias de infraestructura y la demanda de espacio físico apto para viviendas.

Imaginando el desarrollo futuro: ideas, acciones y condiciones de (im)posibilidad

Las percepciones de los referentes locales sobre el desarrollo local y regional trascienden el diagnóstico sobre los alcances y límites de las distintas trayectorias para imaginar el desarrollo futuro de las localidades y sus áreas de influencia. Esta imaginación del desarrollo territorial comprende tanto las ideas cuanto las acciones y condiciones de posibilidad para los nuevos horizontes de transformación.

Ideas del desarrollo imaginado

Los razonamientos de los entrevistados destacan las siguientes ideas sobre el futuro desarrollo de sus localidades y áreas de influencia:

- La profundización del desarrollo productivo en localidades menos pobladas.
Hoy Luca tiene que pensarse en lo que es el desarrollo productivo porque en los pueblos chiquititos el gran problema que tienen es que no son receptores de inversiones privadas para generar trabajo (E12).
- El papel importante de las diversas redes de infraestructura.
Yo cuando estudiaba economía agraria, que me estaba recibiendo de ingeniero agrónomo, lo primero que nos dijeron es que el desarrollo es ruta y electricidad. Vos, como Estado, deberías llevar una ruta a donde querés que vaya la gente y llevar la electricidad y después viene el desarrollo (E20).
- La creación y el fortalecimiento de las áreas industriales.
Pero yo creo que Luca, para los próximos años, lo que tiene que empezar a proyectar es una zona industrial, llámese parque industrial o no, para de alguna u otra forma tentar a los inversores que anden por ahí dando vueltas observando en qué lugar poner su capital. Porque las poblaciones cuando crecen sin trabajo es pobreza y yo no quiero que Luca sea un pueblo pobre. Entonces, lo primero que tiene que haber es trabajo y después la población va a crecer sola (E12).

La nueva autovía yo creo que es una oportunidad para Dalmacio porque nosotros, si logramos desarrollar un parque industrial en esa autovía, Dalmacio puede cambiar. Porque estamos en un cruce de ruta y estamos geográficamente al centro de Córdoba. Entonces estamos en un lugar estratégico importante, estamos en un nodo importante. Si nosotros desarrollamos un parque industrial ahí donde brindemos la energía, no tan solo que puede servirle a lo que tenga que ver con la autovía, que pueden poner una estación de servicio o alguna de estas cuestiones. Eso hace, al desarrollar un parque industrial ahí, tenés que darle energía, ya tenés energía en la ruta, ya podés desarrollar la infraestructura y tenemos a Tizino a nada, que es una zona industrial (E18).

- El apoyo de otras jurisdicciones estatales y/o del ámbito privado para disponer de superficies e infraestructuras aptas para el desarrollo industrial.

Es un problema. La municipalidad hoy no cuenta con los terrenos, tendría que salir a comprarlos o, en su defecto, establecer algún acuerdo con algún privado que tenga algún campo ahí que sea improductivo, que esté inutilizado. Hoy el Ministerio de Industria de la provincia de Córdoba genera ciertas facilidades para poder generar un parque industrial, por ejemplo, para no correrme de este tema. Es decir que las posibilidades están. Después, obviamente, tiene que haber una voluntad y una posibilidad y una decisión política de cada municipio de hacerlo. Pero hoy la Provincia ya cuenta con 42 parques industriales que va a ser un poco la inversión a futuro que vamos a tener que pensar todos los intendentes si queremos salir adelante. Pero hoy la Provincia da posibilidades para que los pueblos puedan hacer sus parques industriales (E12).

- La formación de trabajadores calificados a nivel local.

Si viene una empresa con fortuna y dice “necesito 25 trabajadores”, no los encuentra hoy en Luca. No, probablemente no. Y si es mano de obra calificada, menos. Lamentablemente, el problema es que el joven cuando ganó su primer manguito no estudia más. Recién a los 35, 40 años puede darse cuenta de lo que perdió por no estudiar. Al final laboró 15 años y no ha dado el salto, pero se dan cuenta tarde. El momento para estudiar es ahora, el tema es que cuando ya consiguen un trabajo no estudian más (E12).

- Las favorables condiciones de los mercados internacionales para ampliar la producción agroalimentaria.

Y la Argentina tiene hoy día un momento casi histórico, como mucho de los que ha tenido a lo largo de nuestras vidas, un momento histórico ya sea de producción de alimentos, pero con valor agregado. Esto de exportar maíz, de exportar soja, es exportar nutrientes, es exportar agua, no es exportar valor agregado. Nosotros estamos exportando parte de nuestros recursos en esos granos sin transformarlos. Entonces, transformémoslos acá, enriquezcamos nuestros suelos, utilicemos la menor huella de agua porque llegamos a la elaboración final. Si no lo hacen otros utilizando todo esto, nuestra agua, nuestros nutrientes, nuestros riesgos, porque todos arriesgamos acá produciendo, pero no terminamos de transformarlo (E20).

- La posibilidad de que una agricultura sustentable favorezca la competitividad de la economía nacional.

Se está repensando la agricultura de la Argentina, el gran motor argentino, hoy se está repensando. Las grandes instituciones como CREA (Consortios Regionales de Experimentación Agrícola), como AAPRESID (Asociación Argentina de Siembra Directa), sus congresos son sobre sustentabilidad y de un cambio paradigmático en la forma de producir. No sé si será orgánico pero que va a ser algo intermedio sí. Va a ser la rotación de los cultivos, va a ser la biodiversidad. Hoy, alrededor de Río Cuarto, hay gente que vuela con hortícolas. Siembra al voleo hortícolas para mejorar la productividad de los suelos. Te estoy hablando de tirar zanahorias para sembrar soja, a ese nivel. Se está pensando en todo eso, la utilización cada vez menos de agroquímicos. Hoy hay muchas startup con mirada a tech, donde lo que quieren bajar es el uso de los agroquímicos, que no sea masivo sino más selectivo. Lo cual bajaría no sólo en costos, sino también la cantidad, sería impactante. Hoy acá en Río Cuarto tenemos ya un depósito de campo limpio donde todos los bidones con triple lavado son llevados al parque industrial que, luego, no queremos llevar ese plástico a otro lado. Terminemos de

procesarlo acá y transformemos ese plástico en bicisendas, en lomas de burro, en postes, en lo que quieras. Ya existe esa mirada, hoy está tal vez más desde el discurso en muchas empresas y no desde la acción, pero tarde o temprano la acción va a estar. Porque, además, tus créditos van a estar beneficiados si vos tenés todo ese abanico cubierto. Vas a poder salir a buscar créditos afuera, vas a poder compensar tu huella de carbono, tu huella hídrica. Hoy hay mucho de eso o incipiente, te diría en el país. Imaginate si un país como este acelerara sobre estos temas, sobre otros países como Europa, que están muy avanzados, pero con suelos altamente degradados, con contaminaciones de napa por utilización de muchos fertilizantes en EE. UU. Hoy nosotros no estamos en ninguna de esas situaciones, imaginate si lo podemos hacer y hacer una marca país de eso. Lo que sale de acá, sale medido y con cero de impacto. Todo lo que sale de acá, desde esta remera que la hace alguien acá a la soja, si sale del país, sale con cero de impacto ambiental. Generás una marca país (E20).

- La necesidad de implementar planes de viviendas para la población local.

Nosotros lo que queremos estar haciendo ahora es un plan de viviendas. Hemos largado un plan de viviendas que la cooperativa nunca había largado, pero nosotros tenemos que hacer primero una encuesta. Y queremos hacerla un poco más masiva, para saber y tener una lectura de qué es lo que puede estar planteándose en Dalmacio. El panorama de hoy y el que se viene de acá a, no sé, 3 o 5 años, es muy crítico para nuestro país. Al empezar a hacer un plan de viviendas y no hacerlo de una manera responsable, llega el momento en que nosotros podemos empezar a jugar mucho con lo que tiene que ver con lo sentimental de cada persona. Es muy crítico esto. Todos saben que hoy tener una vivienda es un esfuerzo muy fuerte. (E18)

- El papel activo de las cooperativas ante la relativa inacción estatal para el desarrollo local.

Yo creo que la fortaleza que nosotros tenemos que hacer es institucional. La cooperativa tiene que desarrollarse y después empezar a plantear proyectos más interesantes que no los llevan adelante los gobiernos de turno. La cooperativa tiene que tener un proyecto, aunque sea de viviendas o plan estratégico, o lo que fuere. Me parece que eso lo puede llegar a marcar un poco a estas instancias. Porque en los pueblos chicos el bipartidismo nos lleva a lo que pasa en otros niveles (E18).

- El fortalecimiento del consumo interno de los alimentos producidos a nivel regional.

Con la soja, viste, el productor la vende como está. En el caso del maní, al principio, lo que se hacía era una selección no más. Pero ahora se hace un planchado también cuando le sacan el tegumento, la piel, pero también ahora hay empresas como el caso de Prodeman, por ejemplo, que ya más de un 5 % es Maní King. Hacen otras cosas para consumo directo humano. Buscan de ir haciéndole siempre un poco más. También estamos haciendo algo. Lo que pasa es que hay poco consumo. Lo que nos interesaría es que aumente. Pero claro, es otro mercado, o sea no sólo vas a depender de la exportación. En Buenos Aires han organizado algunas actividades, algunas cosas. No es fácil, yo no estoy en el tema, pero a través de la Cámara Argentina del Maní (E6).

- La construcción y el funcionamiento de infraestructura de logística con alcance regional.

El puerto seco está contemplado dentro de lo que es el Parque Industrial, desarrollarlo ahí,

en ese sector. Consistiría en el trasbordo de cargas que no tienen que ver con el grano, con los productivos, con recursos naturales. Acá sería trasbordo y seguiría (E14).

Río Cuarto está ubicado estratégicamente en el centro del país y que lo atraviesa rutas nacionales, provinciales, ferrocarril, aeropuerto que podría ser internacional. Tiene una ubicación geográfica que realmente es muy importante para que, de alguna manera, utilizarla y potenciarla. El departamento de Río Cuarto y los departamentos del sur de Córdoba también producen de manera extraordinaria lo que ya sabemos que se produce: soja, trigo, maíz, y ganaderamente hablando también es uno de los más importantes del país si no es el más importante. Y maní que tenemos una economía regional, o por lo menos se está luchando por eso. Entonces, la idea es generar un centro de transferencia, un centro logístico, donde sí llegarían camiones, como se utilizan hoy, y la intermodalidad, que ese es el elemento distintivo. Cómo abarataremos costos en la logística porque esa es la clave también en la economía agropecuaria haciendo la intermodalidad. Qué quiere decir esto, que llega un camión al centro de transferencia y del camión se pasa al tren, por ejemplo, que sale al puerto directo. Los costos disminuyen y nos hacen mucho más competitivos. No solamente el cereal, cualquier tipo de producción que exista en la ciudad. Por ejemplo, desde Río Cuarto se exporta carne de caballo al mundo, a países asiáticos, y eso no se sabe mucho. Se genera mucho una economía también en torno a eso. Realmente importante todo lo que se podría potenciar desde acá. Esa es un poco la idea, que no es una idea mía, es una idea que tiene muchos años. En su momento la propuso la Sociedad Rural con el Centro Comercial. Estamos hablando de 30 o 40 años para atrás. Y siempre fue una idea que anduvo por ahí bollando y la tomaron algunos como las tomé yo ahora en este último tiempo, en otro momento las han tomado otros concejales. También el intendente de Las Higueras algo está haciendo en relación a eso. En su momento se hizo un proyecto en los años dos mil y algo que lo que hizo fue analizar todos los elementos que confluían para poner en práctica un centro logístico. Y está ahí, quedó obviamente en el tiempo, pero bueno. Sería cuestión de retomar ese proyecto, actualizarlo y convertirlo en un proyecto ejecutivo. Obviamente es la decisión política también. Esta era una de las otras cuestiones que yo planteaba en el gabinete productivo. Tenemos hoy en día diputados nacionales que tienen mucha influencia, sin ir más lejos. Hay masa crítica desde lo político con influencia. Con la provincia sabemos que hay un ida y vuelta realmente muy importante y cercano (E19).

- La necesidad de industrializar la ciudad más poblada de la región.

Esto es una opinión personal. Yo creo que Río Cuarto necesita, indudablemente, de alguna manera salir de su exclusivo elemento del desarrollo que son el comercio y el servicio. Me parece que Río Cuarto tiene que diversificar de alguna manera su matriz de desarrollo. Obviamente nos pondría en contacto directo con el mundo. Yo creo que eso nos haría dar un salto cualitativo realmente importante desde muchas ópticas, desde la generación del empleo, de la integración regional, de la integración interlocal acá entre Holmberg, Río Cuarto y Las Higueras (E19).

Estos testimonios de los referentes locales destacan varias ideas sobre el desarrollo imaginado de la región y sus localidades. Entre otros aspectos, estas representaciones identifican algunos horizontes, como la transformación productiva desde la industria, ciertas condiciones de posibilidad, como la favorable coyuntura agrícola internacional, determinadas estrategias de intervención, por ejemplo, los parques o áreas industriales y la formación de trabajadores calificados, y algunos aportes institucionales imprescindibles, por caso las específicas políticas provinciales.

Acciones para el desarrollo imaginado

Como se dijo, la imaginación del desarrollo por los referentes comprende diversas acciones actuales y futuras para mejorar las condiciones locales y regionales. En este sentido, los testimonios de los entrevistados destacan las siguientes acciones en curso:

- La visibilización de las favorables condiciones de vida en la ciudad más poblada de la región.

Porque en esto de potenciarlo no es vender la ciudad como un lugar de inversión, sino también un lugar para vivir. Vos tenés que, más que nada, contar que es un lugar lindísimo para vivir. Porque ahí es donde está la opción. Vos decís “tengo cines, tengo teatro, tengo conectividad, estoy cerca de lugares turísticos, tengo un río que está tomando valor”. Entonces, todo eso hace que una empresa diga bueno, yo puedo invertir porque me conviene, pero digo, los recursos humanos están, la energía está, puede vivir la gente acá. Entonces ahí es donde se produce la inversión. No es sólo un lugar donde está la materia prima y donde conviene más que nada hacer la materia prima acá. No, o sea, ese es el primer punto. Donde está la energía lo puedo hacer, pero además donde el capital humano pueda vivir y donde yo pueda capturar capital humano acá. O sea, que no tengas que importar capital humano, que después eso no siempre lo podés sostener. Porque el arraigo o desarraigo a veces es difícil. Entonces, vos podés tomar mano de obra acá (E20).

- Los avances en el proyecto de un nuevo parque industrial para el Gran Río Cuarto.

Una de las obras que ya está casi a punto de concretarse es el Parque Industrial Ya están los terrenos, todo. Y ya estamos, ya estamos para que se haga la compra de los terrenos y eso va a habilitar la venta de los terrenos para las empresas. Sería bien al frente de lo que es el puesto uno, de la Fuerza Aérea, del otro lado... La eventual autovía pasaría un poco más allá... Sí, sí. Ya hay una cartera de empresarios ahí expectantes para comprar... Esos son bienes del Estado que ya está la autorización para que lo adquiera. Y ya se firma ahora, ahora. El boleto de compra venta... Yo no sé la cantidad de empresas que han ido, pero son varias... Hay hasta industrias inclusive de Río Cuarto, de la región. La característica que tiene el Parque Industrial de Río Cuarto, tengo entendido, no tiene gas natural... Creo que acá la idea es con gas natural... Y aparte estratégicamente está ubicado, que queda el medio, entre Río Cuarto y Villa María. Bueno, estamos más cerca de Río Cuarto en realidad. Pero otra característica que veíamos positiva es la cercanía al aeropuerto. Nosotros tenemos aeropuerto. Y también agilizaría. Por eso digo que es estratégico ubicado en ese sentido. Todos los beneficios que giran en torno a este Parque Industrial lo hacen aún más importante. Bueno, yo lo hablo con la mirada de ser de acá, pero creo que el análisis que hace gente de afuera también está enfocado en eso (E14).

- Las gestiones de beneficios impositivos para la economía regional.

Al alentar la producción y favorecer todo lo que sea una ley para que no estén tan en desventaja nuestros productores con respecto a otros países también opera. También estamos peleando muy fuerte para que el maní sea considerado una economía regional. Eso significaría beneficios impositivos para las empresas. Hoy por hoy el maní no es tan competitivo, tiene problemas respecto a otros *commodities*. Entonces, bueno, si lo declaran economía regional, sería un escalón que subimos para que los productores, los dueños de la tierra, no se vayan para la soja o el maíz, sino que se queden trabajando para el maní. Es todo un tema. El maní es clave. La soja podés trabajar mil hectáreas con una sola persona. El maní le da

mucho trabajo directo a la gente, indirecto también. Es otro volumen de recursos humanos que necesitás para la cosecha, la siembra y el trabajo de la agroindustria. Estás hablando de otra cosa, otra escala. Este proyecto está en las comisiones legislativas nacionales, estamos debatiendo y trabajando en conjunto con la Cámara Argentina del Maní. Me imagino yo que todo Juntos por el Cambio va a estar ahí y también los diputados del gobierno provincial van a apoyar eso. Acá la única resistencia más fuerte son los K, pero el resto acá en Córdoba, no va a haber ningún problema. Recién hablé con la presidenta de la Cámara Argentina del Maní. Está diciendo que puede haber avances así que vamos a ver. Me dijo que estaban trabajando. Por cuestiones de rendimiento en relación a otros *commodities*, en cuanto al valor del precio del maní no aumentó como los otros *commodities*. Hoy no es tan rentable sembrar maní. La lucha es para que, si logran ellos con el apoyo legislativo, sacar las retenciones y alentar las economías regionales. Ahí se equipara un poquito con la soja y el maíz, entonces tienen más posibilidades de alquilar más tierras. Ahí está la clave, consolidar las hectáreas para poder cumplir. Porque hay empresas que tienen gente que tiene que cumplir contratos. Hay que sembrar tantas hectáreas para poder cumplir. Si no lográs que sea rentable la gente se te va a la soja (E4).

Las expresiones previas de los referentes locales refieren a las acciones políticas del desarrollo focalizadas en los modos de vida, la infraestructura y las matrices impositivas de las localidades y la región atravesadas por la actual Ruta Nacional 158 como una clave de la transformación del territorio.

Condiciones de (im)posibilidad del desarrollo imaginado

Como se dijo, la imaginación del desarrollo local y regional por los referentes identifica condiciones favorables y desfavorables para la dinámica específica en el corto, mediano y largo plazo.

Por un lado, los diversos testimonios identifican las siguientes condiciones *favorables* para el desarrollo local y regional:

- El sinérgico, aunque acotado, trabajo colaborativo entre los municipios de la región.

Entre los intendentes yo siempre veo que hay buena predisposición, incluso a veces hasta de distintos sectores políticos. Creo que nos juntamos a veces por algún evento que se realiza, conciliamos y empezamos a charlar sobre las problemáticas y son muy similares a las problemáticas que tenemos, con distintos matices por ahí dependiendo de la región. Muchas veces creo que deberíamos interactuar mucho más los intendentes porque a veces lo que uno ha resuelto de una manera en su localidad puede servir para otro. A veces los tiempos son tiranos y por ahí no nos permite tener esa interacción que estaría bueno. En un momento habíamos planteado, que fue una idea del intendente, de decir por qué no generar una articulación, de hacer un grupo de intendentes y que ese grupo visite la localidad de cada uno y también de ahí sacar un análisis de cada uno, que cada uno haga un análisis de la localidad, qué le haría, qué le modificaría... A lo mejor lo que propone es una locura porque uno dice "no, es imposible", porque también hay que conocer la idiosincrasia de cada localidad. Pero uno está acostumbrado a ver la localidad de la manera que siempre la percibió, ven que tome la magnitud de ese cambio o la posibilidad que puede generar un cambio de esa magnitud. Entonces, creo que sería positivo tener un mayor intercambio entre los dirigentes que están acostumbrados a problemas que ven, que palpan y que analicen cuando ingresan a la ciudad.

Uno va a una ciudad y empieza a mirar con los ojos del intendente, empieza a mirar y dice: “Falta cortes, está el cordón pintado, si está la calle barrida, si está arreglada o no”. Bueno, esto son un poco los matices que genera el tema de estar en esta actividad. Y eso, creo que por ahí en algún momento lo hemos charlado con otros colegas intendentes y creo que sería positivo. Creo que nos ayudaría mucho (E21).

Sí, hoy estamos trabajando por ejemplo entre Charras, Carnerillo, Cabrera, Deheza y las Perdices. Estamos haciendo un trabajo de seguridad muy importante. Con los intendentes nos juntamos, juntamos todas las fuerzas de seguridad involucradas: policía federal, policía antinarcóticos, policía de Córdoba, Caminera, patrulla rural. Nos juntamos todos los lunes de cada mes y nos ponemos a charlar sobre cómo hacer, como trabajar en bloque. Sabemos que es una zona próspera, una zona rica y no queremos que venga gente de otro lado a hacer cosas. Y así trabajamos con los centros de monitoreo, nos integramos. Y lo bueno de esto es que se hace cooperativo, interfuerzas. Hemos logrado coordinar a las fuerzas de seguridad para que estén presentes en un lugar, después en otro. Que nos ayuden a patrullar parte de la ciudad. Eso con el objetivo de mejorar la seguridad y de hacer uso de los recursos que tenemos que son escasos, tanto humanos como de móviles. Entonces ahí los municipios aportamos mucho y exigimos eso (E5).

Por eso digo. No, entiendo que esto se debería gestionar de manera grupal con el resto de los intendentes. Y en la agenda estaba reunirnos el intendente con el resto de las localidades. Pienso que entre todos juntos sería más efectivo el pedido, que haciéndolo y gestionándolo solo al intendente. Creo que va a tomar en su agenda, quizás, cuando esté instalado el Parque Industrial, ya en acción. Ahí inclusive se va a ver más imperiosa la necesidad de la existencia de la autovía (E14).

- La presencia y actividad de organizaciones representativas de las empresas regionales con amplia base de afiliados.

Haciendo una breve introducción, nosotros acá en Villa María somos lo que es el CECIS (Centro Comercial, Industrial y de Servicios) de Río Cuarto. Contamos con 93 años. Y además de eso también somos una cámara multisectorial representamos al sector comercio, industria y servicios y además de eso contamos con, no solamente en el ámbito local sino también regional, muchos de los pueblos cercanos, somos la principal cámara. Tenemos más de 2.500 asociados, así que bueno, una representación más que importante y de mucha data, mucha trayectoria (E11).

- La experiencia y los recursos acumulados en el sistema cooperativo regional para la provisión de bienes y servicios.

Hay un sistema que funcionó muy bien, una herramienta si se quiere, en algún momento en los estados. Tiene que ver con la conformación de cooperativas, pero no la cooperativa viciada de manejo político por parte del Estado. Muchas veces ocurre eso, se crea la cooperativa, se utiliza de herramienta, porque la cooperativa la termina conformando gente, trabajadores o socios. Muchas veces se termina utilizando como una cuestión política de lo que es la vieja política. Generando clientelismo con quienes son los socios y todo eso. Si el Estado pudiera, y en muchos casos lo ha hecho, conformar cooperativas que realmente cumplan el rol de una cooperativa, y que esa cooperativa mantenga y haga todos los trabajos que haya que hacer por zona, estaría bueno. Además, el sistema cooperativo tiene los principios que sustentan y son muy loables. Lo que pasa es que en nuestro país se desvirtúa todo, y no solamente desde el Estado, en la faz privada también (E19).

Volviendo al tema, creo yo que podría ser una buena herramienta un sistema de cooperativas que tiendan a tener un contrato con el Estado con todas las de la ley, y si cumple, se renueva el contrato. Llegando para el lado de Villa María son muy fuertes las cooperativas. Con otro objeto, pero el sistema está. Son el Estado paralelo. Tienen un poder (E19).

- La ampliación de los roles y las agendas del desarrollo en los municipios durante las últimas décadas.

Yo creo que se fueron ampliando los roles de los municipios por dos razones. En los años 90, o mucho antes, pero en los 90 fue algo así para visualizar, pero podríamos irnos hasta la dictadura y antes también. Pero para focalizarlo en los 90 se traspasó todo a las provincias y después a los municipios. En términos de servicios que prestaban los gobiernos nacionales. Ahí empezó un desentendimiento del Estado más grande pasándose a los estados más chicos. Esa es una de las aristas por la cual hoy los gobiernos locales tienen muchas más cosas para hacer. Después también hubo un proceso en el país, probablemente en el mundo, esta sería la segunda arista, que hizo que la ciudadanía fuera adquiriendo más derechos. Los nuevos derechos, los derechos de las nuevas generaciones que los llaman algunos autores. Todo eso confluyó para que quien resolviera esas problemáticas fueran los gobiernos locales, porque es el Estado que el vecino tiene más cerca. Vos si tenés algún problema no vas a putear al gobernador porque no sabés ni dónde está el gobernador. Al intendente sabés dónde vive y lo escrachan en la puerta de la casa, a mí me parece pésimo. Eso ha hecho que los estados locales pasaran de una agenda del ABL que se llamaba antes, que es el alumbrado, el barrido y la limpieza, a tener que tomar cuestiones de género, cuestiones de seguridad alimentaria, de hacer obras de infraestructura. Por ejemplo, el gobierno de Río Cuarto va a tener que poner mucha plata para hacer una obra que tendría que haber hecho la provincia que es la ruta 30, en el ensanchamiento. Va a terminar poniendo plata la municipalidad, no le toca, tendría que hacerlo la provincia. La cuestión es que los recursos son finitos y los gobiernos superiores, mientras menos puedan bajar, menos bajan en términos de recursos. Entonces, hay un tire y afloje ahí permanente para ver cómo hacen los gobiernos municipales para obtener más recursos, para cumplir con más agenda. Ahí uno tiene que ir tomando decisiones a ver dónde pongo, qué hago, a dónde voy (E19).

- El papel del dinámico ecosistema regional de medios de comunicación en la visibilización de demandas del desarrollo de la ciudadanía.

Hoy las redes se metieron de manera muy fuerte, transversalmente hablando. Lo de las redes no tiene límite. Es insospechado lo que puede pasar con una red social. Todavía el medio tradicional sigue teniendo peso. Mirá qué paradoja, el diario, por ejemplo. El diario en papel no se debe vender nada, el diario te mete un título de tapa y yo te puedo asegurar que te parte al medio. Y mirá que hay medios masivos como la tele, la radio, pero el diario hoy sigue teniendo peso. Bueno, cada medio tiene su particularidad. Es que ya no importa si circula o no el papel porque lo podés ver en la red. Aparte la particularidad del diario es que te permite muchas cosas que los otros medios no te lo permiten. Detalles, tratamiento, opiniones, aristas diferentes. Así sea un solo diario que se imprima, que quede para el archivo, quedó impreso. Es fuertísimo el diario. Se han agregado las redes que, vuelvo a repetir, es inconmensurable lo que podés hacer con las redes. No somos ni conscientes de lo que podemos hacer. Lo que pasa es que es muy importante también que existan las redes y creo que es una labor para los comunicadores o los licenciados en comunicación de saber advertir o saber leer la información o, categorizarla, no sé cómo llamarla específicamente. Porque las redes tienen mucha basura también. Este es el eje que se está manejando hoy en las redes.

Los otros medios, en ese sentido, son más transparentes. El diario vos sabés por dónde te fue, la tele también (E19).

- La presencia y actividad de las universidades públicas como agentes del desarrollo territorial con aportes del indispensable conocimiento de diversas ciencias.

Por eso a mí me interesaba que todo esto estuviera sustentado. Todo esto que yo estoy diciendo de manera desordenada y que también plantea muchas de estas cosas, que la ordenáramos y le diéramos un sustento teórico, científico y que lo avalara la universidad pública. Mirá si no es importante. Para mí, estas son las cosas donde la municipalidad tiene que trabajar con la universidad. Después, todo lo demás es chamuyo, basta de protocolo. Esto es concretamente cómo la universidad le sirve al desarrollo de la ciudad. Nos está dando herramientas para que la Municipalidad tome. Y también la saca a la academia un poco y la desempolva. Discúlpenme también que lo diga. Yo veo muchas veces que la universidad está metida en el campus, se ha dicho mucho esto, es un discurso trillado, pero no por eso no es cierto. Yo veo que la universidad muchas veces está muy metida en sí misma. Estas cosas para mí son oxígeno. Inclusive para los detractores de la universidad pública y la educación pública. La política tiene mucho de pérdida de tiempo. Pero bueno, tiene cosas buenas también. Como cuando toma este tipo de decisiones. Y lo mismo le sirve a la universidad, es bueno. Hay que salir a decirle a los medios, hay que mostrarlo capítulo por capítulo. Yo se lo voy a plantear al Gabinete Productivo porque me parece que esto le ayuda a la municipalidad y le ayuda a la universidad (E19).

El papel de la universidad es clave, pero en la medida en que nos sentemos en la misma mesa. No hay un desarrollo sin una universidad. Cuando cualquier empresario te dice “qué tiene Río Cuarto”, lo primero que mira es si tiene universidad. Si vos le decís a alguien “hagamos una universidad en Carnerillo que, tarde o temprano, gente como esa va a hacer algo así” te va a decir “ya”. Porque es el gran inconveniente, los recursos humanos, los talentos. La importancia del conocimiento llevado a las necesidades de los que los necesitan. Lo que yo muchas veces veo y lo hemos hablado mil veces con R es esto de no separarse del empresariado, de lo público, trabajemos en conjunto. Vos necesitás saber en qué está el privado. Porque eso es lo que tenemos que buscar. Buscar a nuestros recibidos, porque a mí me hubiese encantado devolverle a mi universidad pública mi experiencia, me hubiese encantado. Me parece que la universidad no tiene que traer a esa gente para decirle qué está pasando, sino decirle lo que la universidad está haciendo con sus propios egresados afuera y que entre los dos les cuenten lo que están haciendo. No que yo sea el que venga a contar lo que pasa. Que la universidad esté empapada de lo que pasa. Me parece que es un gran desafío para la universidad. Volquemos más a la universidad hacia todo esto, armemos esa mesa de trabajo, pensémosla. Yo sé que a veces las mesas de trabajo dan la impresión de que hablan mucho pero no resuelven los problemas, pero tenemos que cambiar esa mirada hacia esas mesas. Nosotros tenemos un montón de mesas y hemos logrado un montón de cosas, con objetivos chiquitos y cortos, porque es lo que va entusiasmando el hacer. Tenemos que salir también de que lo público no hace nada, que la universidad sólo piensa para el ombligo, el privado que sólo piensa en la renta y no le importa nada. Todos estamos estigmatizados, por unos y otros y entre nosotros. Saquémonos eso trabajándolo juntos. Si no trabajamos juntos, no lo vamos a poder ver, porque yo no voy a poder ver qué hace la universidad si no me puedo sentar en una mesa y que me cuente (E20).

Nosotros tenemos una interacción permanente con la universidad, con las dos universidades y con los institutos terciarios que hay en Villa María, en Villa Nueva. Es muy importante. Yo también fui, en la universidad o en colegios técnicos, que te preparan de manera técnica, creo que te tienen que dar sí o sí el roce o la experiencia en la calle. No tenés eso, vos podés ser muy bueno con los libros, pero los libros parece que te hablan al revés cuando sale a

experimentar lo que es la calle y lo que es el trabajo en la calle. Entonces creo que tienen que estar las dos cosas. Es muy importante la formación académica, pero es muy importante la formación que te da la calle. Creo que eso la universidad, si se mueve, tiene posibilidad de darte ese trabajo en el territorio que te aggrina y te lleva claramente a lo que uno necesita ¿no? Creo que en ese sentido la Universidad de Villa María viene trabajando de manera espléndida, también la UTN. Y como te decía, varios terciarios con los que hemos trabajado y hemos generado nosotros un espacio para que ellos puedan tener ese tipo de práctica, tener ese contacto con el territorio. De que cuando salgan y se reciban no tengan que estar viendo como son las cosas, sino que ya lo hayan percibido en el momento del estudio. Creo que eso es importantísimo y acá hay un entendimiento de eso y hay un beneficio de ambos de poder llevar ese trabajo mancomunado ¿no? (E21).

- La disponibilidad de infraestructuras y empresas con proyección internacional.

Tenemos una empresa internacional como es SILMAG, única en Sudamérica, que ofrece insumos para médicos, es todo lo que sea, bueno, no me sale el nombrecito... ¡Las cánulas! Esa es una cuestión que también están ahí, esperando para instalarse en el Parque Industrial. Ahora está localizada en otra parte de la ciudad. Está acá, en el pueblo. Quedó como casi al medio, como fue creciendo. Tenemos la Universidad Nacional, que si bien sabemos que es Río Cuarto está en Las Higueras. Tenemos el Área de Material Río Cuarto, que está en Las Higueras. Y son como dos fuentes de trabajo elementales que dieron el primer crecimiento de la localidad. Cuando yo hago los pedidos para las salas, las creaciones; hacemos un estudio proyectivo hacia atrás y hacia delante ¿Y por qué crece la localidad como para pedir la creación de más salas? Bueno, elementalmente por esas dos instituciones que hacen que las familias vengan y se instalen y terminen viviendo acá en nuestra localidad (E14).

- La presencia de emprendimientos agroindustriales como modelos viables para la reproducción en escala ampliada.

Bio4 es emblemático, obviamente es casi el crecimiento industrial más importante de los últimos 10 años. Lamentablemente para esta ciudad. Pero esta ciudad se merece tener 4 Bio4 y los podría tener y no competirían entre ellos. Generando promociones industriales. Aumentando, peleando por el corte de biocombustibles. Porque cada punto que nosotros aumentamos en el corte de los biocombustibles, de alcohol, es un Bio4. Por cada punto, o sea, si pasa del 12 al 13 es un Bio4. Y un Bio4 que produce 200 puestos de trabajo directo, 400 indirectos, genera el desarrollo de la cadena hacia atrás. Esto de que nuestros clientes son nuestros proveedores. Hay un montón de proveedores que han crecido a lo largo de eso. Podemos generar más bioenergía, es ilimitado el crecimiento que puede haber pensando en una base de maíz, donde el departamento de Río Cuarto en sus mejores momentos tenía casi 200 mil hectáreas de maíz que no se transformaban. Nosotros llegamos a transformar el 1 % de eso. Y no competís con cerdos, no competís con las vacas, no aumentás el precio del maíz. Vos fijate que esta planta no ha aumentado el costo del maíz, no es que pagás más el maíz para tenerlo. Es competitivo, busca el maíz lo más barato posible también, pero como productor te conviene llevarlo ahí, no hay un flete largo a Rosario. Tenés ventajas, podés ir a ver tu calidad, si no estás de acuerdo vas y golpeás en el recibidor. No en Rosario que te dicen: “Che, mala la calidad”, y no tenés nada para hacer (E20).

- La emergencia de cambios positivos en los patrones de la inversión urbana en la ciudad más poblada de la región.

Te diría que lo distintivo es esto y que es lo que hay que copiar. Que los productores se sigan sumando, que sigan buscando proyectos en común, que los excedentes terminen en una industrialización y no sólo en edificios en la ciudad. No digo que no deba haber, pero no es todo por ahí. Debe haber algo de eso y debe haber otra monedita acá, y debe haber otra monedita en las startup, en darle a estos jóvenes de 20 años que están pensando soluciones para el agro una ayuda económica para seguir creciendo hacia dónde va esto. Que hoy se está dando también, hoy hay tres fondos de inversión en Río Cuarto. También con grupos de productores, con grupos de empresarios de acá de la ciudad. Entonces ya hay gente que quiere tomar ese riesgo y poner la plata a su ciudad. Es esto de sentir la pertenencia, sentirla es tener que empezar a tomar riesgos con nuestra plata. No buscar la segura, porque es donde está el riesgo donde hay el crecimiento de otros (E20).

- La innovación tecnológica local para una agricultura con mejora de la productividad.

Yo aparte de ser un productor agropecuario tengo el tema de la empresa. Yo me dedico al tratamiento profesional de la semilla del maní. Fuimos los que innovamos hace 12 años atrás que no se hacía, no se curaba así el maní. Utilizamos un polímero a la semilla y bueno, eso cambió un poco lo que hacemos. Es así, el maní, estamos en una zona manisera. El corazón ustedes lo verán a lo largo de toda la ruta 158, todos estos pueblos hay una planta que se dedica a la explotación de maní. Y el maní antes, bueno, vieron que tiene una pielcita. Para curarlo al maní antiguamente se usaba agua, se le ponía aceite de soja, pero qué pasa, vos mojas la semilla y se seca, es decir, sufre una dilatación y una contracción. Lo más probable que ocurra es que cuando llegara al campo ya seco, se pelara. Se le salía el tegumento con la protección química que vos le hacías. Y si lo echabas al suelo sin la protección, se pudría la semilla. Así lo creamos nosotros al polímero y fuimos los primeros en imponerlo y de hecho fue un salto tecnológico que hasta el día de hoy se reconoce. Es más, a nosotros nos cortó la pandemia, pero fuimos durante 5 años a Estados Unidos, porque Estados Unidos no lo hace y el mes pasado empezamos a ir a Brasil con la idea de llevar esta misma tecnología. Lo que hace el polímero es ajustar o tener a ese tegumento para que no se suelte y por qué entró, porque esto era más caro que lo que hacía un productor con una maquinita común, pero digamos nosotros demostramos en un estudio que con menos kilos de semilla que echaba el productor al campo lograba los mismos resultados o plata por metro. Y ese maní que no lo tiraba al campo lo exportaba como producto. Lo patentamos. Sí, viste que no es fácil acá. Después de eso aparecieron un montón de empresas ofreciendo polímero, pero gracias a que fuimos uno de los primeros mantenemos aún hoy el liderazgo. Después de eso desarrollamos el preinoculado. Nos asociamos y ellos crearon una donde la bacteria va adherida a la semilla. Lo curamos, le ponemos la bacteria y le agregamos también una serie de estimulantes y la cosa va creciendo. Es un desarrollo local. Inclusive hay unos chicos de Río Cuarto que están probando los polímeros orgánicos, y bueno... Le van buscando variantes a lo que uno ya hacía (E9).

- La presentación de proyectos legislativos para infraestructura vial compartidos por legisladores de fuerzas políticas opositoras.

La esencia no importa, los aspectos técnicos del proyecto. Es decir, la esencia es esto, es sumarnos y tratar de ser síntesis de la región en términos de plantear y visibilizar ante la Cámara de Diputados, en este caso, la necesidad y la permanencia de la reivindicación que está sin saldar. Es decir, es decirle a los pares y decirle al periodismo y decirle a esa caja de amplificación, que en términos comunicacionales también está en Buenos Aires, decirles tie-

nen pendiente esto en Córdoba ¡Esto hay que hacerlo en Córdoba, esto es necesario! Bueno, esto es lo que nosotros hacemos, somos arroyos que tenemos que confluir en un río. Y el río no es otra cosa que la definición política que los ciudadanos toman cuando votan. La recepción del proyecto es la que nosotros vemos en todos los aspectos, la de se logran pequeños avances, pero muchos de ellos o son provisorios, o no tienen la entidad o no tienen la visión holística que los conjugue a todos para tener un mayor resultado. Son pequeñas batallas que uno da en términos de relaciones del poder que no se corresponden (E22).

Por otro lado, los diversos testimonios identifican las siguientes condiciones *desfavorables* para el desarrollo local y regional:

- La desigual distribución entre los municipios de los dineros públicos provenientes de gobiernos nacionales y provinciales.

Río Cuarto en ese sentido en los últimos años ha llegado mucha plata de la provincia y de la Nación también. Eso ha ayudado mucho. P: En una época, te hablo a comienzos de este siglo, se comparaba con Villa María. Algunos decían que no, que a Villa María le está yendo mejor porque está teniendo más ingresos de dinero. R: En los hechos era eso. A nosotros nos tocó, sin ir más lejos, la gestión de Jure fue muy evidente la llegada de recursos a Villa María y a Río Cuarto no llegaba nada. Te corren por ahí diciendo que uno era mejor gestor que el otro. Vamos, era porque uno adhería a un color político y el otro no. Si vos querés tener aunque sea un porcentaje de esos recursos que llegan a Villa María, te tenés que hacer de un color. Eso está mal desde todo punto de vista. Eso tendría que estar normado, que es lo que tanto se pregona que tiene que ver con el federalismo. Es falso. Argentina no es un país federal desde ningún punto de vista. Y bueno, mientras no se avancen institucionalmente en que sea un país realmente federal, que vos no tengas que ir a golpearle la puerta a un presidente para que te baje o no te baje un recurso y sea todo porque institucionalmente así se determina, vamos a seguir teniendo los problemas que tenemos. Por eso tenemos ciudades que han tenido explosiones desde todo punto de vista y ciudades o provincias que se quedaron (E19).

- Los límites de los recursos municipales para afrontar inversiones significativas del proceso de desarrollo como la infraestructura vial.

La magnitud de estos recursos no te permite dar respuesta a eso. Ni así queriendo porque debería congelar el funcionamiento del municipio un año para repavimentar una ruta. Pero la gente va a acudir al municipio y después, la otra, la oposición en tu localidad aprovecha para decir: “el intendente no hace nada, el intendente no da eso, el intendente no gestiona”. Es difícil cuando te toca vivir una situación de esa, donde el recurso no llega, donde no se puede solucionar el problema. Es compleja, es complicada. Me ha tocado, no en la gestión mía, pero me ha tocado en anterior gestión padecer algunos tramos de ruta que era difícil explicar lo que pasaba y difícil dar solución desde el municipio (E21).

- Las limitaciones de la dirigencia que trascienden a la clase política y alcanzan a otros grupos sociales.

Por eso el problema que tiene la Argentina tiene que ver con la dirigencia, sea de donde sea. Porque siempre se les echa la culpa a los políticos, que sí tienen una culpa o tenemos quienes estamos en política la culpa de un montón de situaciones que se dan cotidianamente. Pero también la dirigencia que no está en la estructura pública, el empresario, el que le toca

tomar decisiones, siempre también termina reproduciendo de alguna manera lo mismo que después critica cuando se hace en la faz pública. Ese es un problema que tenemos los argentinos. Mientras no resolvamos ese problema que tenemos de fondo vamos a seguir teniendo los problemas y vamos a seguir reproduciéndolos como hace siglos que nos ocurre (E19).

- Las carencias en la planificación estratégica consensuada del desarrollo urbano y regional a mediano y largo plazo.

Yo creo que es una discusión que nos falta a las instituciones. Me gusta hablar del conjunto de instituciones de la ciudad, ahí adentro estamos los partidos políticos. Si bien los partidos políticos tienen un rol importante que es marcar la agenda ciudadana, yo creo que en estos nuevos tiempos y en relación a lo que hablábamos hace un rato de las nuevas agendas y de los gobiernos locales, las entidades intermedias constituyen hoy un factor determinante. Nos falta esa discusión de pensar hacia dónde gestionamos y con cuál horizonte temporal. Muchas veces se utilizó marketinera la fundación PERC 2000 y ya estamos en 2020. Y no nos encontramos. Yo siempre digo que, porque me tocó leerlo cuando hice la tesis. En Río Cuarto hubo un intendente que fue Cantero, que fue rector de la universidad también, él trabajó fuertemente en la ADESUR. Por el otro lado, estaba el otro intendente que era radical que era Rins, que era la Planificación estratégica, el PERC. Los dos tenían muchas cosas interesantes. Pero los radicales en aquel momento no nos permitían ver lo positivo que tenía lo de Cantero y a Cantero tampoco se le dio la oportunidad de ver que en ese plan estratégico había cosas muy importantes. Pero digo, hay cosas buenas para tomar de toda la dirigencia. Y después sí que cada uno dispute para ver quién gobierna la ciudad y quién lo lleva adelante. No con esto estoy hablando de que nos encontremos oficialismo y oposición. Creo que tenemos que encontrarnos en temas puntuales, abordarlos y encararlos juntos. Después que gane el mejor y que la lleve a la práctica el mejor. Que lo elija la gente a eso, no hay que tener miedo a la urnita (E19).

- La acotada capacidad del Estado en sus múltiples niveles (local, provincial, nacional) agudizada por una economía nacional en permanente inestabilidad.

Yo siempre digo que el municipio tiene espaditas de madera cuando vos tenés una macroeconomía que no te ayuda. O sea, obviamente que la primera que te afecta es la nacional, la segunda que te afecta es la provincial y el municipio puede afectar a un privado poco. Ahora, puede acompañarlo, sí. Puede acompañarlos a golpear puertas, puede llevar proyectos a provincia, puede llevar proyectos a nación. Pero cuando vos tenés una macro a nivel nacional te quedan pocas herramientas como municipio para colaborar. Vos no podés modificar impuestos; podés bajar una tasa, pero nunca terminan siendo las importantes significativas. Si son las provinciales donde vos podés trabajar o las nacionales (E20).

- La ausencia de políticas de Estado en conjunto con organizaciones privadas.

Pero también, por esto mismo de los partidismos, de esto que no terminamos de ver un país global, un país donde como políticos tenemos que tener políticas de Estado. Esto que tanto habla el intendente, políticas de Estado. La ORC (Origen de Río Cuarto) es una política de Estado, el presupuesto participativo, lo público-privado, son políticas de Estado. Que debería tomarlo el que venga, que le dé la impronta que le parezca, pero que no rompa los compromisos asumidos. Esto de nosotros trabajar con las instituciones, de hacer ordenanzas, de que las instituciones participen, es a propósito. Y yo busco socios para las instituciones,

porque quiero instituciones fuertes, porque quiero que cuando llegue, después de una discusión y que nos matemos en una mesa, a una decisión de cuál es el camino a seguir, las instituciones puedan exigirlo al próximo. Porque todos estuvimos de acuerdo en ese camino, que podrá cambiar, obviamente. No estamos hablando de rigideces (E20).

- La necesidad de redefinir los criterios de la inversión de los recursos estatales priorizando la infraestructura.

No, debería ser. Yo creo que el Estado en general, su función principal es la infraestructura. Es la función principal del Estado. Seguridad obviamente, infraestructura. Es eso donde tiene que estar el foco del Estado. El Estado se desenfoca en dónde van sus fondos. Pero un Estado eficiente, un Estado austero, debe volcar sus presupuestos a la generación de infraestructura y que el desarrollo y el empleo esté en manos de los privados (E20).

- La pertinencia de transformar el discurso sobre la sustentabilidad ambiental y social en acciones específicas.

Yo siempre me vuelco al mercado porque es un poco el que marca los direccionamientos que uno puede tener. Pero hoy, por ejemplo, las empresas están pensando en ser empresas sustentables, en medir su impacto ambiental, medir su impacto económico y medir su impacto social. Obviamente, no hay nada de la pata ambiental humana. Si el privado no gana plata, difícilmente quiera ocuparse de lo ambiental y de lo humano. Entonces, hoy sí hay una reconversión en eso. Las empresas piensan en eso. Nosotros desde la Secretaría estamos armando para el año que viene un departamento de Responsabilidad Social Empresaria, donde lo que queremos tener son carpetas de proyectos para todas aquellas empresas que quieran hacer una acción social en la ciudad. Para que no salgan a buscar a tontas y locas dónde pueden hacer algo por lo social que les interesa y que no tenga que ver con tu rubro, pero que participás con otros tres empresarios en esto en particular. Estás haciendo tu injerencia en tu ciudad y en tu gente. Y lo ambiental lo mismo, hoy te diría que no hay empresario que no esté midiendo su impacto ambiental, habrá quienes no, pero en su mayoría lo mide. Si lo mitiga, no lo sé y no lo tengo tan claro. Pero están teniendo consciencia del tema y está sabiendo que en algún momento lo va a tener que mitigar, sí o sí. Se está repensando la agricultura de la Argentina, el gran motor argentino, hoy se está repensando (E20).

- La eventual subordinación del desarrollo de las localidades pequeñas a las lógicas de las ciudades más pobladas.

Yo no comparto “el Gran Río Cuarto”, pero a ver. Porque Río Cuarto es Río Cuarto, Higueiras es Higueiras y Chucul es Chucul. ¿Por qué la idea? ¿Cuál sería el beneficio de ser el Gran Río Cuarto para Las Higueiras y para Holmberg? Pero, vuelvo a repetir. ¿El Gran Higueiras es Chucul? Si vos tenés la idea centralizada, volvemos a cometer los mismos errores de siempre. Llevamos todo a Buenos Aires. También esa es la idea. Si vos planteas una idea federal... yo no pretendo tener un hospital en Chucul. Lo tiene Río Cuarto. Pero a medida me parece que vos absorbes y perdés el federalismo y sí porque la idea es que cada pueblo pueda, en su medida, tener sus cosas. Desde la ruta, desde la seguridad, desde... y a su vez con la idiosincrasia de cada pueblo. Para mí, en el Gran Río Cuarto los grandes perdedores son Higueiras y Holmberg. Ahora si vos me decís, a esos pueblos les vamos a hacer un hospital. Perfecto. ¿Pero cuál es la ventaja para ellos? (E1)

- Una limitada vinculación entre los principales nodos de la infraestructura vial imaginada.

Nosotros, en Villa Nueva, tenemos algo que sí que nos cambió la realidad que es la autopista 9. Porque nos conecta con dos ciudades muy importantes. Estamos a 135 kilómetros de Córdoba y 250 a Rosario. Y después bueno, la ruta 158 vendría a ser una especie de cruz ¿no? Una ruta también importantísima que le da realmente una ubicación estratégica, de logística, muy importante al conglomerado. Y creo que, para mí, la autovía va a ser positiva. por lo que es Río Cuarto, conocida como el Imperio del Sur, una ciudad con muchísimo desarrollo, es una ciudad grande que creo que esta autovía va a ser que haya mayor conectividad. Que hoy si me preguntás te digo que prácticamente no hay casi comunicación con Río Cuarto, salvo eh... digamos los vehículos que circulan por ruta por un lado y por otro, utilizando la ruta 158. No es fuerte el vínculo comercial entre Villa María - Villa Nueva y Río Cuarto - Gran Río Cuarto. Por esto de la ruta 9. A nosotros nos vincula a localidades como Rosario, como Córdoba, sobre todo Córdoba, que es por ahí donde el villamariense elige hacer algún tipo de trámite o cuestiones que no puede hacer en Villa María. Yo creo que esto va a abrir una ventana más y creo que va a ser significativo para lograr un desarrollo entre ambas ciudades (E21).

En síntesis, estos testimonios de los referentes locales identifican varias condiciones favorables y desfavorables para el desarrollo de las trece localidades y la región atravesadas por la actual Ruta Nacional 158. Por un lado, las condiciones de posibilidad contemplan tanto la presencia activa de organizaciones públicas, privadas y comunitarias cuanto las acciones que éstas emprenden individualmente o en vinculación sectorial o intersectorial. Por otro lado, las condiciones de imposibilidad incluyen las limitaciones de la actividad sectorial e interinstitucional de dichas organizaciones cuanto las limitaciones coyunturales o estructurales del contexto de la acción para el desarrollo territorial.

Los referentes locales y el desarrollo de las localidades y la región

Los diversos testimonios de los referentes locales conciben las trayectorias y los horizontes del desarrollo local y regional del territorio atravesado por la Ruta Nacional 158 en los siguientes términos:

- Tienden a coincidir sobre el predominio de un modo de desarrollo fundado en el procesamiento industrial de la producción agrícola concentrada en el cultivo de maní, soja y maíz.
- Perciben las diferencias del desarrollo relativo entre las trece localidades desde el énfasis en las capacidades agroindustriales.
- Reconocen ideas, acciones y condiciones favorables y desfavorables de un Desarrollo futuro centrado en la industria, los vínculos intra e intersectoriales, el fortalecimiento de la infraestructura y la efectiva sustentabilidad ambiental.

Experiencias de los referentes con la Ruta Nacional 158

¿Cuál es la importancia histórica y actual de la Ruta Nacional 158 para la localidad, actividad y grupo u organización del referente local del desarrollo? ¿Cómo evalúa las condiciones históricas y presentes de la actual infraestructura vial? ¿Cuáles son las consecuencias de las condiciones actuales de esta ruta para la circulación y la vida cotidiana en general? ¿Cuáles son las acciones de los actores públicos, privados y comunitarios del desarrollo para cambiar la infraestructura vial local y regional? ¿Cómo participan o participaron los referentes locales en las acciones para mejorar la Ruta Nacional 158?



Esta sección comprende el tratamiento de cuatro aspectos relacionados de la experiencia de los referentes con la Ruta Nacional 158, a saber:

- La importancia de la carretera para el referente, su organización y la región.
- Las condiciones de la ruta y el tránsito.
- Las consecuencias del uso de la ruta.
- Los alcances y límites de las acciones sobre los problemas de esta infraestructura vial.

Importancia de la carretera para el referente, su organización y la región

La importancia diversa de la Ruta Nacional 158 para la región es tematizada por los referentes desde múltiples criterios expresados en los siguientes razonamientos:

- El uso sostenido por distintas categorías de viajeros frecuentes que, como los docentes y estudiantes, transitan cotidianamente esta ruta.

Yo soy docente, y los docentes que viajamos muchas veces pensamos que, si existiera una autovía, si existiera otro colectivo en otro horario, podría ser más rápido, podría llegar más temprano a mi casa... pero también hay que pensar en los chicos. Muchos chicos en sus situaciones familiares se van mudando, y ellos también se beneficiarían mucho. Habría que resaltar un beneficio comunitario, social de todo esto. Tengo muchos alumnos que estudian en Cabrera, pero viven en Deheza, que viven en Carnerillo, etc. Entonces eso simplificaría las comodidades de muchos en términos de cumplir con la educación. Porque yo veo la política pública con ese objetivo, tiene que ser beneficio para la mayoría de la comunidad. Yo creo que hay cosas que hay que buscarle la vuelta para que sea un beneficio. No pensar tanto en las individualidades sino en lo colectivo. No beneficia solo al transportista, sino que puede significar una movida socio-demográfica muy potente. Por otro lado, me parece importante decir que me siento representante en algún punto de muchos viajeros. Intenté expresar lo que he escuchado durante 10 años de otros docentes, de personas que han transitado esta ruta. Si vos me preguntás por qué es necesaria o urgente la autovía yo te digo que es porque es una oportunidad de diversificar. No por una cuestión de seguridad vial solamente, sino para potenciar (E16).

- La estratégica posición geopolítica de una ruta con conectividades hacia otras carreteras de Argentina y hacia los océanos Atlántico y Pacífico.

Tiene importancia geopolítica. Imagínate vos que, te vuelvo a repetir, es el tránsito que comunica Brasil o todo el Norte con todo lo que sale a Chile. Todo pasa por acá. Porque de acá va hasta Río Cuarto, desde Río Cuarto agarran la 8 hacia Mendoza. Entonces, vos acá tenés mucho tránsito (E3).

Hay algún vínculo entre la ruta 158 y Holmberg porque toda la zona, todo este corredor bioceánico, toda la zona sojera, manisera, todo lo que es el transporte de carnes, estamos conectados y estamos al pie de la ruta. Acá pasan camiones a Chile, vienen de Brasil (E7).

Para nosotros es muy importante porque es un hecho crucial que vamos a presentar el proyecto de la autopista de la Ruta Nacional 158. Un corredor importante como lo es el corredor bioceánico que conecta Argentina, Brasil y Chile, y en esta zona tan productiva que tenemos nosotros (E24).

Entiendo que son trazados distintos la ruta 7 y la ruta 158. El de la 7 es bien puntual y el de la 158 nos une con Uruguay, Paraguay, Brasil. Son dos corredores distintos. Creo que estratégicamente Río Cuarto está bien localizado. Nosotros también estamos en un punto estratégico (E7).

Esta ruta es neurálgica para Argentina y hasta Villa María es el tramo más transitado. Ya hasta San Francisco baja. Porque te conecta camiones de Paraguay y Brasil que vienen desde Misiones o Corrientes, y chilenos que hacen la ruta del Mercosur. Y acá quedamos un poco atrasados con el tema de infraestructura porque vos pasas San Francisco para Santa Fe y tenés autopista. Vos salís de Córdoba y ya en Villa Mercedes tenés autopista hasta Mendoza. Y es una zona donde acá manejas un volumen importante de cosecha... AGD [Aceitera General Deheza] sobre todo, pero tenés la época del maní, Prodeman... camiones viejos que a veces van a bajar velocidad. Acá sólo se controla el peso y el exceso, pero no la baja velocidad porque es tan peligroso un camión a 110 kilómetros por hora como uno que va a 50 kilómetros (E23).

El tema viene desde hace bastante, incluso con algunos compromisos que no se fueron cumpliendo, para que los sepan, desde lo social esta es una ruta central, para la provincia y para el corazón productivo del país, digamos, por su corredor agroalimenticio, por unir a las tres

ciudades más grandes del interior de la provincia de Córdoba: San Francisco, Villa María y Río Cuarto. También en términos del sector, yo lo veo estratégico a partir de la construcción de la autovía o de la autopista 19 (E17).

El corredor ese es un corredor fundamental para Río Cuarto. Si uno la analiza que es el corredor bioceánico, estamos en una condición tremendamente restrictiva porque en estos momentos el pasaje para el lado de Chile es a través de esta ruta. Entonces, los camiones que tienen que venir de Brasil y empiezan en San Francisco a cruzar este tramo, les lleva un día. Porque por cruzar cada pueblo es tremendamente lento. Y cruzar la ruta A005 te lleva una hora cruzarla desde Higuera hasta Holmberg. ¡Una locura! Hacés 20 kilómetros o 30, no creo que llegue, y tardás una hora (E2).

La 158 es una ruta que realmente une dos puntos muy importantes y es un paso obligado para ir hasta Brasil y Chile. Y para nuestras ciudades son rutas que hoy por hoy tienen mucho tráfico. Podemos decir que hay ciertos momentos del año que es pesada, que la sufrimos realmente. Pero para nosotros es tan importante por la gente que viene del norte al sur y la gente que viene del sur al norte. Porque para nosotros, como tenemos el maní como centro eje en Cabrera, la 158 con toda la cantidad de camiones en el momento de cosecha, que viene más que todo del sur de Córdoba para General Cabrera, es una ruta muy transitada. Por eso hoy ya, una ruta pensada para equis cantidad de autos en un montón de años atrás y hoy está quedando absolutamente chica (E5).

Para la economía regional estamos hablando del epicentro como el cultivo de maní, o también grandes acopiadores de oleaginosas que tenemos cerca, en los diferentes pueblos. Y geopolítico también es muy importante. El sector manisero genera de exportación 1.200 millones de dólares. Hoy ya es una economía regional de las más grandes del país, que todavía estamos tratando de que nos integren como economía regional, que todavía no estamos como economía regional, pero lo sentimos así. Entonces creo que, por las instalaciones — como están las empresas maniseras, porque si tomamos General Cabrera a 50 kilómetros a la redonda vamos a encontrar el 90% de las empresas maniseras—, es la zona núcleo. Entonces este tipo de obras para el sector, para el sector agroindustrial es fundamental que se pueda hacer (E5).

Cómo será de importante la cuestión geopolítica y económica de la 158 que, si no acelera las inversiones para realmente hacer una autopista o autovía o un doble carril, donde se pueda funcionar y la logística sea más dinámica, que ya también hay muchas empresas que están buscando la alternativa para ir por otra vía y no ir por la 158. Para llegar a Chile pensando en otro cruce. Porque evidentemente hoy te dificulta el acceso más dinámico que hoy las empresas necesitan. Significaría mucho para esta zona que no pase por acá el transporte internacional. Entonces, creo que es un tema de Estado, provincial, para gestionar ante la Nación que no podemos perder esta posibilidad de construir una doble vía (E4).

Tenemos la otra amenaza de que, que se ha demorado, pero, el cruce de Aguas Negras está todo planeado para que ya pase por allá. El día que se abra Aguas Negras y no esté esto nosotros desaparecemos como paso. Entonces como ciudad nos genera un impacto que es tremendo. Estamos afuera del circuito, quedamos afuera del circuito. Eso lo venimos peleando desde hace mínimo 20 años (E2).

- La disponibilidad de diversos servicios para las personas y los vehículos con ubicación estratégica.

Teóricamente yo veo que es un tránsito que pasa y que se ve que tiene, por ejemplo, para mí tiene que ver estratégicamente con las estaciones de servicio. Por ejemplo, vos ves en Dal-

macio Vélez que tiene una estación de servicio más amplia, vos ves un montón de camiones. Ahora, hace poco, ahora que me decís eso, veo acá, a la salida, si vos salís para Carnerillo, vas a ver que está el cementerio de Cabrera y que tiene como banquina a los costados. El viernes o jueves cuando iba a la escuela temprano, había muchos camiones parados ahí. Es como que eligen, hay lugares donde se detienen. Pero normalmente esos pasan. Pero vos encontrás, por ejemplo, en Deheza, vos nunca encontrás camiones internacionales parados. ¿Está? No sé, se ve que, porque la ruta es más angosta, las estaciones de servicio no tienen tanta playa, que se yo, debe ser algo por eso. Pero vos, por ejemplo: sí Dalmacio Vélez, sí Deheza, sí Carnerillo también, tiene un lugar amplio, sí ahí. Se ve que esos lugares están como estratégicos. Están más cómodos para que el camión estacione (E3).

Bomberos tenemos creo que entre 28 y 38, son muchos. Acá los bomberos tienen mucha actividad porque hay muchos accidentes por el cruce de ruta, tenemos mucho tránsito. Entonces, es muy bueno eso de la autovía, la probabilidad es alta (E18).

- La actividad de muchas empresas agroalimentarias con fábricas junto a la carretera.

Yo recién te contaba que tuve la suerte de recorrer el país por estar en ACA (Asociación de Cooperativas Argentinas) y te digo que no hay ruta más complicada que esta. Porque antes era la provincial 1, no quiere decir que porque pasó a ser nacional 158 es que la cuestión es más complicada. Sino el hecho de que haya tantas empresas, sobre todo entre Río Cuarto y Dalmacio Vélez. Ya en Dalmacio Vélez hasta Villa María cambia. Hay en Arroyo Cabral, en Luca también hay plantas de maní, pero no es tanto el problema. Aparte acá tenemos AGD que ahora está moliendo 8 mil toneladas diarias de soja, así que imaginate. En transporte de mercadería menos mal que ellos han desarrollado todo lo que es ferrocarriles. Pero la cuestión de la soja que llega por camiones acá es imposible. Cuando se está en cosecha directamente no se puede circular con una ruta de una sola mano (E6).

Ustedes piensen que en General Deheza, General Cabrera, están las mayores empresas maniseras del país, por lo tanto, todos los camiones tienen que ir a ese lugar. Y también una ruta que, no hay muchas alternativas si uno quiere ir de Río Cuarto a Villa María, es la forma más cercana. Entonces desde ese punto de vista, y bueno yo nací en Chucul, hace 57 años así que esa las he visto todas. Porque en realidad no es que los pueblos se fueron a la ruta, sino que la ruta los pasó al medio, digamos. Entonces los pueblos quedaron metidos ahí porque la ruta los pasó por el medio. Después por supuesto también los pueblos se fueron agregando ahí (E1).

Cuando uno va creciendo se va dando cuenta lo que significa la ruta 158. Mucho más cuando uno va tomando responsabilidades en distintos ámbitos en donde le toca actuar. Yo, como concejal, como vecino y como intendente, la ruta 158 es permanente la interacción que hay con los vecinos de la ciudad y de otros lados por el reclamo histórico que, para ser te bien gráfico, es como que le quedó chica a toda la región por donde atraviesa. Por lo que significa el transporte internacional que la cruza y, además, el transporte regional. No te olvides que nosotros, al ser una zona que tiene empresas fundamentalmente maniseras, en donde lo que se siembra en el sur termina llegando por la 158 con lo cual aumenta enormemente el caudal del flujo. O sea que, es permanente mantener siempre en agenda la problemática que significó históricamente la 158 por el volumen de automóviles, camiones, transportes, con la accidentología que fue creciendo a medida que crecía el transporte. Además, no sólo eso. A veces implica retrasar un turno que pediste en Río Cuarto o Villa María, por la demora, por los accidentes que hay, que a veces te cortan la ruta. La verdad que es toda una problemática que amerita darle una solución definitiva (E4).

Eso es fundamental, donde se mueve, no sé, debe ser el 30 % de la producción del país ¡Es

vital! Y a donde pasa todo el tránsito internacional que va a cruzar allá ¡No se entiende cómo no se ha hecho antes! Es decir, es una cuestión estratégica fundamental (E2).

- La principal vía de conectividad interurbana entre las trece localidades y las áreas rurales.

También en el aspecto educativo es importante, hay gente que se toma el colectivo de acá y si tomas el combinado o tenés que entrar por Las Higueras lo mismo haces un tramo por la 158. O sea, hay conexión entre los tres municipios. Hay gente que vive acá y tiene familia en Higueras también. Es como que está todo transversalizado por decirlo de alguna manera. Somos comunidades que a lo largo del tiempo fuimos creando vínculos que nos hacen ser un conglomerado. No sólo nosotros tres, los del Gran Río Cuarto. También General Cabrera, Deheza, Carnerillo, son todos pueblos uno al lado del otro (E7).

- La doble condición de ruta y calle principal en algunas de las trece localidades del trazado.

Algo hemos ido tratando de hacer para mejorar. Porque esto, para nosotros, no es solamente la ruta. Es el boulevard San Martín, es decir, es parte de nuestra jurisprudencia. Entonces, la gente no va a quejarse a Vialidad, viene a la municipalidad y nosotros al vecino alguna respuesta le tenemos que dar (E12).

Cabrera tiene un tema que la ruta pasa bien por el centro entonces tenemos la mitad de la ciudad para un lado, la mitad para el otro. Entonces el momento de tránsito, de mucha congestión, el momento pico realmente nos causa muchísimo problema (E5).

- El lugar de ubicación de los principales comercios y servicios de las localidades con menos población.

Es para nosotros el boulevard San Martín, la ruta 158, el principal corredor comercial que tenemos. Porque usted tiene en un pueblito tan chiquito 8 comercios al costado de la ruta porque claramente es el sector más fuerte comercialmente hablando. Entonces, en esos 7 u 8 comercios hay 20 fuentes de trabajo que al deprimirse la cantidad de vehículos que pasan frecuentemente, producto de una autopista o una autovía, son puestos de trabajo que se ponen en jaque. Por eso, es un beneficio de acuerdo a por dónde se lo mire. Comercialmente hablando, usted vaya a mencionarle la autopista a los comerciantes, no quieren saber nada. Vaya a hablarle del tema a los automovilistas que a diario circulan y están totalmente a favor (E18).

Está la terminal de buses también. Como ha pasado ya en otras localidades donde ya pasa la autopista y donde el impacto económico claramente es visible (E12).

- Una emergente capacidad relativa de la infraestructura vial para sustentar un parque industrial urbano.

La nueva autovía yo creo que es una oportunidad para Dalmacio, porque nosotros si logramos desarrollar un parque industrial en esa autovía, Dalmacio puede cambiar. Porque estamos en un cruce de ruta y estamos geográficamente al centro de Córdoba. Entonces estamos en un lugar estratégico importante, estamos en un nodo importante. Si nosotros desarrollamos un parque industrial ahí donde brindemos la energía, no tan solo que puede servirle a lo que tenga que ver con la autovía, que pueden poner una estación de servicio o alguna de estas cuestiones (E18).

- El rol ambivalente de la ruta en la definición de la dinámica económica de las localidades con menos población.

Básicamente pasa por ahí. Porque la dinámica del pueblo la marca la ruta. Nos va a ser beneficioso siempre y cuando en la convivencia con la ruta, la ruta esté mucho más aliviada en su tránsito, vamos a vivir mucho más tranquilos, en paz, con mayor seguridad los que cruzan, van, vienen. Para trasladarse a Villa María va a ser un escenario distinto. Después, desde lo comercial va a ser, por lo menos el primer impacto, negativo. Esto es como el boxeador que le mete una primera mano. Al principio va a sucumbir y después acomodará el cuerpo y resurgirá, se acomodará a las circunstancias. Pero el primer gran impacto va a ser fuerte hasta que volvamos a acomodar el cuerpo y recuperemos cierta dinámica ya con otras reglas del juego (E12).

- La conectividad con los puertos para la exportación de la producción agroindustrial de la región.

Creo que las autovías son sumamente necesarias por la economía de los lugares. Al sur de Córdoba le va a permitir no quedar fuera de ese mapeo comercial, porque afecta a los comercios de cada localidad y también hay que mirar en general lo que sirve para el sur tener conexión con el puerto, por ejemplo. Para la zona es importante. Para no ceder espacio a otras localidades del norte... Es importante, por el corredor bioceánico. Exportación e importación (E7).

Indudablemente si uno hace el análisis netamente desde el punto de vista de la seguridad de las personas, la ruta 158 no debe ser una ruta sino una autopista. Por lo cual me parece que la ruta 158 sin lugar a dudas por el tránsito que tiene, todo el Mercosur va por ahí: brasileros, paraguayos, chilenos pasan por ahí. Todo el tema de la parte agropecuaria (E1).

Estos testimonios de los referentes locales reconocen muy diversos aspectos de la importancia de la Ruta Nacional 158 en lo personal, como viajeros frecuentes de conectividades diversas, para su actividad, por ejemplo, en organizaciones públicas y privadas, y para la región, por caso en la actividad agroindustrial o la vida cotidiana de las localidades.

Condiciones de las rutas y el tránsito en la región

¿Cómo evalúa las condiciones históricas y actuales de la Ruta Nacional 158? ¿Por qué? Las expresiones de los referentes locales del desarrollo destacan varias condiciones de la carretera que vincula a trece localidades en un trayecto de aproximadamente ciento cincuenta kilómetros entre las ciudades de Río Cuarto y Villa María:

- La constante circulación de camiones de carga con patente nacional o internacional.

Soy un usuario de la ruta, la 158. Ustedes han venido ahora, la han vivido y el tráfico que cada vez se torna más complicado. Y en momentos de cosecha eso todavía aún más, pensando que en Deheza está la aceitera. Entonces todos los camiones de Mackenna, mucho más lejos, vienen a parar acá. Y todas las plantas de maní las tenés en Deheza, Cabrera, Hernando, Las Perdices. Entonces hace que el flujo de camiones, de abril te diría en adelante, se torna más complicado (E9).

Que ese es el otro problema que tenemos actualmente en la 158, en los momentos que tenés un tránsito de camiones que abastecen a todo el sector productivo, no podés circular, tenés que manejar a la velocidad que se pueda. Porque incluso te arriesgás a pasar y todas esas cosas que bueno, vos viste la cantidad de accidentes que hay (E2).

Es una ruta muy transitada por camiones, muy transitada por camiones. Y eso genera un tránsito lento. En la época de cosecha es donde se ve mucho más tránsito (E15).

La gran mayoría de los camiones que viene a nuestra planta vienen del sur, de Río Cuarto para acá. Hablamos de Mataldi, Huinca Renancó, provincia de Buenos Aires, pasan por Río Cuarto y vienen para acá. Y de acá a Villa María es un gran problema. Porque nosotros todo lo que es exportación lo manejamos con contenedores, se cargan alrededor de 50 contenedores por semana. Eso va todo de acá a Rosario o a Buenos Aires (E13).

- La permanente circulación de vehículos del transporte interurbano colectivo de pasajeros.

En el caso mío, a mí me gusta ir para aquel lado, para Villa María, al margen del terrible quilombo que es esa ruta, me gusta. Porque se pasa rápido, es otra clase de gente. Es un flujo de gente importante que sube y baja, no tenés gente que... por decirte un ejemplo: hoy en Villa María salieron 5 personas directo a Río Cuarto, sin bajarse. Pero yo acá a Río Cuarto llegué con 40 personas. En el medio se me bajaron 35 personas en Deheza, suben en Arroyo Cabral 15. Muchos chicos que estudian primario y secundario, que suben en Villa María y bajan en Arroyo Cabral, hay chicos que suben en Arroyo Cabral y bajan en Luca, van viendo la disponibilidad. Y después desde Dalmasio Vélez hasta Deheza son todos chicos que van al Colegio Técnico de Deheza... Pasó un tiempo que alternaba colectivos de media distancia con el urbano y en el urbano me agarraba dolor de cintura. Ahora ya no me duele nada más (E23).

- La compleja circulación de maquinaria agrícola de gran porte.

Es imposible circular con la maquinaria agrícola. El anteaño hicimos maní, que implica llevar las maquinarias armadas. Yo cada movimiento, antes de hacerlo le informo a la policía porque pongo balizas, son 5 kilómetros, pero no te prestan atención, no te respeta nadie. Hay gente que no está acostumbrada al tránsito agrícola, te agarra en vacaciones y el que está en vacaciones no está acostumbrado. Ven las maquinarias, pero vienen a 110 kilómetros por hora y empiezan a frenar. Entonces cortas clavo como loco. Lo que cambió es que hay mucha gente que no es habitual de la ruta, por el turismo. Si estuviera la autovía, esta ruta sería la alternativa para mover el tráfico agrícola (E10).

Y para nuestras ciudades son rutas que hoy por hoy tienen mucho tráfico. Tienen una... podemos decir que hay ciertos momentos del año que es pesada, que la sufrimos realmente. Porque nosotros, como tenemos el maní como centro eje en Cabrera, la 158 con toda la cantidad de camiones en el momento de cosecha, que viene más que todo del sur de Córdoba para General Cabrera, es una ruta muy transitada. Por eso hoy ya, una ruta pensada para equis cantidad de autos en un montón de años atrás y hoy está quedando absolutamente chica (E5).

- El significativo incremento de la circulación de camiones y otros vehículos pesados en períodos de cosecha.

En épocas de cosechas, principio de año. En épocas de siembra, también. Porque toda la maquinaria circula por esa ruta con las medidas preventivas. Pero sucede que antes estas

maquinarias tenían este espacio alternativo de circulación. Ahora, como legítimos usuarios, pueden circular por la carpeta asfáltica, pero retrasa en tiempo a otros conductores. Entonces te topas con una cosechadora y, cuando querés ver, tenés 3 camiones atrás. Y después es imposible pasarlos. Pero también tiene mucho que ver los horarios para circular. Los que hace años que circulamos sabemos en qué horarios es más factible circular con tranquilidad. Generalmente los camiones de alta envergadura circulan de noche por una cuestión de cuidado de cubiertas, de seguridad. Entonces cuando me ha tocado viajar tarde se nota mucho la carga de camiones más que todo (E16).

Pero la cuestión de la soja que llega por camiones acá es imposible. Cuando se está en cosecha directamente no se puede circular con una ruta de una sola mano. Y los fines de semana es increíble. Porque es una ruta internacional, por acá pasan muchos camiones de Brasil a Chile y al revés, de Chile a Brasil. No lo hacen durante los días de semana porque directamente no hay manera de circular. Pero los fines de semana es increíble. Así que acá hay tráfico permanente (E6).

Sí, en la época de cosecha el problema es terrible. Estamos hablando desde febrero, desde fines de febrero hasta julio, julio, principio de agosto. Esos meses son fatales. Son seis meses casi. Obviamente eso es como si fuera una campaña. No es siempre, sino que empieza en febrero y debe llegar un pico que es en marzo, abril, mayo que es lo mayor y empieza a bajar hasta julio y agosto. Pero en esos meses es de terror (E3).

Nosotros empezamos en finales de marzo. Marzo, abril, mayo, junio, julio; que en julio ya empieza a bajar. Porque se ha corrido, antes era más... antes estaba la soja, el maíz, después seguían el maní, después empezaban los insumos, después empezaba de vuelta la siembra y después el trigo ahora en diciembre. Ahora es como que, con el tiempo, se ha puesto todo muy junto. El maní ya está en cosecha, en abril, y se junta con la cosecha de maíz. Este año yo creo que va a ser diferente porque se va a hacer todo ciclo de segunda, va a haber mayor movimiento en julio que en los primeros meses, por la sequía. Los primeros meses de 2023 yo creo que este año vamos a tener poca soja, lamentablemente, y vamos a tener más maní. El maní se las aguanta más al clima y todo eso. Después que termina también la cosecha, hacemos algo de insumos, fletes paletizados. O sea, que por ahí los camiones tienen que tener varias funciones, no solamente llevar cereal. Y también hay acá mucho movimiento, nada más que nosotros no entramos en ese rubro, lo que es semi paletizado de carga de aceite, carga de contenedores, todas esas cosas que no hacemos nosotros acá, lo hace cada planta. Pero también el movimiento es bastante, mucho digamos, intenso (E8).

- Una traza de la ruta que atraviesa las localidades con presencia de semáforos como reguladores de la circulación.

Encima cada pueblo tiene sus semáforos, que es lógico, pero si te agarra una fila de 10 o 20 camiones vas a parar allá... Porque cuando abre el semáforo los camiones no tienen la velocidad de los autos. Hacés 20 metros, vuelve a cortar. Es tedioso (E9).

Y aparte pasa por adentro de los pueblos, que es otro drama, en todos. En Carnerillo. Cabrera, Deheza, Las Perdices. Un disparate que pase por el medio de las ciudades y los pueblos. Ese es el otro gran problema (E6).

Directamente liberan los semáforos. Hay inspectores de tránsito y liberan los semáforos para que el tránsito sea más fluido. Deheza, por ejemplo, en vez de hacer eso, yo no sé quién maneja los semáforos, pero ponen los semáforos en intermitente. A partir de las 6 de la tarde los semáforos están en intermitentes. Me había olvidado de ese tema, que es importantísimo. Además, yo me imagino a la gente para cruzar de un lugar a otro de Cabrera o de Deheza (E3).

- Evaluación sobre el estado diverso de la carretera en sus distintos tramos.

Si tengo que evaluarlo en términos numéricos yo diría un 7. Porque esta ruta ha sido repavimentada hará cuestión de 5 años. Completamente repavimentada. Ahora, al ser una ruta Nacional depende completamente de Vialidad Nacional entonces cuando se ha repavimentado se han utilizado los carriles alternativos de lo que era la vieja ruta, porque si uno hace un revisionismo histórico, antes de ser la ruta 158, hicieron primero la ruta nueva en paralelo a la ruta vieja. Entonces, cuando tuvieron que repavimentar hace 5 años atrás, se utilizaban ciertos trayectos de la ruta vieja. Pero sucede que el transporte pesado que circula por esa ruta hace que se rompa fácilmente. En cuanto a las medidas precautorias ahora han puesto en Chucul unos semáforos, antes existían lomas de burro, pero en ruta Nacional no se pueden poner, entonces lo sacaron y han puesto ya como algo superador los semáforos. Hay una velocidad, como lo establece la ley, tanto máxima como mínima. Se nota mucho los que somos bien regionales o habituales, sabemos por dónde pasar y a qué velocidad. Además, está la policía caminera haciendo los controles de exceso de velocidad y muchas veces se nota, cuando viajo en horarios cargaditos, que la mayoría de las patentes que detiene la caminera son de otros lugares. Me ha tocado muchas veces salir de testigo porque algún usuario no quiere reconocer algún exceso de velocidad o falta de tránsito y que es tu obligación ciudadana salir como testigo. Pero insisto es una ruta muy engañosa (E16).

Sí, la ruta está bien dentro de todo. Han arreglado estos últimos años pasos complicados que quedaron bien, están sacando plantas de los costados, la banquina es asfaltada lo cual es bueno, cortan el pasto. Está más o menos transitable. Está demarcada. Yo te hablo puntualmente del tramo Río Cuarto - Chucul (E1).

- Deficiente estado de la infraestructura vial secundaria y terciaria en la región.

Sí, si me preguntás hemos llegado a un punto en donde, a lo mejor debería haber estado hace 20 años atrás. Y viste llegamos a un punto donde te hace falta la principal. Y las secundarias también. Es como que se junta todo. Yo pensaba, el estado de algunos caminos... por las lluvias, el agua cae a los campos y la vía de escurrimiento pasa a ser la calle. Y ves unos ríos en los caminos... Si vos te ponés a pensar también, en la producción ahí va creciendo, de estos últimos 30 a 40 años cada vez más. Entonces esos mismos caminos que antes fueron pensados para un carro a caballo, que iba una vez al día. Ahora cambiaron los pesos, las frecuencias. Y estamos hablando de los mismos caminos que mi abuelo andaba. Entonces todo eso lleva a un deterioro que ya tendríamos que tener las vías principales o más conectadas. Yo no digo que sea más importante esto que aquello, yo creo que los dos hay que complementar. Tenés caminos que fueron pensando en otros momentos y están mucho más degradados (E9).

Los caminos rurales hay lugares que están muy buenos como Villa Sarmiento, que tiene un consorcio. La parte de Del Campillo también. Hay muchas cosas olvidadas pero el consorcio está muy bien organizado y después al haber productores de campos grandes de gente que vive en la zona trabajan en pos del desarrollo. Entonces el consorcio lo manejan ellos, aportan y se preocupan. Respetan el día de lluvia, por ejemplo. Entonces cuando hay mayor participación, hay mayor compromiso y trabajan bien. En otros lados los consorcios han empezado a desaparecer, hay zonas más complicadas. Y que todos participen es difícil. Todo se empezó a hacer más individual. Cuando son menos y son grandes es fácil. Acá hay muchos caminos de tierra y les falta el arenado. No existen redes terciarias. Las redes secundarias zafan (E10).

Y hay tramos los caminos de la zona que no están pavimentados. Cuando hay mucha sequía se complica porque hay mucho guadal, los camiones van más pesados, empiezan a tomar

temperatura, todo lo que es allá para el lado de la Ñatita, que se le dice, han ripeado. Algunos productores han ripeado lo de ellos. Los mismos productores se han organizado. Qué bueno, que han traído, apoyados por la Municipalidad, no sé si la Municipalidad compró el material y los productores lo iban a buscar, o iban a medias, algo así. Y se ha hecho para afirmar un poco los suelos. Cuando hay mucha agua no se va. Y en la zona, no sé entre los campos, si llueve mucho tal vez se hace difícil. Por lo general son 24 horas, el consorcio caminero no te deja porque rompés todo. Pero a lo mejor te agarra la lluvia en el campo y se vienen los muchachos, sino tenés que esperar 24 horas para poder circular. Esa es una norma que hay. Que ni los productores la cumplen porque a veces se van en la chata a ver cuánto llovió en el campo. Por la necesidad de saber cuántos milímetros cayeron (E8).

- Problemas del diseño y el mantenimiento de la carretera.

Te diría que está muy mal dimensionada para el caudal de tránsito que tiene. Ya es complicadísimo poder transitarla en épocas normales y en época de cosecha olvídate. Es tremendo. [...] Sí, se han hecho algunas mejoras en los últimos años a respecto a la calzada, pero es la misma desde que nació la ruta, hará 70 años, 80 o más (E2).

La evaluación que nosotros tomamos es que se rompe con facilidad. Tuvimos hace años atrás una Ruta 158 que fue un desastre. En los años 2000, 2001, Sí, tremendo. Y después se hizo la ruta nueva y ya, si ustedes la ven ahora, han hecho un tramo nuevo de acá de Deheza para Río Cuarto. Ya se ha hecho de vuelta la ruta. Y acá está toda marcada, está toda abovedada aquí de Deheza para Perdices (E8).

Y si esperás que el Estado venga a mantenerla, vas a esperar como parte de la 158 que hoy está destruida desde hace 30 años. No, no es parejo el estado de la ruta. Hoy desde Las Varillas, pasando Laspiur, casi llegando a Quebracho Errado está en muy malas condiciones. Ahí es mucho peor. De noche no ves nada porque no está marcada la ruta, hay pozos, los camiones esquivan. Acá está mala, pero allá está muy mala (E4).

A eso vos tenés que agregarle el estado de la ruta, que si bien, de Río Cuarto a Deheza en algún momento se repavimentó; de Deheza hacia Villa María no. Entonces el estado de la ruta, por ejemplo, te doy un ejemplo: vos llegas a Luca. Cuando vos llegás a Luca tenés unos desniveles que si vos tenés un auto bajo toca abajo, no sabés si ir por arriba de la huella, en la huella (E3).

Hace 10 años más o menos de ser viable transitar la ruta. Empezó a crecer más y más. Hay gente que no es habitual, y se pregunta cómo hacemos para circular por esta ruta. Mis suegros del norte me dicen eso. Me preguntan cómo hago. Nosotros no nos damos cuenta. Mi papá me dice antes no era así. Vos de acá a Villa María, haces todo el viaje atrás de 3 camiones y no los podés pasar. Y encima los camiones internacionales que vienen con horarios. La autovía permitirá desviar el tránsito pesado (E10).

La ruta soporta lo que puede soportar y los gobiernos hacen a medida que pueden hacer. Esta ruta, que yo recuerde, se ha repavimentado dos veces. Pero cuentan los que tienen más años que, por lo menos, 3 o 4 veces ya se ha hecho un reasfaltado. El tema es que al ser un tránsito permanente siempre la presencia del Estado va a ir por detrás de la realidad, del mejoramiento de la ruta, porque es imposible estar siempre al día con las mejoras, reparaciones y con el perfecto y óptimo estado de la ruta cuando le pasan camiones con 40, 45 o 50 mil kilogramos todo el tiempo. ¿Cómo hace? Es imposible (E12).

Claramente la 158 es una ruta que está físicamente completamente saturada, hay ciudades y pueblos que han sido atravesadas por esta ruta históricamente, lo que nos ha generado

innumerables inconvenientes porque estamos hablando de una cantidad de camiones que transitan por día, miles que transitan por día y estamos hablando con tránsito de material de lo más variado y estamos hablando de una cantidad de vehículos también particulares de modo que se trasladan en este sentido. Entonces, hay cuestiones que tienen que ver con la tranquilidad de la población. si uno ve lo que pasa en Perdices, en Deheza, en Cabrera, donde la traza urbana de la ruta se confunde ya, porque hay otros pueblos que han venido. La ruta no deja de tener la visibilidad de ruta, pero en otras localidades: Las Varillas, nosotros, Cabrera, Deheza, la ruta se confunde, entra. En nuestro caso entra al centro (E17).

Así que, volviendo a la pregunta, soy un usuario de la ruta. La ruta 158, ustedes han venido ahora, la han vivido y el tráfico que cada vez se torna más complicado (E9).

Y la ruta 158, casi en toda su extensión, no tiene variantes de paso ni circunvalación. La ruta 158 encara desde el frente a todas las localidades. Y esto ha hecho que la traza urbana de nuestras localidades se vea impactada por lo que ha sido la historia creciente al lado de la ruta 158. Por eso vemos cuando cruzamos Perdices, cuando cruzamos Deheza, cuando cruzamos Cabrera, cómo hasta los acopios, las industrializaciones, todo se ha hecho a la vera de las rutas. Y esto, cada vez más, plantea tensiones. Tensiones de quienes producen, que tienen que entrar con su producción al centro de nuestras localidades. O de quienes industrializan y ven un engorro enorme de tener que estar en una tensión permanente con los vecinos. Y los vecinos de las localidades que sufren, por un lado, pero que, por otro lado, cada vez que esto tiene una dinámica económica nos vemos beneficiados. Entonces, hay una tensión permanente que se puede resolver. Pero para resolverla hace falta una inversión multimillonaria, lamentablemente (E24).

El mantenimiento no es tan malo, se había ahuellado la ruta acá de Dalmacio y también en Luca pero la acomodaron un poco (E18).

- La intensidad del tránsito de personas y bienes incrementada durante las primeras décadas del siglo XXI.

La ruta 158 fue empeorando. Hace 20 años atrás estoy segura que era mucho más bajo el flujo y el incremento de los mismos parques automotores de todos estos pueblos aledaños y toda esa historia hizo que se fuera cargando cada vez más de vehículos. No lo tengo en números, pero visualmente se puede apreciar. Mira, yo tengo compañeros que viven en Buenos Aires y cada vez que vienen acá se agarran la cabeza porque esto los supera (E9).

La 158 de por sí, es cargada igual o más que como era antes la ruta hacia Córdoba. Tanto o más. Es súper complicado, y peor cuando es la época de cosecha. Yo no vengo, vengo por Carlota. Prefiero alargar porque es impresionante todos los camiones de maní y de soja, los concentras todos en este pedacito. Más el tráfico normal de esta ruta. Tenés todas las plantas cerealeras juntas. Es impresionante y es intransitable. Por seguridad yo me vengo por otra ruta porque están todos cansados, hay camiones de baja cilindrada o camiones viejos, transitan con suerte a 80 kilómetros por hora y todo el flujo se concentra de las 5 de la tarde en adelante. Por la cuestión agropecuaria. Mucha gente de Cabrera o de Deheza viene por la autopista alargando kilómetros porque así ahorras en tiempo y en seguridad. Hasta he optado por dormir en el campo y no viajar porque es complicada la ruta. Y después también la época de turismo. Encontrás gente a mil por hora, con gente que está de vacaciones... Yo amo mucho la ruta, viajaba un montón. Pero las cosas que ves en la ruta... Yo creo que no hay tantos accidentes por una cuestión de suerte. Hay gente que está acostumbrada a otro tránsito, entonces se abre para pasar y van y vuelven. Y uno sabe que son turistas. Se abren a pasar y vuelven porque no pueden. Es gente no habitual de esta ruta. En otras rutas esto no pasa. Tenemos ruta internacional, tenemos el polo manicero sobre esta ruta, el polo sojero,

todo pasa por esta ruta. Hay brasileros, paraguayos, más todos los camiones de la cosecha, más toda la gente que trabaja relacionada al sector que se mueve muchísimo (E10).

Siempre, yo desde que tengo uso de razón, la ruta siempre tuvo ese movimiento. Pero se ha acentuado en los últimos 10 años. Desconozco por qué, pero en los últimos 10 años se acentuó. Se acentuó en todo porque se han ido fortaleciendo algunas zonas turísticas donde el paso por acá es obligado. Entonces eso ha hecho que una mayor afluencia de vehículos se genere. Empresas maniseras y de otros rubros también se han consolidado, han ampliado su espectro, su poderío, entonces eso ha hecho que el tránsito de camiones sea mayor. Después, esta es una zona productiva muy fuerte (E12).

En este tiempo se ha hecho más intenso el tráfico. Yo creo que tiene que ver con más movimiento económico, con más inversiones de las empresas. Pienso que lo del campo está cada vez más, apuestan a esa producción agrícola. Si bien siempre fue nuestra provincia agrícola ganadera, pero en este último tiempo me da la impresión que se ha acentuado aún más (E14).

Hace 10 años más o menos dejó de ser viable transitar la ruta. Empezó a crecer más y más. Hay gente que no es habitual, y se pregunta cómo hacemos para circular por esta ruta. Mis suegros del norte me dicen eso. Me preguntan cómo hago. Nosotros no nos damos cuenta. Mi papá me dice que antes no era así. Vos de acá a Villa María, haces todo el viaje atrás de 3 camiones y no los podés pasar. Y encima los camiones internacionales que vienen con horarios. La autovía permitirá desviar el tránsito pesado (E10).

- Las roturas, deformaciones de la carpeta asfáltica y falta de señalización en la ruta.

No está señalizada, esas cuestiones. La ruta es una lástima porque la arreglan, pero no sé si no controlan el peso de los camiones, que se vuelve a romper, se vuelve a generar huella. La huella es peligrosa cuando llueve porque te desestabiliza el vehículo. Y se empieza a panzear, que le dicen (E15).

- La carencia de servicios e infraestructura en la carretera.

No sé si tantos camiones internacionales, pero el camionero que pasa por acá seguro para en los servicios de la ruta. Acá no hay playa de camiones grandes, si hubiera alguna playa tal vez tendría otro auge (E18).

No hay control, entonces suceden estas situaciones así. Tampoco estamos diciendo que es un desastre, pero tenemos una gran cantidad de camiones. La han controlado bien, lo que no han controlado es el alumbrado (E18).

El alumbrado acá es un desastre, sobre todo en el cruce, porque ahí algunos dicen que es de la provincia, los de provincia dicen que es de nación. La rotonda y el cruce es un desastre acá. El intendente dice que les corresponde a ellos, que ellos no ponen plata. Tenemos curvas muy cerradas saliendo para Perdices, eso tampoco está iluminado. Lo que pasa es que eso fueron obras donde no las verificó nadie, entonces esas obras funcionaron unos meses, pagaron a empresas que hicieron desastres y pasó eso. Después te impulsan de que la cooperativa tendría que hacerlo, la cooperativa no digo que no lo podría estar haciendo, pero hoy tiene problemas muy serios. Es para otra instancia, no puedo cambiar todo del día a la mañana. Pero en eso sí, el alumbrado estamos muy mal. El mantenimiento no es tan malo, se había ahuellado la ruta acá de Dalmacio y también en Luca, pero la acomodaron un poco. No sé si hay o no un abandono. En el alumbrado seguramente sí (E18).

- Las dificultades de algunos tramos entre las localidades con circulación más compleja.
Más que nada el tiempo perdido. Mucha gente pierde tiempo, la ruta es muy lenta y va a generar un ambiente más seguro, si se respeta por supuesto la velocidad. R: ¡Claro! En la autopista si tenés accidentes es porque algunos se aceleran más de lo que está permitido. Bueno, los accidentes pasan. No es determinante. Pero lo más complicado es de acá a Deheza. Ya después en Perdices se acomoda muchísimo la ruta (E15).
- La presencia de diferentes ritmos de circulación entre los pobladores locales y los usuarios externos de la ruta.
Estamos siempre preocupados, pero bueno, es difícil la convivencia de la gente del pueblo que quiere que pasen despacio y la gente que va por la ruta que no quiere pasar despacio para no perder ritmo. Pusimos semáforos y más o menos dentro de todo, se controla, pero bueno el tema está, el tráfico está. No hay otra forma. Si no pones semáforos, tuvimos varios accidentes. Está complicado. Con el semáforo se evita un poco eso (E1).
- El justificado control del tránsito por la policía caminera.
Es mejor una autopista, desde ya. Porque en una autovía hay que tener un poco más de cuidado, hay que respetar las velocidades. Uno realmente se da cuenta ahora con los accidentes que hubo que, menos mal que uno acá en Córdoba el control de las camineras es bueno en ese sentido. Porque uno es hijo del rigor, por ahí si no te controlan uno se excede. Nos pasa a todos (E6).

Estos testimonios de los referentes del desarrollo en general reconocen varias condiciones, en general problemáticas de la carretera y el tránsito por la Ruta Nacional 158 cuyas consecuencias diversas son tematizadas en la siguiente sección del capítulo. Estas condiciones incluyen, entre otros aspectos, el crecimiento del tránsito intenso de vehículos diversos, los problemas de diseño y mantenimiento y el atravesamiento de las localidades por la ruta internacional.

Consecuencias de una carretera “saturada” y “colapsada”

¿Cuáles son las consecuencias de las condiciones actuales de la Ruta Nacional 158 para la circulación y la vida cotidiana en general? Las diversas consecuencias de las condiciones actuales de la carretera y el tránsito por la Ruta Nacional 158 son tematizadas por los referentes del desarrollo en los siguientes términos:

- La carencia de fluidez en el tránsito interrumpido por una ruta internacional con insuficiente infraestructura.
Claro, porque es una ruta que es internacional. Entonces desde chica he visto que los camiones de carga con la producción, porque es una zona de granos, de campo. Y bueno, siempre vi pasar los camiones de carga, en determinada época del año, cuando la campaña, por lo general; y por tener la Aceitera en General Deheza. Entonces son cuestiones que hacen que

el tránsito, en esta Ruta 158, no sea siempre fluido, pero en esta última época es muchísimo más. Entonces ahí se hace más evidente la necesidad de una autovía, en esta zona, porque vos querés subir a la ruta y estás capaz un tiempo, a pesar de que están los semáforos y todo. [...] A veces no puede subir porque está un vehículo y vos tocás bocina para poder subir porque bueno está... pero impresionante (E14).

La 158 quedó chica, fundamentalmente a medida que creció la producción agropecuaria. Y también imaginemos que, cuando crecieron las relaciones con los países limítrofes, como Chile y Brasil, a través del Mercosur y todas estas cuestiones, el transporte internacional creció también. Cuando crece la actividad económica es evidente que también va a crecer el flujo que transita la ruta 158. Pero fundamentalmente el mayor crecimiento económico a nivel país, regional e internacional inevitablemente hace crecer el flujo (E4).

Sí, Manicel. En Pasco, en Cabrera están los Cavigliaso, Prodeman. Entonces ustedes fíjense, en un radio de menos de 100 kilómetros hay todas esas empresas que mueven y movilizan; la ruta no da abasto (E12).

- La casi constante circulación dificultada por la cantidad y diversidad de vehículos en tránsito.

Es una ruta complicada. Tiene sus mañas por así decirlo. Al ser una ruta Nacional y ser ruta del Mercosur, uno se encuentra con vehículos de todo tipo, tamaño y niveles de transporte. Desde colectivos hasta camiones que circulan con determinados tipos de carga, depende del horario donde vos transites, es beneficiosa o es bastante perjudicial. Porque es un poco engañosa. Tiene muchas rectas, lo que incentiva al conductor a llevar una velocidad más rápida. Yo al llegar solo hasta Cabrera paso dos centros urbanos: Chucul y Carnerillo. En 45 minutos llego a una velocidad de 100 kilómetros por hora. Yo conozco la ruta y sé en qué momento pasar un vehículo, en qué momento no hacerlo. Pero se nota mucho cuando hay gente que viene de otro lado, de otra provincia, de otro país, donde se quedan obnubilados por esta recta y cuando se dan cuenta viene un camión de frente y bueno... Varios siniestros han pasado en esta ruta (E16).

No hay ruta más complicada que ésta en Argentina. Porque antes era provincial 1, no quiere decir que porque pasó a ser nacional 158 es que la cuestión es más complicada. Sino el hecho de que haya tantas empresas, sobre todo entre Río Cuarto y Dalmacio Vélez. Ya en Dalmacio Vélez hasta Villa María cambia. Hay en Arroyo Cabral, en Luca también hay plantas de maní, pero no es tanto el problema. Aparte acá tenemos AGD que ahora está moliendo 8 mil toneladas diarias de soja, así que imaginate. En transporte de mercadería menos mal que ellos han desarrollado todo lo que es ferrocarriles. Pero la cuestión de la soja que llega por camiones acá es imposible. Cuando se está en cosecha directamente no se puede circular con una ruta de una sola mano. Y los fines de semana es increíble. Porque es una ruta internacional, por acá pasan muchos camiones de Brasil a Chile y al revés, de Chile a Brasil. No lo hacen durante los días de semana porque directamente no hay manera de circular. Pero los fines de semana es increíble. Así que acá hay tráfico permanente. Yo para ir a Buenos Aires, uno lo hace ahora por Villa María por autopista. Pero el drama es llegar a Villa María. Yo te digo el caso mío, pero para cualquiera. Y nosotros ahora para ir a Córdoba menos mal que está la ruta E90, si no lo mismo. Para llegar a Dalmacio Vélez Sarsfield es un drama. Y aparte pasa por adentro de los pueblos, que es otro drama, en todos. En Carnerillo. Cabrera, Deheza, Las Perdices. Un disparate que pase por el medio de las ciudades y los pueblos. Ese es el otro gran problema (E6).

No, se habla hace muchísimos años de eso. Te diría que los vecinos más memoriosos y demás, ya ellos escuchaban hablar de la autopista. Por eso, para nosotros, no digo que es un

viejo anhelo o un viejo sueño, pero si es un tema ya recurrente que se hable de la autopista, de la autovía y que nunca llegó. Pero, en realidad, el tema se viene hablando hace muchísimos años. Más ahora donde el estado de la ruta se ha convertido en una traza totalmente colapsada. (E12)

En el caso mío, a mí me gusta ir para aquel lado, al margen del terrible quilombo que es esa ruta, me gusta. Y el tema más complicado yo lo considero de acá a Las Perdices, primero por una cuestión de semáforos. Es un mal necesario pero que hoy por hoy... destruye las rutas. Vos fijate que donde hay semáforos hay una ruta rota, poceada... Cuando vos frenas y cuando aceleras todos los kilos van al piso. La repetición constante de camiones más los autos, toda esa cuestión hace que las rutas se rompan y tengas problemas como los que hubo esta semana, un choque entre Deheza y Las Perdices. Hay una huella que se llena de agua y si no conoces... Y en la salida de AGD, cuando llueve, el cereal que va quedando en el piso genera una grasitud que apenas llueve es intransitable, parece jabón (E23).

Nosotros en función de todo lo que vengo comentando, de lo que significa transitar esa ruta, directamente tercerizamos la actividad salvo que necesitemos dirigirnos personalmente para hacer algún negocio o trámite que requiera estar físicamente en el lugar, sino lo tercerizamos. Una empresa nos lleva o nos trae las cosas (E11).

Los fines de semana son iguales, los que son turísticos se vuelven imposibles de transitar. Los tramos que unen con las sierras son imposibles. Se hace más pesado desde esta época hasta agosto. Pero después quedan todos los camiones grandes que andan a 90 o 100 kilómetros y no molestan porque van rápido. Cuando se juntan todos, bueno, pero no van molestando. Ellos pisan y se van (E23).

- La sensación de riesgo y otras percepciones negativas en los conductores de diferentes vehículos.

Siempre tiene tránsito porque, recordá que la ruta 158 desde Villa María es la columna vertebral para todo lo que sea sacar producto desde Brasil a Chile, pasa todo por la 158. O sea que vos tenés todo el año camiones internacionales. A esos caminos internacionales, en la época de cosecha, tenés que sumarle los camiones que vienen con distintos tipos. Recordá que en General Deheza está Aceitera General Deheza. Entonces, todo lo que es cereal, muchos camiones vienen a General Deheza. Desde el norte y desde el sur, tenés toda la zona manisera que viene a Carnerillo, Cabrera, a Deheza y a alguno va a Dalmacio, que también hay planta procesadora de maní. Entonces, eso es una cosa ¿no? La seguridad vial cuando uno transita por esa. Entonces eso es por el alto tránsito que tiene de camiones. Entonces vos tenés dos cosas: Una, la seguridad vial de que se ponen tres camiones y no hay forma de pasarlos. Vos tenés un tránsito, por ejemplo, Dalmacio Vélez. Es un pueblo chico pero el tránsito que tiene no te permite a vos adelantarte. Si vos tenés dos camiones tuyos adelante, viniendo desde Villa María hacia Deheza, todo el trayecto hasta salir de Dalmacio Vélez tenés que hacerlo atrás de ese camión, independientemente si ese camión va a 20, a 25 kilómetros o lo que sea. Aparte creo que es importantísimo, es como que ya llega un momento donde se satura la ruta... En la época de cosecha el problema es terrible. Estamos hablando desde febrero, desde fines de febrero hasta julio, julio, principio de agosto. Esos meses son fatales. Son seis meses casi. Obviamente eso es como si fuera una campaña. No es siempre, sino que empieza en febrero y debe llegar un pico que es en marzo, abril, mayo que es lo mayor y empieza a bajar hasta julio y agosto. Pero en esos meses es de terror (E3).

No tengo una estadística de los siniestros que se producen, pero siempre es como estresante, por lo menos para mí, en esta época donde hay mucho tránsito, ese caos. Y otra cosa que me olvidé: dentro de esa época, tanto a la noche, como a la mañana, es donde más se da. Algo

que me olvidé de decirte, acá en la época de cosecha eliminan los semáforos. Porque esa es otra, en la traza urbana empieza a haber una cola, por ejemplo, acá si se traba el semáforo, tenés hasta el cementerio cola de camiones... No, qué sé yo, debe haber 1.500 metros. Pero a veces llega hasta el puente (E3).

Durante la pandemia lo que más llamaba la atención era la escasez de vehículos en la ruta. Usted salía a Villa María, iba tranquilo, piola, porque en 15 minutos ya estaba en el lugar. No había nadie en la ruta (E12).

Hoy por hoy muchos de Deheza y Cabrera se van hasta Gigena y de ahí a la autovía 36 para evitar la 158. En la cuestión económica no influye, pero lo están haciendo. Ambulancias, el que tiene un turno a tal hora que sale con lo justo, no podés arriesgarte a que te demoren porque hay 10 camiones uno al lado del otro y no podés pasar hasta Río Cuarto. Con el riesgo que implica cruzarte de carril para pasar 6 camiones. La seguridad vial es fundamental. Si seguimos así yo no sé si la gente no va a empezar a desviar, a buscar otras alternativas. Nuestras empresas si o si tienen que traer del sur lo que siembran y lo que cosechan. El tema está en que, a raíz de no tener doble vía, eso dificulta todo lo otro que estamos diciendo de la seguridad vial y todas estas otras cosas (E4).

La ruta es un gran problema. Casualmente nosotros estamos en una etapa de pedido de ayuda con vialidad, estamos intentando comunicarnos. No sé si ustedes vieron que al frente hay otra parte de la industria de lo que nosotros llamamos producto elaborado y tenemos mucho movimiento interno entre ambas partes. Entre gente, camiones y autos que cruzan todo el tiempo se convierte en un riesgo muy grande. Por lo cual estamos pidiendo ayuda para demarcar, frenar, queremos cambiar la entrada esta que está en plena curva. Hay muchas cuestiones, pero sí, yo creo que es muy importante tener una ruta alternativa o una autovía (E13).

No sé si ustedes están al tanto de lo que es cruzar Villa María o Villa Nueva para entrar a la autopista, es caótico. Llegar de Río Cuarto a Villa María es caótico. El mayor flujo de camiones que circulan está más concentrado en los meses de invierno. Pero los camiones internacionales están todo el año. Ya dejó de ser estacional para ser todo el tiempo. Obviamente se incrementa muchísimo en estos meses que te comento y el riesgo está siempre (E13).

Para mí la ruta significa un riesgo constante. En ningún pueblo, de los que yo conozca, las escuelas están lejos de la ruta. El caso del colegio agrotécnico de Cabrera, acá en Carnerillo la escuela primaria está pegada a la ruta, en Cabrera el jardín de los chicos está sobre la ruta. El pueblo de Cabrera, donde yo vivo, está dividido al medio por la ruta, hay chicos que cruzan constantemente. Todo el tiempo (E13).

Yo en algún tiempo sí, porque tengo familiares allá. En General Deheza, entonces la ruta está transitada, es muy difícil de mantener. Entonces se torna una ruta peligrosa para el transeúnte normal. Por ahí los camiones tienen su dinámica, pero con la velocidad que hoy tienen los autos y las nuevas tecnologías, hay mucho pozo... El desgaste de la ruta es... (E7).

Hay trabajadores que viajan a otras localidades. Hay gente que viaja a Villa María, Dalmacio Vélez, Cabral. Son los menos gracias a Dios, pero sí hay gente que viaja... Salir a la ruta como está hoy, en este estado, es no saber si volvés. Hay riesgo, y más quienes tienen que movilizarse en moto (E12).

- La ocurrencia de accidentes de tránsito con víctimas fatales.

Y después el riesgo de accidentes y todo eso por la acumulación. La han asfaltado, no hace mucho. Han vuelto a asfaltar de Cabrera a Río Cuarto porque en una época hubo accidentes

graves. Una familia de Cabrera con chicos chicos que murieron entre Carnerillo y Cabrera, eso paso hace unos años atrás. Y digamos, yo no tengo medido, vialidad seguro que sí, el flujo... la frecuencia. Pero debe dar seguramente para una autovía como la 36. O una autopista como la 9. Hay un estudio, y está marcado acá en Perdices a 4 kilómetros como una traza. La autovía pasaría hacia el este. Yo estoy a 9 o 10 kilómetros (E9).

Es una ruta también de altísima accidentología y une las características para la producción, la metalmecánica, la industria alimenticia fundamentalmente y la industria productiva, la vinculación de las universidades (E17).

Acá, por ejemplo, antes, en frente de la ruta estacionaban camiones para ingresar a Aceitera General Deheza hasta que salieron unos chicos del boliche y se mataron. Después dejaron de estacionar ahí. Pero se ve que no vemos más allá de la nariz. En todo aspecto (E8).

Hubo 2 accidentes importantes acá, que ahora precisamente el año no lo recuerdo, pero fueron dos terribles. Uno con una muerte y luego otro accidente con dos muertes. El papá, su hijo, y anteriormente un chiquito también. Eso pasó bien en frente de la municipalidad. Exceso de velocidad, no había medidas de prevención, no había semáforos, no nos dejaban hacer lomas de burro. Los autos pasaban a la velocidad que ellos querían. Ellos entraban a 100, 120, 130 kilómetros por hora y cruzaban el pueblo a esa velocidad. No teníamos semáforos, no había lomas de burro y lamentablemente tres vidas tuvieron que pagar por eso (E12).

Cuando escuchamos los bomberos, la mitad de las veces que los escuchamos es por accidentes en la 158 (E6).

No sólo para los que vivimos acá, sino para los que transitamos a diario por la ruta. Hoy si te agarra para ir a Villa María dos o tres camiones los va a llevar a los dos o tres camiones hasta allá. Vas al ritmo de los camiones. Y le diría que todavía hay pocos accidentes de tránsito en proporción a la cantidad de vehículos que circulan. Por lo menos en este tramo. Luca, Villa María, Cabral, Dalmacio, ya después de Cabrera, Deheza, para allá es otra cosa. Pero en este tramo le diría que hay pocos accidentes en proporción a la velocidad en que se manejan, a lo aventureros que son muchos y el nivel de tránsito que hay (E12).

Bueno, el puente de Chucul, antes de que fuera ampliado, escuchábamos la sirena y decíamos: "Uh, hubo accidente en Chucul". En el puente de Chucul. Porque eran muy comunes los accidentes allí (E23).

- Las demoras y pérdidas de tiempo para usuarios como los conductores y pasajeros.

Más que nada quiero dejar de viajar por el tiempo este que pierdo, me cansa viajar. Por eso elijo usar el colectivo porque sería muy peligroso manejar todos los días. Mucho riesgo. Yo puedo viajar porque no tengo familia. Imagínese si tuviese chicos chicos, me perdería muchas cosas... No me imagino con 50 años y seguir viajando así. Estaría dispuesta a migrar de localidades, digamos. Es una ventaja importante, ganás como 3 o 4 horas por día. De sueño sano, porque duermo a la noche 4 o 5 horas y 1 hora en el colectivo a la vuelta, ese es mi sueño semanal. Sobre todo, en verano (E15).

Para ir a Río Cuarto desde Villa María tenés 2 horas o más y son 140 kilómetros. La misma distancia a Río Cuarto y a Córdoba y a Córdoba llegamos en una hora y diez. Pero prefiero ir a Córdoba mil veces. De hecho, tenemos proveedores tanto en Río Cuarto como San Francisco y a veces le esquivamos un poco (E11).

El semáforo es un mal necesario porque sirve para regular un poco el flujo, sino habría ca-

miones pegados. Después la otra cosa, a mi criterio están mal distribuidos los semáforos porque acá en Higueras por ejemplo tenés un semáforo en una curva y el otro a los 100 metros. Así se pegan camiones, colectivos, autos particulares. El semáforo implica una pérdida de tiempo, pero bueno uno ya tiene asumido un poco eso. A veces quedas atrás de un camión y se vuelve imposible. El semáforo ordena el pueblo obviamente, los chicos pueden cruzar para el colegio. Otro problema de la ruta esta es la bicicleta, mucha gente haciendo ciclismo... no tengo nada en contra del ciclista, pero son un peligro, teniendo ciclovía que hay una desde Perdices hasta Cabrera, y ahora harían una hasta Carnerillo (E23).

Hasta las 7 de la mañana es tranquila la ruta, después ya no. Se suman autos. Y hay maniobras arriesgadas, pero es necesario. Si no tenés una obligación, no salgas a la ruta si vas a entre 60 y 75 kilómetros por hora. A esa hora ya empieza a aparecer gente, los chicos de la edad escolar y la gente que tiene obligaciones a las 8 de la mañana ya sea trabajo, turno al médico, etc. Llegamos 7:50 en general, depende el día. Después salgo 12.05 al mediodía y llego acá cerca de las 15. En ese horario volvés a tener todos los estudiantes, la gente que viene a Río Cuarto y tenés el movimiento de camiones que paran por el calor en general cerca de esa hora. El tramo más complicado siempre es Río Cuarto - Las Perdices. Es muy movido desde Villa María hasta Carnerillo. Desde Carnerillo hasta acá es más tranquilo. Luego llegas a Las Higueras con todos los semáforos, con todo el lío que implica y ahí te demorás bastante (E23).

Lo que pasa que hoy por hoy, fijate que nosotros a Río Cuarto tenemos casi la misma distancia que a Córdoba, y el tiempo de llegada es prácticamente el doble. Entonces, salvo que haya algo muy muy especial en Río Cuarto, uno resuelve en otro lado... o tiene a Río Cuarto como una alternativa o una opción (E21).

- Una creciente dificultad de manejo para los conductores de todos los vehículos.

Pero ahí sí, el hecho de que controlemos la velocidad notamos que es bárbaro y muy útil. Yo creo que es más peligroso que una autopista, pero, bueno, los puentes no es que pasen por encima si no están las rotondas y para más velocidad son un poco cerradas. Aparte uno se siente más seguro. Uno aprendió a manejar en las rutas comunes y con la edad, que vemos menos, cuesta cada vez más pasar un camión. Los riesgos son más altos, aparte los autos más veloces, los tantos camiones que hay (E6).

Se agrava con el tiempo este problema de la ruta 158, tal cual. A lo mejor, un año de menos cosecha como fue este que pasó, no lo notamos tan complicado. Pero de cualquier manera acá no es que vengan camiones sólo de lo que se cosecha acá, sino de todo lo que se hace en el sur. Todo el maní que se cosecha en el sur viene a parar a las plantas que están acá. Entonces ese es el problema. Yo, sinceramente, creo que se va a agravar. Uno nota que se agrava (E6).

- La dependencia de los usuarios de la ruta en los comercios y servicios ubicados a la vera de la infraestructura vial.

Pero en algún momento esta ruta iba a ser esto digamos. No sé si antes o después, pero por supuesto en el caso de Chucul no tendríamos más de, a lo mejor, más de 5 o 6 comercios que dependen bastante de la ruta. Mientras que los otros se han desarrollado de otra manera. Esa es un poco la visión que yo tengo. Y a su vez yo trato, y si pasan por Chucul, no hay comercios en la ruta, o sea, porque si los ponés, esos en algún momento van a perder sustento por la ruta. Entonces, busquemos otras alternativas de desarrollo en el pueblo, no te digo crecimiento por otro lado pero que no sea que por el camionero o la gente que pasa. Por supuesto, nos da vida, pero, también es cierto que nos quita un poco la tranquilidad de

pueblo por la cantidad de movimiento que tiene. Entonces, hay que estar buscando; si vos estas desarrollado, la ruta debería no quitarte tanto el desvelo de que pase una autopista. Esa es mi mirada y siempre estoy luchando por eso, no depender de la ruta, tenerla, pero saber que puede existir eso y que bueno, una vez que exista a lo mejor nos va a quitar un poco de, desde el punto de vista comercial. También es cierto que ganaríamos la cuestión de la tranquilidad de un pueblo que es lo que uno no quiere perder. Hoy está complicado [...]. Esa es mi mirada del pueblo, no depender tanto de la ruta y desarrollar otras cosas como son tener más gente en el pueblo, entonces si hay más gente ese comercio tiene más gente para vender (E1).

Ahora, para mí, yo lo dije el día que asumí mi segundo mandato cuando no sabía que iba a ser secretario de obras públicas, cuando no... en ese momento hablé de una reparación histórica y por ahí hay algunos carteles que hemos puesto hablando de lo que es la obra más importante en la historia de la ciudad y la región. No me cabe duda que va a ser así. Y esto lo hago extensivo a la 158, en todo el trayecto. Para nuestro sector, que es un sector que tiene potencialidades que otros sectores no tienen, sumar esta infraestructura le va a cambiar la vida a la gente. Pero no solo en la seguridad, va a generar más trabajo, más oportunidades, más radicación de empresas, menores costos logísticos; un montón de elementos que terminan incidiendo en la vida de la gente aunque la gente no lo percibe o no se dé cuenta que sucede por esto (E17).

Yo se lo decía a Franco Morra en Deheza o a Pablito Alcalino en Arroyo Cabral. Todas esas localidades nacieron mirando la ruta 158 o mirando la ruta 158. De pronto aparece una traza en otro lado que, con una avenida que le cambia, les abre, a nosotros nos ha pasado. Si vos vas hoy a la autopista que tiene, no sé, menos de 10 años. Nosotros la ciudad llegaba hasta acá [señala mapa], hoy todos los loteos están en la autopista. Y ahora nos está pasando con esto (E17).

- Las viviendas y otras construcciones de los márgenes de la ruta con problemas estructurales.

Tuvimos que hacerle una doble zapata en los cimientos del edificio municipal después de construido porque había empezado a ceder. Incluso la terminal de ómnibus que está acá a la par es una construcción antisísmica. Todas las viviendas que están sobre la ruta tienen problemas estructurales por el tren y por la ruta. Acá vienen camiones de 45 mil kilogramos que pegan unas frenadas que vibra todo. Y acá pusimos todas rejas para preservar la seguridad de los vecinos que caminan por este sector. En la plaza lo mismo, frente al salón municipal acá a una cuadra y media también se le ha puesto rejas porque es un segundo, un chico que se te escapa de la mano (E12).

- El transporte de pasajeros, en general trabajadores y estudiantes, en condiciones incómodas, incluso en viajes nocturnos.

Algunas veces viajamos parados. En Carnerillo ya se llena, hasta General Deheza. Hay días que sale lleno de acá y ya se va sumando gente parada en el camino. Pero hasta Deheza. Es el punto que viene de Río Tercero y viene de Río Cuarto. Deheza y Cabrera. Gente de Carnerillo se sube y se baja en Cabrera o en Deheza. Y en Cabrera se sube gente que va a Deheza. Es por una cuestión de la calidad de la educación. La verdad que no sé. En invierno yo salgo de noche y vuelvo de noche (E15).

- La incómoda experiencia del viaje “a dedo” por una carretera considerada como riesgosa.
Y bueno, a mí me beneficiaba en ese momento el tránsito en la ruta, aunque no era tanto la cantidad de camiones, pero yo hacía dedo cuando iba a dar clases... Todos los días. No había problemas... Es más, siempre éramos dos. Y si por causa faltaba mi compañera yo decía: “No, hoy no voy a hacer dedo”. Pero ahí venía un camionero y llegábamos... Con camioneros o si no familias. Siempre matrimonios con sus hijitos. Uno va viendo más o menos. Y también el que anda en la zona conocen que son docentes, que realmente son docentes, que van a trabajar... Claro, uno teme por el que viaja, pero el que viaja también teme por el que lleva (E15).

Estos testimonios de los referentes locales identifican consecuencias en general negativas de las condiciones de la Ruta Nacional 158 que trascienden la sensación de riesgo y otras emociones de los usuarios ante una circulación vial compleja para reconocer costos importantes en vidas humanas y pérdidas de otros recursos valiosos para el desarrollo local y regional.

Las acciones de los actores políticos: alcances y límites de la gestión

¿Cuáles son las acciones de los actores públicos, privados y comunitarios del desarrollo para mejorar la infraestructura vial local y regional? ¿Cómo participa o participó cada referente local en las acciones para mejorar la Ruta Nacional 158? Los testimonios de los entrevistados dan cuenta de dichas acciones en los siguientes términos:

- El acuerdo político entre localidades del Gran Río Cuarto para impulsar el proyecto de una autovía.
¿Ustedes han visto la voluntad de un proyecto concreto o una idea lejana en lo que es Gran Río Cuarto? Yo lo he sentido como algo concreto, que se va a dar. Yo estoy totalmente convencida, que si todas las localidades están de acuerdo se tiene que dar... Hay consenso. Tanto del oficialismo como de la oposición. Porque es algo que nos abarca a todos, acá es una zona agroindustrial. Se transporta todo lo que se produce y económicamente nos ayuda a todos (E7).
- La capacidad de iniciativa de los vecinos organizados para demandar cambios de la infraestructura vial.
Más allá de toda la puja que ha tenido el intendente y algunos vecinos creo que fue a partir de muchos accidentes. Una ruta muy angosta, por donde transitan muchos autos y camiones entonces bueno, a partir de muchas muertes de vecinos se juntó un grupo de autoconvocados. Me acuerdo que en este tramo también hicieron loma de burro y bueno, también el intendente haciendo puja para que Córdoba ayudara. Y se pudo concretar. Y a nosotros nos cambia la vida. Imagínate que en 15 o 20 minutos estamos en Río Cuarto. Ahora si tenés un camión te clavás en 70 kilómetros por hora o menos (E7).

- Los reclamos y otras gestiones municipales por mejoras en la pintura, la iluminación y la carpeta asfáltica.

Nosotros, en este tiempo, sólo lo que hemos hecho es elevar reclamos para que se mejorara la traza porque el peso de los camiones hizo que se fuera desmejorando la carpeta asfáltica y se provocaran todas huellas, como ondulaciones. Eso generaba que la gente que circulaba por la ruta y tenía que bajar al pueblo prácticamente no pudiese bajar. Porque lo que sufría el auto al tener que atravesar esas huellas era impresionante. Además, había que aminorar la marcha prácticamente a cero, y en medio de la ruta aminorar la marcha a cero, es ponerse en riesgo. Entonces, nosotros en reiteradas ocasiones hemos intentado que nos den una respuesta. Finalmente, hará 4 o 5 meses, vinieron con una máquina, hicieron un raspaje y lo solucionaron. Lo que nosotros estamos reclamando ahora es la pintura del cantero central, porque de noche no se ve y la gente tira a pasar y, muchas veces, se termina comiendo el cantero y eso puede terminar en cualquier cosa. También hemos reclamado, finalmente nos estamos haciendo cargo nosotros, que nos habilitaran las luminarias de los ingresos a la localidad, que eso es una obra de Vialidad Nacional, pasaron 10 años, nunca quisieron hacerse cargo del costo de la energía. Entonces, ahí permanecían las luces apagadas. ¿Qué hicimos con la cooperativa? De algún lado sacaremos, pero vamos y prendámosla porque no puede ser que en los dos ingresos donde hay dos curvas que pueden resultar ser peligrosas para quien no conoce esté todo a oscuras. Prendimos de un lado, del otro lado parcialmente porque los cables están en corto circuito (E12).

Algo hemos ido tratando de hacer para mejorar. Porque esto, para nosotros, no es solamente la ruta. Es el boulevard San Martín, es decir, es parte de nuestra jurisdicción. Entonces, la gente no va a quejarse a Vialidad, viene a la municipalidad y nosotros al vecino alguna respuesta le tenemos que dar. Del otro lado de la ruta el pueblo tiene más desarrollo industrial que de viviendas y hogares. Aquel sector quedó más destinado a ese tipo de cosas. Pero vive gente también que cruza todos los días. Estos reclamos se los hacemos a Vialidad Nacional. Muchas veces se intenta llegar a Vialidad a través de algún contacto político que nos facilite un poco el arribo. Pero siempre con Vialidad porque son ellos quienes tienen que darnos la respuesta al problema... No, tienen una sucursal en Villa María, pero la sede del distrito de Córdoba está en la ciudad de Córdoba (E12).

He hecho varias gestiones para mejorar la ruta 158. Hace 12 años lo primero que hice fue mandar una nota. Un tema fue que había un cruce, un paso a nivel allá que era un desastre. He hecho algunas gestiones de desmalezado de las rutas, por ejemplo, que sacaran unos eucaliptos muy viejos que eran muy peligrosos (E1).

No sé si en Cabrera hubo algo que habían reclamado mejoras una vez que hubo un accidente muy grave donde fallecieron varias personas. Y nosotros, lamentablemente, nosotros tenemos un problema cultural en eso: esperamos que se mate alguno para ponernos a hacer algo. Ese es un problema que tenemos (E8).

Siempre hemos estado a través de las instituciones. Se le ha presentado a la Municipalidad, hemos trabajado con esto, tanto desde el CECIS como desde la Fundación 2030. Se ha planteado esta realidad, en la cual, analizando el problema, estamos ahí que en este momento no tienen otra opción. Por eso pasan. No tienen otra opción, es la única que hay. No te queda otra (E2).

A esas iniciativas las encabeza el intendente. Sí, él siempre ha solicitado, ha buscado la manera de que se instale la autovía acá. Y ya pasaría fuera del medio (E14).

Siempre hay gente que reclama y que pide, pero no he escuchado nada serio; se está pensando en una autovía. Pero sí se reclama, se reclama. Lo he visto mucho allá en los pueblos. Los aspectos que motivan el reclamo son más que nada el tiempo. Mucha gente pierde tiempo,

la ruta es muy lenta y va a generar un ambiente más seguro, si se respeta por su puesto la velocidad (E15).

- El trabajo compartido entre los municipios para apoyar el proyecto de la nueva carretera y otras iniciativas.

Agradecerles a todos, agradecerle a Vialidad Nacional y a todo el equipo tanto de aquí como de Vialidad Nacional, a la persona de Gustavo Arrieta y, después de esta presentación, el contacto con los intendentes e intendentas de la traza ya en la mesa de trabajo permanente. Por ahí, vamos ahora a ver algunas características del proyecto, de los tramos y algunas decisiones que existen también para algún tiempo próximo. Muchísimas gracias (E24).

La inteligencia es que después los intendentes que se conectaron físicamente se conecten estratégicamente. Tiene que haber una mesa de intendentes que digan: “Che, a dónde queremos llevar la región”, este es el primer paso. Vamos por más (E20).

Hemos hecho varias reuniones con los intendentes. Hay un denominador común, que es la seguridad vial que ya es insostenible. A todos los intendentes nos pasa, que la gente nos dice que ya no se puede andar más. Porque es un riesgo, pasa por ahí fundamentalmente. Por el peligro que ocasiona el flujo de tránsito tan importante que tiene la ruta 158. Ese es el nudo más importante. Al haber mucho flujo hay mucho riesgo con la gente (E4).

- La falta de consulta a la población sobre una nueva carretera.

Yo creo que si hiciéramos una consulta popular la mayoría de la gente estaría de acuerdo con sacar la ruta del pueblo. Y yo creo que también es positivo, nos debe invitar a ver en lo económico como anticiparnos a eso que va a suceder (E7).

- El uso alternativo de carreteras secundarias y terciarias para evitar los problemas del tránsito por la actual ruta principal.

Se da una situación muy particular. Yo puedo hablarte de los 55 kilómetros que recorro y conozco. Hay mucho camino rural. Entonces la gente sabe de un tránsito o circulación externo que excede del uso necesario y obligatorio de la ruta. Entonces las camionetas suben en algún momento y después se desvían porque saben por dónde ir. En términos históricos, se encuentra al lado la vía del ferrocarril y pasando hacia la izquierda hay un camino alternativo que es totalmente rural. Salvo en cuestiones de lluvia, se circula por allí. Por eso, nunca he escuchado algún tipo de manifestación. Más allá de la opinión de un siniestro que haya ocurrido, pero no de manera organizada que se plantee la necesidad (E16).

- Los limitados resultados de las acciones de los diferentes niveles del Estado para mejorar las condiciones de la actual ruta.

La ruta soporta lo que puede soportar y los gobiernos hacen a medida que pueden hacer. Esta ruta, que yo recuerde, se ha repavimentado dos veces. Pero cuentan los que tienen más años que, por lo menos, 3 o 4 veces ya se ha hecho un reasfaltado. El tema es que al ser un tránsito permanente siempre la presencia del Estado va a ir por detrás de la realidad, del mejoramiento de la ruta, porque es imposible estar siempre al día con las mejoras, reparaciones y con el perfecto y óptimo estado de la ruta cuando le pasan camiones con 40, 45 o 50 mil kilos todo el tiempo. ¿Cómo hace? Es imposible (E12).

Además, creo que no es responsabilidad ni obligación del municipio hacerlo porque hay un organismo que es Vialidad Nacional y Provincial que tendría que tener, se supone... hacer esos trabajos y ocuparse de eso y armar un presupuesto nacional para eso, o provincial. Yo creo en eso, tal cual. Pero la gente va a acudir al municipio y después, la otra, la oposición en tu localidad aprovecha para decir: "El intendente no hace nada, el intendente no da eso, el intendente no gestiona". Es difícil cuando te toca vivir una situación de esa, donde el recurso no llega, donde no se puede solucionar el problema. Es compleja, es complicado. Me ha tocado, no en la gestión mía, pero me ha tocado en anterior gestión padecer algunos tramos de ruta que era difícil explicar lo que pasaba y difícil dar solución desde el municipio (E21).

- Las limitaciones en los controles de las condiciones del tránsito de pesados vehículos de carga como los camiones.

Claro, el peaje tiene esa función, supuestamente. Supuestamente es para mantenerla. Y las multas. Listo, tenés tanto peso sobreexcedido, multa. Hay bastante exceso. ¡Sí, sí, sí! No respetan, ese es el principal problema por la que se rompe. ¿No habría control en ese sentido? El dinero manda... Es difícil... Yo creo que es el problema más grande que tiene cualquier país, la corrupción. El interés del dinero por sobre los demás (E15).

- La disponibilidad de un proyecto ejecutivo aprobado para comenzar una autopista San Francisco - Río Cuarto con cuatro etapas de construcción.

Como dijo Federico, este es un paso muy importante y considerábamos muy valioso poder expresarlo a los colegas de la traza. Es un hecho de enorme valor simbólico y de reparación histórica de lo que es este corazón productivo e industrial de la Argentina (E24).

Y, por supuesto, desde esa realidad, en una dimensión tan importante como es la logística, tener un impacto central, absolutamente central, en la vida de las comunidades. Pero en la vida también de quienes producen y de quienes transforman esa producción en bienes y servicios, donde la logística, el transporte, se transforma en un espacio central en los costos operativos de cada una de estas actividades y también representa mayores oportunidades. Para la provincia de Córdoba, esto en algún momento lo hemos hablado con el Gobierno Provincial, esto representa también un cambio estratégico en la conectividad del interior con relación a lo que sucedía hace 20 años atrás. Hace 20 años atrás la provincia de Córdoba en su interior productivo no tenía trazas de autopistas o autovías. Por lo tanto, la conexión por rutas nacionales o provinciales se transformaba en una enorme dificultad para quienes hacíamos uso de las mismas. Hoy, la provincia de Córdoba, con esta obra va a completar un triángulo. Un triángulo que es estratégico y que ese triángulo está constituido por la autovía ya concretada entre Córdoba y Río Cuarto, la autopista en plena ejecución, en unos subtramos. Un tramo entre Arroyito y Villa María - San Francisco. Con la ejecución de estos dos tramos, la autopista de la ruta 19 ya va a quedar completamente culminada. Por lo tanto, estamos hablando del otro eje del triángulo, San Francisco - Córdoba. Y nos queda el lado más largo del triángulo, la base, y esa base del triángulo lo conforma la ruta 158, que tiene la particularidad, por un lado, de unir las 3 localidades más grandes del interior de la provincia de Córdoba: Río IV, Villa María y San Francisco. Pero a su vez, en los puntos medios de esos tramos, unir de los entramados productivos e industriales más importantes de la provincia de Córdoba. Hablamos del corredor manisero. Aquí nos acompaña el intendente de General Cabrera, y ese polígono que conforma el corredor manisero, de pocos kilómetros, norte-sur-este-oeste, casi marcado por el departamento Juárez Celman y parte del departamento Tercero Arriba y parte del departamento Río Cuarto. Pero en pocos kilómetros se produce el 90 o 95 % del maní de la Argentina que, en su gran mayoría, va a exportación. Por lo tanto,

estamos hablando de una logística inmensa que hay detrás del producto y las transformaciones del producto que, afortunadamente, cada vez más se vienen realizando (E24).

Es decir, en 15 kilómetros tenemos un conjunto de obras muy próximas. Y si ustedes van a donde está el cartel de obra de esta variante de paso, la obra está identificada como “Autopista Ruta 158 Variante de paso Villa María”. Cuando la anunciamos, creo que fue un 3 de enero de hace 2 años, dijimos: “Son los primeros 15 km de lo que va a ser esta autopista que tanto hemos soñado y que tanto hemos peleado”. Por eso, para nosotros es altamente significativo que podamos dar este puntapié, que podamos analizar el impacto que tienen en generación de trabajo las obras viales de esta magnitud. Lo puedo decir desde la obra que estamos ejecutando que ya está en más del 40 % de avance y que ha representado una cantidad de puestos de trabajo directo e indirecto que supera los 500 y, por lo tanto, estos trayectos resultan altamente importantes. Me parece que en esto también tenemos que tirar todos para el mismo lado, los intendentes, el gobierno de la Provincia, el gobierno de la Nación, permitirnos diálogos con Vialidad Provincial. Hemos hablado en estos días con el funcionario a cargo, fundamentalmente porque la ruta atraviesa y conecta con muchas trazas provinciales que están en ejecución o que están a lo largo de su trayecto (E24).

Este proyecto se licitó en el año 2008-2012 en Casa Central de Vialidad, en la gerencia de Proyectos de Obras y, por un criterio de práctica de allá, se dividió en 4 tramos. Va desde San Francisco hasta Río Cuarto, son 270 kilómetros aproximadamente y, en función del tránsito, se dividió en 4 tramos. Va paralela a la ruta 158 actual hasta Arroyo Algodón. Va hasta el norte y desde Arroyo Algodón hasta Río Cuarto va al sur. Con la excepción de la variante de Villa María que va por el norte. Como comentaron anteriormente, uno los dos tránsitos de Brasil a Chile. El proyecto es de autopista. Esto es con control total de accesos y la obra incluye, además de distribuidores a distinto nivel para darle mayor jerarquía, accesos a ciertas localidades. La zona de caminos son 120 metros, las calzadas son de 7.30 metros divididas por un cantero central de 6 metros con banquetas pavimentadas. La banquina externa de un ancho mayor que la interna por cuestiones de seguridad y colectoras pavimentadas y sin pavimentar de acuerdo al entorno. El proyecto es, como comenté recién, data del 2012, por ende, puede haber habido cambios en las circunstancias al entorno de la autopista que son las que vamos a tratar de tener en cuenta en esta instancia. Siempre tratando de no cambiar nada porque es un proyecto ejecutivo que, en su momento, fue aprobado por la gerencia de Proyectos de Obras con todas las reuniones que hicieron falta. Entonces, sabemos que hay mucho estudio de fondo y la idea es no cambiar nada. Pero bueno, si hiciera falta, estamos en condiciones (E24).

El tramo 4 de la ruta va desde Deheza a Río Cuarto, el mayor tránsito está entre Deheza y Cabrera. Pero este tramo, como mencioné, es el que está más verde porque no está en etapa de proyecto ejecutivo y prevemos licitar la elaboración del proyecto ejecutivo en función de lo que ya tenemos. Prevé los accesos a General Cabrera y Carnerillo y a Las Higueras. El de Las Higueras es una respuesta a las solicitudes que van surgiendo en el momento porque originalmente no estaba previsto. Sobre la sección 2 de este tramo está el puente sobre el Arroyo Chucul y este termina con un distribuidor de trébol completo en la intersección de la ruta nacional número 36 y la ruta nacional número 38 y la autopista de la 158 (E24).

Contando ya con el proyecto aprobado se procede a la declaración de utilidad pública de la obra que lo hacemos a partir de una declaración a través de una resolución. No lo hacemos por ley. Esa declaración de entidad pública contiene lo que es la planimetría de la obra que va a determinar todas las parcelas que se encuentran afectadas. En función de esa determinación se procede a lo que son los planos de afectación que van a determinar específicamente lo que son las superficies afectadas que vamos a tener en cada parcela. Con esa información se remiten esos expedientes a una dependencia de la Nación, que es un organismo externo e independiente de vialidad, que es el que va a determinar los valores que, eventualmente,

se van a ofrecer a todos los vecinos frentistas de la obra. Esos valores, en general, son muy cercanos a los valores del mercado. Por lo que no solemos tener problemas de desacuerdo en ese sentido. Ya obtenidos esos valores y estando de acuerdo con los propietarios, suscribimos una línea de entendimiento para pagarse en estos plazos que determina la gerencia de asuntos jurídicos, que rondan en unos 60 días hábiles dentro de los cuales procedemos al pago y Vialidad Nacional pasa a ser propietario de esas tierras (E24).

- La ausencia de políticas estatales en materia de infraestructura vial para la región.

Yo sinceramente lo veo difícil porque cada cambio de gobierno que tenemos en el país es también un cambio de prioridades, por decirlo de alguna forma. En un país donde, por más que cambien los gobiernos, las políticas de estado son las mismas, es mucho más fácil esperanzarse de que, cuando hay efectivamente un proyecto, ese proyecto pese a los vaivenes políticos se pueda concretar. En un país como el nuestro, donde hoy gobierna un partido y dice que hay que hacer esto, y donde después viene otro y dice que no, que hay que hacer lo otro, es mucho más difícil esperanzarse con que efectivamente se concrete porque acá lo que vemos es que no hay políticas de estado, sino que hay medidas cortoplacistas de acuerdo a quien gobierne (E12).

- Las limitaciones del presupuesto estatal para infraestructura vial con una inversión poco significativa.

Yo estuve mirando los presupuestos. Acá se prevé la duplicación de calzada de la ruta 8 (Río Cuarto y Villa Mercedes) y la 158 (Río Cuarto - San Francisco), pero los montos, yo que conozco los valores que trabaja la empresa en esta obra no dan. Son cifras irrisorias. Me pasa que en el presupuesto 2023 veo un inicio de obra, tal cual la de autovía Río Cuarto -Holmberg. Y cuando hablo con la empresa me dicen que sólo alcanza para 4 meses de trabajo. Entonces cuando me voy al presupuesto 2024 está. Como si comenzaran en 2023 y finalizara en 2024 (E7).

Nosotros teníamos esperanza cuando Roberto Urquía fue diputado, senador, ahí teníamos más esperanza. Él y otros más se encargaban, También lo ha hecho, los intendentes lo han hecho. Yo no tengo presente cuántas, pero siempre se hicieron gestiones. Pero bueno, yo lo asocio al drama que tiene el país. Por ahí son inversiones muy grandes, ese creemos que es el problema. No es que el gobierno vea que esto no es un problema. Fijate lo que demora, vos me decís de la ruta 19, ¿cuánto hace que la 19 está hecha de San Francisco para Santa Fe? Pero el pedazo de San Francisco a Córdoba, hay pedazos hechos, pero no hay manera de que lo terminen y hace años que están con eso. La que fue rápida, pero no dependía de la Nación, sino de la provincia, fue la autovía 36. Esa se hizo mucho más rápida (E6).

- El interés del sistema cooperativo en la infraestructura vial.

Al cooperativismo le preocupa esta cuestión de la infraestructura vial. Como a cualquier otra empresa. No es que sea un tema del que se hable todos los días. O sea, sí, yo los escucho de las cooperativas o de la misma ACA (Asociación de Cooperativas Argentinas). Nosotros hicimos un puerto que inauguramos hace poco con una inversión de 200 millones de dólares, el puerto de Timbúe y es una vergüenza que, es un pedazo de ruta de 15 kilómetros, y eso que la localidad de Timbúe no sabés la guita que gana y a nosotros no nos hacen la ruta. Es un ripio que recibe 1000 camiones por día, sólo de ACA, imaginate cuánto camiones más recibe. Y tenemos 12 kilómetros de ripio (E6).

- La falta de convocatoria a intendentes para decidir aspectos de una nueva carretera.
La última noticia que circuló es que nos iban a citar a los intendentes para debatir la traza, pero sinceramente hasta ahora no nos han convocado (E12).

Estos testimonios diversos de los referentes locales señalan tanto los alcances cuanto los límites de las acciones para transformar las actuales condiciones desfavorables de la Ruta Nacional 158. Los alcances comprenden, entre otros aspectos, acuerdos políticos, acciones como los reclamos institucionales y un proyecto ejecutivo para comenzar la construcción de una autopista de casi trescientos kilómetros. Los límites incluyen, entre otras condiciones, la falta de políticas de Estado para la infraestructura vial y la carencia de una mayor participación en las decisiones específicas por parte de los municipios y la población en general de la región.

Los referentes locales y sus experiencias con la Ruta Nacional 158

Los distintos testimonios de los referentes entrevistados reconocen diversos aspectos de sus experiencias con la Ruta Nacional 158:

- La relevancia estratégica de la carretera, incluso a nivel internacional, para diversas actividades económicas, sociales y culturales.
- Las deficientes condiciones de la ruta agudizadas por el muy intenso tránsito en particular durante los períodos de cosecha.
- Los accidentes de tránsito como una de las consecuencias, entre otras, de las limitaciones de la ruta y el muy intenso tránsito.
- Los alcances y límites de las gestiones ante los problemas de la infraestructura vial y el tránsito ahora fortalecidas con el proyecto en curso de una autopista entre las ciudades de San Francisco y Río Cuarto.

Conocimiento, uso y evaluación de autovías y autopistas

¿Conoce o conoció el referente local las autovías y/o autopistas regionales y argentinas?
¿Utiliza o utilizó las autovías o autopistas? ¿Cuál/es? ¿Dónde? ¿Cómo? ¿Cómo evalúa a estos modos de las infraestructuras viales que conoce y/o utiliza? ¿Por qué evalúa de esa manera a las autovías o autopistas que conoce y/o utiliza?



Experiencia en autovías y autopistas

Las expresiones de los referentes locales entrevistados destacan los siguientes aspectos de sus experiencias con las distintas autovías y autopistas:

- Un antecedente de una autovía local en construcción actual con disenso entre la población de una de las localidades conectadas.

Yo creo que puntualmente en nuestra comunidad hay ventajas y desventajas de la autovía, en términos de gente que está a favor y que está en contra de la autovía (E16).

- Los comercios ubicados en la actual carretera afectados por el cambio del trazado de la autovía.

Nosotros hemos hecho un relevamiento en lo que es la ruta, tenemos alrededor de 40 comercios, que son familias del pueblo, entonces eso genera un impacto a diferencia de localidades como Elena, que si bien había comerciantes no era la cantidad que tenemos nosotros. Y de

familias que viven, en un porcentaje, de la ruta. Entonces el impacto económico para los municipios, para las familias del pueblo es bastante complejo. Pensar que de la totalidad de los comerciantes un 30% trabaja en la ruta significaría que ese porcentaje se vería afectado. Si le preguntas a la despensa te dicen y yo un 30 o 40 % trabajo con la ruta. Entonces, si uno saca la cuenta varios comerciantes deberían cerrar sus puertas el día de mañana y eso generaría cierto impacto económico. Imagino que, si pasa la ruta efectivamente, esos comercios cerrarían. Yo creo que sí. Porque con el pueblo, vos le vendes al 60 % del pueblo, entonces de cada 3 negocios uno debiera cerrar porque no podría trabajar solo con el pueblo. Creo que impactaría de lleno. Después en cuanto a lo ambiental hay que ver las trazas que se plantean, la nueva ruta 158 no sé si es duplicación de calzada o es por otro lado (E7).

- La fluidez y seguridad del tránsito como características de las autovías y autopistas disponibles.

Claramente las bondades son claras. Es decir, la fluidez en el tránsito, la seguridad. Las ventajas son extraordinarias comparadas con lo que es una ruta, y con esta ruta puntualmente, las bondades son claramente visibles (E12).

- La comparación entre la Ruta Nacional 158 y las autovías y autopistas disponibles en la región con ventajas para estas carreteras más complejas.

¿Y cómo evalúas esa autovía? Y mucha gente tiene los pro y los contra, la ventaja del tiempo, el cuidado del vehículo al no tener que estar esquivando tantos pozos... Como que siempre hay ventajas y desventajas en ciertos puntos (E15).

No me gustan las autovías. Yo hago la de Córdoba y muchas curvas, accesos no tan claros. Dificultades... Por eso para mí, re cómodo ir a Córdoba, pero tenés más accidentes que en la ruta 158. Hay más vuelcos porque se va haciendo muy tortuoso el camino. Por supuesto que debe ser más barata hacerlo (E1).

Conozco de transitar. Por ejemplo, la de Río Cuarto a Córdoba, que es una autovía. No así la de Córdoba a Buenos Aires que es autopista. Yo creo que, si es autopista mejor, porque tenés más descansos, más lugares para poder transitar, tiene lugares para poder parar un rato, relajarte. La autovía también es una solución, más allá de que al medio siempre tiene un limitante que te hace estar más atento. Pero autovía o autopista, hay que dar una solución (E4).

Yo para ir a Córdoba utilizo mucho la Ruta E90 por Gigena para salir a la autovía a Córdoba, siempre uso mucho esa. O en el caso de irme a las Sierras. Para ir a Córdoba la uso porque Es muy complicado llegar a la autopista por la ruta 158. Tenés que cruzar Deheza, Perdices, Dalmacio, Hernando. Entonces me conviene hacer el giro por la ruta E90 (E13).

La autovía de Río Cuarto a Córdoba es re contra mil útil. Tiene algunas cuestiones de construcción complicadas, sobre todo por las curvas, hay algunas mal resueltas. Pero fue un gran cambio. Digo, es bárbara, es excelente, es una obra faraónica y magnífica y lo único que tengo que discutir es que está mal mantenida. Vas a las Sierras y están todos los yuyos altos mientras me cobrás 4 peajes y... Bueno, córtame el pasto. Pero eso es una discusión aparte (E13).

Yo tengo familia en Buenos Aires, viajo una vez cada 5 o 6 meses y no tengo ningún problema, llego en 4 horas y media. Voy directamente por autopista. Para llegar a ella, que vive en San Miguel, se abre un camino y es una autopista. Desde acá voy directo. No me bajo hasta llegar. Para mí sobre todo es el hecho de la tranquilidad, hoy en día los vehículos tienen una

seguridad y una tecnología... yo pongo velocidad crucero y lo único que haces es manejar. Más si tenés un vehículo con caja automática. Y va derecho. Por ahí, en posibilidad, vos sabés que tenés que hacer alguna maniobra, pero tenés los camiones por la derecha. Uno normalmente va por la izquierda, si viene alguien atrás le cedés el paso, pero la verdad es que vas muy cómodo (E11).

Acá en el país, bueno, usamos la autopista a Córdoba. Nosotros vamos mucho a Rosario y el único problema nomás que tienen es llegar a la autopista desde Villa María-Villa Nueva, que ahí están haciendo una obra bastante avanzada. Están haciendo circunvalación ahí de la autopista, acá en la entrada, que eso no sé, Dios quiera que va a estar pronto. Pero ya la autopista, siempre van y se van todos por autopista. Muchachos de acá a Rosario, que viajan mucho, aquella la usamos mucho. La de allá, la autovía 36, no mucho. Y bueno, la de San Luis también. Vamos a buscar cereales a esa zona y traemos para acá, y de acá nos vamos a Rosario. Esas son las autopistas que más o menos usamos nosotros (E8).

Sí, bueno. Por ahí una gran ventaja que tiene San Luis es que tiene muchas autovías, entonces en vez de irte a Mercedes por la ruta 8 te vas por la autovía acá (E2).

Uso la autovía que va a Córdoba, desde General Cabrera siempre iba por la ruta 158 y de ahí agarraba autopista y me iba a Córdoba. Hoy me voy a Gigena, por la autovía. Mucho más seguro. Porque tengo un tramo de la ruta 158 que es hasta peligroso. El tramo General Cabrera - General Deheza - Las Perdices - Dalmasio Vélez. Ahí vamos a Hernando, y de ahí a Oliva y salimos a la autopista ex ruta 9. Prefiero ir por el otro camino por una cuestión de seguridad, tranquilidad. En la ruta es importante que uno se sienta seguro. Aparte el flujo económico y todo lo que pueda mejorar a esto, la seguridad es fundamental. Acá se mezclan mucho los camiones con los vehículos. Entonces creo que la ruta 158 es un deseo. Como intendente estoy esperando la reunión para conocer la traza (E5).

Uso la autovía 36 cuando voy a las sierras. Y para mí es buena. Primero, en seguridad ir por una autovía/autopista vos vas más relajado, hay accidentes, pero es más difícil porque ponés una velocidad crucero, en la ruta 9 pones 130 kilómetros por hora, en ésta 110... Y te desplazas, es muy difícil que haya tanto problema. Me parece que es muy necesario (E9).

Y cuando vamos a Córdoba en lugar de ir por la ruta 36, voy a Hernando, a Pampayasta y en Oliva agarramos la ruta 9. No, esa también está bien. Perfecta. Bueno yo me acuerdo en esos años cuando uno estudiaba lo que era venir de Córdoba por la ruta 9 vieja, bueno era también que no pasabas a nadie y si pasabas andabas jugado de agarrarte uno de frente, que es lo que está pasando acá. Tenés 4 o 5 camiones esperando que abra el semáforo... (E9).

Uno maneja sin tensión. El estrés del manejo es fundamental y bueno, y eso evitás accidentes en un futuro. Hay maniobras que por un pequeño problema que tengas estás pasando a un metro de otro que viene a la misma velocidad que vos. O sea, que vos vas a 110 kilómetros, el otro viene a 110, cualquier cosa puede pasar. Desde algún problema mecánico que te hace desviar o una distracción, estás ahí pasando a un metro (E2).

Y pasar de dos a cuatro carriles prácticamente es darle la posibilidad de manejarse, no sólo el tiempo, sino el estrés y el peligro. Vos salías y no sabías si llegabas a Córdoba. Eso te cambia, no se puede medir en valor porque es una cuestión de la seguridad, es fundamental. Que ese es el otro problema que tenemos actualmente en la ruta 158, en los momentos que tenés un tránsito de camiones que abastecen a todo el sector productivo, no podés circular, tenés que manejarte a la velocidad que se pueda. Porque incluso te arriesgas a pasar y todas esas cosas que bueno, vos viste la cantidad de accidentes que hay (E2).

Sí, Río Cuarto – Córdoba y hacia San Luis. San Luis se desarrolló por las autovías. Después a Buenos Aires también. Y para el norte debería haber, yo voy mucho a Jujuy para visitar

a mis suegros. Para allá sería bárbaro, porque además cuando hay tiempo de cosecha... lo mismo que pasa acá, pasa allá. Y lo que es la gente, en general tratan mal a los que van en las máquinas. Por más que uno cumple todas las precauciones. Pero bueno. A veces hasta es difícil tirarse un poco más para el lado de la banquina (E10).

No, me parece que la autovía agiliza totalmente. Sí, sí, sí. La conexión que hay con otras localidades, nos acerca más. No son puentes, pero sí generan un puente de unión más ágil con otras localidades (E14).

Creo que, acá en la de Río Cuarto-Córdoba que escuchamos muchos accidentes, yo lo asocio más a negligencia de quien conduce. Si no conozco creo que tengo que tomar ciertos recaudos. Pero yo creo que sí. Desde varias aristas que analicemos creo que trae beneficios (E14).

Sí. La de Río Cuarto - San Luis, la de Córdoba y otras que hice a lo largo y ancho de Argentina. La autovía más allá de la obra pública, yo creo que hay una diferencia a que sea una necesidad o una urgencia. Hay momentos en que deja de ser una necesidad y se transforma en una urgencia porque todo el sistema de transporte te demanda un determinado tiempo de llegada, un estándar de circulación. En cualquier autovía. Pero sucede que muchas veces hay cuestiones de intereses, cuestiones que hacen cambiar esa visión de necesidad a urgencia. Yo hace mucho que considero que de Río Cuarto a Villa María debe haber una autovía. Porque el mismo porte de ser ruta Nacional y del Mercosur que atraviesa toda Córdoba y desde Buenos Aires a Chile, necesitas de la comodidad del tránsito y la seguridad que brinda (E16).

Para mí una autovía es la opción correcta, porque te provee de seguridad, de las medidas de seguridad siempre y cuando cuenten con luminaria, con la pintura necesaria (E16).

Yo creo que todo lo que son obras siempre son favorables. Para el campo es también la rápida salida del cereal, el rápido acceso al puerto. Al tener una autovía disminuís también los costos. El transporte no es lo mismo que vaya frenando en todas las localidades. Tener un camión que puede desarrollar una velocidad crucero en 100 kilómetros no es el mismo consumo que si frena en todas las localidades. La seguridad en el transporte en la maquinaria agrícola también. Yo creo que son muchos los factores que son favorables en el desarrollo de esta autovía. Y pensar que es bioceánico, que por acá pasan los transportes que van desde Uruguay a Chile, Desde Brasil, desde Paraguay. Yo lo veo todos los días (E7).

- La comparación entre las autovías y las autopistas disponibles en la región centro-sur de la provincia de Córdoba.

Tiene la desventaja de la gente, supongo yo, que vive en los pueblos que cruzaba antes, que dependía de la gente que le compraba sus artesanías o sus alimentos. Creo que de ese lado. No sé cómo habrá solucionado esa parte la gente que tenía esos puestos... Claro, porque mucha gente dejó de entrar a los pueblos por eso, por la autovía. Como que siempre hay ventajas y desventajas en ciertos puntos (E15).

No me gustan las autovías. Yo hago la de Córdoba y tiene muchas curvas, accesos no tan claros. Dificultades... Me gustan las autopistas derechas como Córdoba - Rosario, a velocidad crucero y se acabó el problema. Por eso para mí, es re cómodo ir a Córdoba, pero tenés más accidentes que en la 158. Hay más vuelcos porque se va haciendo muy tortuoso el camino. Por supuesto que debe ser más barata hacerlo (E1).

Conozco de transitar. Por ejemplo, la de Río Cuarto a Córdoba, que es una autovía. No así la de Córdoba a Buenos Aires que es autopista. Yo creo que, si es autopista mejor, porque tenés más descansos, más lugares para poder transitar, tiene lugares para poder parar un rato, re-

lajarte. La autovía también es una solución, más allá de que al medio siempre tiene un limitante que te hace estar más atento. Pero autovía o autopista, hay que dar una solución (E4).

La autovía de Río Cuarto a Córdoba tiene algunas cuestiones de construcción complicadas, sobre todo por las curvas, hay algunas mal resueltas... Lo único que tengo que discutir es que está mal mantenida. Vas a las Sierras y están todos los yuyos altos mientras me cobrás 4 peajes y... bueno, córtame el pasto (E13).

Acá en el país, bueno, usamos la autopista a Córdoba. Nosotros vamos mucho a Rosario y el único problema nomás que tienen es llegar a la autopista desde Villa María-Villa Nueva, que ahí están haciendo una obra bastante avanzada. Están haciendo circunvalación ahí de la autopista, acá en la entrada, que eso no sé, Dios quiera va a estar pronto (E8).

Creo que, acá en la autovía de Río Cuarto-Córdoba que escuchamos muchos accidentes, yo lo asocio más a negligencia de quien conduce. Si no conozco, creo que tengo que tomar ciertos recaudos. Pero yo creo que sí. Desde varias aristas que analicemos creo que trae beneficios (E14).

Para mí es la opción correcta una autovía porque te provee de seguridad, de las medidas de seguridad siempre y cuando cuenten con luminaria, con la pintura necesaria (E16).

Me parece que la autopista funciona mejor que la autovía. En función de esto de los accidentes que hay acá en la Autovía Ruta Nacional 36. Que lo atribuyo a un tema de diseño o que la gente no conoce. A todos esos retornos y rotondas. En la autopista esos problemas no los tenés. Si se pudiera hacer autopista sería mejor (E9).

Entiendo yo que la autopista no tiene interferencias, es todo vía boulevard. No tiene camino que ingrese como tenemos en la autovía de acá a Córdoba. La autopista entiendo que es técnicamente superadora en eso. Entiendo también que tiene más posibilidades de mayor velocidad. Eso desde el punto de vista técnico, más que eso no puedo decir. En lo que yo conozco, en lo que uno por ahí ve o lee, es eso. Pero creo yo que sea autopista o autovía para el enclave del Gran Río Cuarto y siendo parte del corredor bioceánico me parece extraordinario que pase y que se haga la obra. Ojalá que no quede en la etapa de la etapa de la etapa (E19).

- Las condiciones en general mejores de las autovías y autopistas en otros países.

He tenido posibilidad de conocer autovías o autopistas en otros países. En Chile, Brasil... Centroamérica. Las autovías en sí, no hay diferencia. Ves que las autovías en otros países están hechas en un sentido meramente productivo. Y después el tema de la herramienta, vos ves que a la herramienta nadie le dice nada y después van los autos. En Estados Unidos, la herramienta se respeta. Están diseñadas las autovías no en función de la gente, sino de la matriz productiva. Van hacia allá por el desarrollo. Pero en cuanto a seguridad, no le veo diferencia. Sí que hay muchas más autovías, parece que todo es autovía (E10).

Anduve en Chile, en Uruguay, en Ecuador. Chile es un caso muy emblemático de la obra pública. Porque al ser geográficamente una larga franja, lo atraviesa una única autovía en todo el territorio. Ahora, esa autopista te provee la comunicación de las 8 regiones de Chile. Ese tipo de autopista esta concesionada y cada 80 kilómetros tenés peaje. Es una posibilidad y es una alternativa al cubrir esta urgencia. Para mi Chile es un caso representativo. Uruguay no, es más parecido a la Argentina. Pero son rutas más tranquilas (E16).

Los testimonios de los referentes locales sobre sus experiencias con las rutas, autovías y autopistas regionales, nacionales e internacionales destacan las limitaciones del primer tipo de carreteras y ponderan las condiciones de las dos modalidades restantes. Entre las condiciones ponderadas se destacan aspectos del tránsito, como la fluidez y la seguridad, rasgos de la infraestructura básica como el carril doble, y la disponibilidad de infraestructura complementaria como la iluminación y la pintura.

Opciones para una renovada infraestructura vial

¿Autovía o autopista? Las opciones de los referentes locales oscilan entre dos alternativas para el cambio de la actual carretera:

- La preferencia por una autovía más viable por menor costo.

Por ejemplo, para ir a dar clases a Córdoba, nunca me vuelvo a Cabrera y agarro la autovía la 36. Sino que yo, me voy hasta Oliva y utilizo la autopista ¿Está? Y, por ejemplo, mi señora es de Bell Ville. Mi señora se fue ahora a ver a su madre y ella agarra la autopista en Villa María. Y yo hago lo mismo. O sea, mientras puedo agarrar alguna autopista, lo hago (E3).

- La preferencia por una autopista más amplia y segura pero también más onerosa.

Es mejor una autopista, desde ya. Porque en una autovía hay que tener un poco más de cuidado, hay que respetar las velocidades. Uno realmente se da cuenta ahora con los accidentes que hubo que, menos mal que uno acá en Córdoba el control de las camioneros es bueno en ese sentido. Porque uno es hijo del rigor, por ahí si no te controlan uno se excede. Nos pasa a todos (E6).

No me gustan las autovías. Yo hago la de Córdoba y muchas curvas, accesos no tan claros. Dificultades... Me gustan las autopistas derechas como Córdoba - Rosario, con velocidad crucero y se acabó el problema. Por eso para mí, es re cómodo ir a Córdoba, pero tenés más accidentes que en la ruta 158. Hay más vuelcos porque se va haciendo muy tortuoso el camino. Por supuesto que debe ser más barata hacerlo (E1).

Yo creo que, si es autopista, mejor, porque tenés más descansos, más lugares para poder transitar, tiene lugares para poder parar un rato, relajarte. La autovía también es una solución, más allá de que al medio siempre tiene un limitante que te hace estar más atento. Pero autovía o autopista, hay que dar una solución (E4).

Yo remarcaría que no sean tan miserables, es una obra de 4 manos y que esté planificada para que salga bien, para que se pueda vivir de eso. Que haya infraestructura de servicios. Debería haber gomerías, auxilios y todo cerca. Que, si reventás una cubierta, también tengas un lugar seguro para cambiarla sin molestar a nadie, sin ponerte en peligro vos y al resto. Y ser estricto con el tema velocidad, que haya un límite, pero que se controle, que se regule. Tanto la máxima como la mínima. Es peligroso en ambos sentidos. Que se controlen las luces también. Yo creo que es necesaria y que la plata tiene que aparecer. Esta ruta es más productiva-comercial y hasta educativa. Pero bueno, en principio, que la hagan. Después sí, que hagan los controles, aunque estamos en Argentina y no se controla nada (E23).

En síntesis, estos testimonios de los referentes tienden a destacar sus preferencias por las autopistas por sobre las autovías a partir de la ponderación de condiciones de la carretera y el tránsito en estas más costosas infraestructuras viales.

Los referentes locales: experiencias y opciones de infraestructura vial

Las expresiones presentadas en esta sección indican las siguientes experiencias y opciones de los referentes del desarrollo con las autovías y autopistas:

- Las experiencias con las infraestructuras viales regionales, nacionales e internacionales reconocen varias ventajas de ambas clases de carreteras.
- Las experiencias con las infraestructuras viales regionales, nacionales e internacionales reconocen algunas desventajas de ambas clases de carreteras.
- Las preferencias tienden a concentrarse en la opción más amplia, segura y costosa de una autopista que transforme y/o reemplace a la actual Ruta Nacional 158.

Sobre una autovía o autopista entre Río Cuarto y Villa María

¿Conocen los referentes locales del desarrollo propuestas sobre la construcción de una nueva obra vial para el desarrollo del centro-sur de la provincia de Córdoba? ¿Qué ventajas y desventajas conciben los diversos actores en la construcción de una nueva carretera entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María? ¿Cómo debería gestionarse la construcción y el mantenimiento, el trazado y la financiación desde la perspectiva de estos voceros del territorio?



Este apartado comprende las representaciones o ideas de los distintos referentes locales del desarrollo acerca de:

- El conocimiento de propuestas de una nueva carretera para el desarrollo territorial;
- Las ventajas y desventajas de una carretera vial transformadora; y
- La gestión del trazado, la construcción y el mantenimiento de la nueva infraestructura vial para el desarrollo regional.

Del conocimiento de propuestas a la prioridad de la obra vial

La presente sección focaliza las representaciones de los referentes territoriales respecto del conocimiento de propuestas sobre la construcción de una autovía o autopista entre Río Cuarto y Villa María; la ponderación y argumentación de su necesidad y sus posibilidades de concreción; su importancia y/o prioridad relativa frente a otras infraestructuras y servicios locales y regionales como así los motivos o razones de su funcionamiento.

¿Cómo conoce o conoció el referente local las propuestas de construcción de una autovía o autopista entre Río Cuarto y Villa María?

Los razonamientos de los referentes locales del desarrollo responden a estas preguntas en los siguientes términos:

- El recuerdo de actividades preliminares a la construcción de una nueva ruta.

Con esto de la traza, yo soy medio malo para las fechas, pero hará 5 años o más. Una vez hubo una reunión en la municipalidad con productores para hablar sobre donde iba a pasar la traza, entiendo que haya venido gente de vialidad. No participe yo, pero se le avisaba a la gente que le afectaba los campos. Que es lo más doloroso para los que tienen campo ahí. Inclusive a donde iban a ser las salidas de los pueblos, donde se iba a subir en la autopista. En ese momento se presentó todo eso. Te digo mucho antes del gobierno de Macri. Pero ahora, si debe hacer 8 o 10 años atrás. Yo alquilo un campo donde pasaba la autovía y pasaron, pusieron todo. Parecía que se largaba (E9).

La ruta, en frente a mi casa, fue un paraíso, yo pienso que cuando este la autovía hecha va a ser más o menos así, si es la traza de la autovía que se marcó antes. Yo trabajaba en AGD (Aceitera General Deheza) y hay una traza marcada. Yo trabajaba por donde pasa la traza entonces la autovía es algo que marcaron y uno cree que no falta tanto. Y cuando vino la pandemia pensaba, cuando esté la autovía, va a ser este tránsito. [...] Donde yo estuve en la estancia sí. Marcaron la traza. Ya está marcado. Esta mojonado. Incluso del último relevamiento, marcaron de un lado y de otro, lo que son los postes y alambrados. Por eso te digo que uno tiene esa expectativa. Desde la primera vez que supe de la posible autovía, hará 20 años (E10).

- El registro de obras complementarias de la nueva infraestructura vial en algunas localidades de la región.

¿Y después escuchaste de alguna iniciativa de ese tipo? No, de manera formal, pero yo viajo bastante. Tengo compañeros de Holmberg que decían va a empezar por acá y vos por ahí pasas en San Francisco y ves que en algún punto están trabajando, estos últimos años vas viendo movimiento y te haces expectativas. En algún momento va a llegar. Ahora en Villa María empezaron a hacer ciertos trabajos. Entonces la gente que está en el sector, cada vez que empiezan a hacer una obra dice bueno, eso es porque ya están haciendo la autovía (E10).

Yo lo que he escuchado es que se está haciendo, se ha planificado y pensando, que se viene trabajando desde San Francisco hacia Villa María, pero yo voy una vez a la semana y están arreglando la ruta y exactamente que como para ir a Río Cuarto tenés 2 horas o más y son 140 kilómetros. La misma distancia que a Río Cuarto y a Córdoba. Pero prefiero ir a Córdoba mil veces. De hecho, tenemos proveedores tanto en Río Cuarto como San Francisco y a veces le esquivamos un poco (E11).

- Los antecedentes del proyecto de autopista entre las ciudades de Río Cuarto y San Francisco hoy a cargo de Vialidad Nacional.

Esta es una obra que comenzó a pensarse hace mucho tiempo. Las primeras decisiones en torno a esto fueron durante el gobierno de Kirchner, ahí se comienza a hablar de la conformación de la obra de la autopista y siempre se pensó en separar esto en dos realidades. Por un lado, lo que era la autopista y por otro lado lo que era la variante de paso de Villa María. ¿Por qué era esto? Porque el nudo Villa María es el más complejo dentro de todo el trayecto. Es el más complejo porque la solución vial de la obra requiere que se atraviese la conectividad con la autopista de la ruta 9, la conectividad con la ruta 9 vieja, la solución del cruce del río Calamuchita, la solución del cruce del gasoducto central de la Argentina, que está justo acá. La solución de dos cruces ferroviarios, el que une Deheza con Villa María y el que une Villa María con Córdoba y la solución del nexo con la ruta provincial N° 2. Entonces, es una obra que en 15 kilómetros tiene muchísimas obras de infraestructura y de arte que la complejizan muchísimo. Entonces, desde siempre, te estoy hablando de la primera vez, creo que ronda allá por el 2006 - 2007, se establecían dos cosas: autopista, por un lado, variante de paso Villa María, por otro. Siempre fueron ideas anteproyectos y la idea de licitar proyecto y obra. Existen licitaciones al respecto. La primera licitación ronda por allá del 2007 de la variante de paso, se adjudicaron, no iniciaron esos contratos, se volvieron a licitar, si volvieron a celebrar los contratos, no iniciaron nuevamente, siempre se peleaba el presupuesto para poder estar, hasta que comienza la gestión del gobierno anterior. El gobierno anterior decide incorporar esta traza en un acuerdo que firma con Schiaretti, de obras a ejecutar, donde estaba la autopista de la ruta 19 y estaba esta y estaba la circunvalación de Córdoba, pero esta era la única obra que, porque en el caso de la ruta 19 había un aporte 70/30, en el caso de la circunvalación de Córdoba, la ejecutaba Córdoba capital con fondos que iba a aportar la Nación. Esta obra la tenía que ejecutar completamente la Nación, ese era el compromiso. Para poder cumplir esto deciden incorporar la obra, deciden dos cosas, primero reducir el proyecto de autopista a autovía, las diferencias de una y otra tienen que ver con las obras de infraestructura. La autovía conserva los 4 carriles, pero no tiene las obras de infraestructura para el acceso, no tiene los puentes digamos, no tiene los puentes, las conectividades y las distancias son menores entre carril. Es como si fuera, lo que es una ruta habitualmente y otra al lado, sin los cruces, puentes, accesos, anillos que en una autopista permite que uno pueda transitar sin tomar contacto con lo otro. Esto decide reducirlo y decide incorporarlo en las PPP (Proyectos Público Privados) y establece una primera etapa de esta obra (E17).

- La difusión de las propuestas de la nueva carretera a través de los medios de comunicación.

No por canales institucionales, sino por medios de comunicación. Siempre se planteó como una necesidad, pero visto desde la facilidad de, optimizar el traslado de lo que circulara. Hay que tener en cuenta algo muy particular en la ruta 158 que es el ferrocarril. Creo que eso tiene mucho que ver con la velocidad del transporte y creo que la ruta sirve para transportar ciertas cosas y para otras sirve el ferrocarril. Hubo muchos proyectos... pero en tono de excusa. Nunca hubo nada en particular. Proyectos truncados (E16).

Estos testimonios de los referentes locales reconocen algunas propuestas de transformación de la Ruta Nacional 158 desde el conocimiento de obras preliminares y complementarias, los antecedentes del proyecto ejecutivo aprobado de una autopista entre Río Cuarto y San Francisco y el tratamiento del tema por los medios de comunicación.

¿Por qué es necesaria una autovía entre Río Cuarto y Villa María?

En las respuestas específicas de los referentes del desarrollo emergen los siguientes razonamientos:

- La condición fundamental de la nueva infraestructura vial para agilizar el tránsito local y regional.

Antes salían a las cinco de la tarde y te tenés que chupar que vengan todos los camiones, normalmente tenés 10 minutos, 15 minutos de Cabrera a Deheza y te tenés que comer como media hora por coso. Y no estamos acostumbrados. No es una ciudad la nuestra, como que vos le hablás a un taxista de Córdoba: “Che, perdí 40 minutos”. Y no es nada. Para nosotros es la vida, perder 40 minutos. Entonces creo que sería fundamental. Si vos me decís en una organización de todo el pueblo, me parece que es esencial tener una autovía, digamos (E3).

- Los aportes de la ruta transformada para un desarrollo regional más armónico.

Necesitás la ruta no sólo para sacar la producción, sino para entrar el progreso, es al revés. Si la producción se saca hace miles de años por los caminos de tierra, no está el problema ahí. Ahora, ¿está el desarrollo en esos pueblos? ¿Hemos perdido las escuelas rurales? ¿Hemos perdido la gente que vivía en el campo? ¿Por qué la perdimos? Porque ahí es donde está el problema (E20).

- La importancia de la nueva carretera para el crecimiento de la red vial primaria de la provincia de Córdoba.

Sí, eso es algo que lo están necesitando todos. Nosotros teníamos los dos problemas: la ruta a Córdoba y la ruta 158. Bueno, la ruta a Córdoba era imprescindible que hubo que hacer. Las presiones que se hicieron, bueno decidieron que si la Nación no lo hace lo pagamos nosotros. Lo pagamos nosotros. Tuvo que sacar un impuesto para pagarlo entre todos los cordobeses para pagar la autovía esa a la que después se sumó la autovía de Córdoba a San Francisco, porque con ese impacto ya siguieron y se hizo la autovía Córdoba-San Francisco. Creo que todavía está trabajándose. Pero bueno, no podías ir por dos, dos por una. Pero las necesidades eran juntas (E2).

Para nosotros, nosotros tenemos algo que sí que nos cambió la realidad que es la autopista 9. Porque nos conecta con dos ciudades muy importantes. No al medio, pero más o menos por ahí. Estamos a 135 kilómetros de Córdoba y 250 a Rosario. Y después bueno, la ruta 158 vendría a ser una especie de cruz ¿no? Una ruta también importantísima que le da realmente una ubicación estratégica, de logística, muy importante al conglomerado (E21).

- La nueva ruta como una solución a los problemas del tránsito urbano en las trece localidades atravesadas por la Ruta Nacional 158.

Sí, es súper necesaria. Más allá de lo que pueda afectar comercialmente a un pueblo como este que es pequeño, el beneficio sobre el costo es muy alto. El beneficio que genera al pueblo y de alguna forma el sacar la ruta, urbanísticamente va a favorecer al pueblo que va a empezar a expandirse para el otro lado, que muy poco se ha desarrollado. La ruta hoy por hoy, han buscado un montón de formas. Semáforo, conos, etc. para que reduzcan la velocidad. Desde que yo tuve el accidente con el camión, insisto en que hagan algo. Que pongan conos, algo,

busquen la vuelta. Y el alto tránsito, todos los camiones internacionales que pasan... Por ahí excede la posibilidad de ellos, a la necesidad nuestra. Si por ahí decís: “pone algo”, pero con la cantidad de camiones que hay... Pintando el cordón evitamos el problema del estacionamiento de los camiones. Como acá no había casas... Después pintaron de amarillo, hicieron la ciclovía. Empezó a haber un desarrollo urbanístico. Se desarrolló más el pueblo. Pero la ruta en sí, más que colaborar, acá perjudica. Esta ruta. Al pueblo, al desarrollo del pueblo. Te limita un montón. Si los camiones, tengas el nudo un poco adelante o un poco atrás, todo el mundo va a subir a la autovía. La parte comercial no te afecta, si está adentro del pueblo. Hay dos o tres comedores sobre la ruta, que se van a trasladar con los carros a la ruta. La economía que afectaría la autovía, es una economía muy de subsistencia, de alguna persona muy particular que puede compensar la municipalidad. De mi punto de vista, la autovía es un beneficio grande, te ayuda a crecer, a desarrollar. Sino el pueblo empieza a limitarse (E10).

- La mejora de las posibilidades del acceso de la población local a una ruta internacional.

Claro, porque es una ruta que es internacional. Entonces desde chica he visto que los camiones de carga con la producción, porque es una zona de granos, de campo. Y bueno, siempre vi pasar los camiones de carga, en determinada época del año, cuando la campaña, por lo general; y por tener la Aceitera en General Deheza. Entonces, son cuestiones que hacen que el tránsito, en esta ruta 158, sea siempre fluido, pero en esta última época es muchísimo más. Entonces ahí se hace más evidente la necesidad de una autovía, en esta zona, porque vos querés subir a la ruta y estás capaz un tiempo, a pesar de que están los semáforos y todo. [...] A veces no puede subir porque está un vehículo y vos tocás bocina para poder subir porque bueno está... pero impresionante (E14).

- La comodidad y la seguridad del renovado sistema de circulación mediante vehículos diversos.

La autovía más allá de la obra pública, yo creo que hay una diferencia a que sea una necesidad o una urgencia. Hay momentos en que deja de ser una necesidad y se transforma en una urgencia porque todo el sistema de transporte te demanda un determinado tiempo de llegada, un estándar de circulación. En cualquier autovía. Pero sucede que muchas veces hay cuestiones de intereses, cuestiones que hacen cambiar esa visión de necesidad a urgencia. Yo hace mucho que considero que de Río Cuarto a Villa María debe haber una autovía. Porque el mismo porte de ser ruta Nacional y del Mercosur que atraviesa toda Córdoba y desde Buenos Aires a Chile, necesitas de la comodidad del tránsito y la seguridad que brinda (E16).

- El consenso sobre la nueva carretera entre integrantes de las diversas fuerzas políticas y los representantes empresariales.

Es que son obras que no identifican partido político. Yo siempre digo, la política hay que dejarla de lado. La política le está haciendo mucho daño al país. Y tenemos que ponernos a decir qué realmente hace falta y ponernos a trabajar. Del departamento Juárez Celman soy el único radical, por ejemplo, y yo me junto con todos los colegas. Y trabajamos todos en conjunto. No hay una diferenciación política. No digo que llegando el momento de las elecciones empecemos a tener algunas cuestiones, pero creo que soy el representante de toda la localidad de Cabrera y de todos los ciudadanos por igual. Entonces la política para mí es una herramienta fantástica para ayudar a la gente, pero está mal usada (E5).

Pero siento que cuando comienzan a tratar un tema, inclusive en el Parlamento del Gran Río

Cuarto también, dialogamos que se va a dar. Se dialoga ahí también. Aunque a Holmberg no lo incluye lo hemos dialogado. O sea que, de alguna manera, si bien no es una localidad que incluiría esta ruta bioceánica, porque no está, pero estaría conectada con otra ruta y de alguna forma beneficia a toda la región (E14).

Por eso digo. No, entiendo que esto se debería gestionar de manera grupal con el resto de los intendentes. Y en la agenda estaba reunirnos el intendente con el resto de las localidades. Pienso que entre todos juntos sería más efectivo el pedido, que haciéndolo y gestionándolo sólo al intendente. Creo que va a tomar en su agenda, quizás, cuando esté instalado el Parque Industrial, ya en acción. Ahí inclusive se va a ver más imperiosa la necesidad de la existencia de la autovía (E14).

Está bueno porque cuando se encaran este tipo de obras y de proyectos no tiene que existir el tinte político de qué camiseta llevo puesta. En el Concejo Deliberante habría consenso sobre la autovía. Sí, sí, totalmente. En lo poco que hemos dialogado ¿no? Y fuera de sesiones, charlas informales. Por ahí esos diálogos son tan importantes como una sesión (E14).

Esto surge, por lo menos en lo que a mí respecta, es un tema que a mí me interesa el desarrollo local y concretamente surge a partir de haber, en lo personal, trabajado en otro tema que es, entiendo yo también, otro elemento para el desarrollo local que tiene que ver con un proyecto antiquísimo que es el de un centro de transferencia de cargas para la ciudad de Río Cuarto. Es más, la tesis mía fue una tesis inédita en ciencias políticas porque tocaba temas que no se tocan habitualmente. A partir de eso, justo donde se piensa el enclave del centro de transferencia de cargas es por la ruta 158, que es el sector en donde tienen los terrenos la Fuerza Aérea en Las Higueras y el corredor bioceánico (E19).

Todo eso en el último tiempo, en los últimos años diría yo, ha tomado un impulso muy importante a partir de los nuevos roles de los gobiernos locales. Hoy en día atienden una agenda que hace décadas atrás no atendían. Uno es el desarrollo económico y de toda índole. Bueno, la ruta 158 es probablemente un elemento extraordinariamente importante, teniendo en cuenta de que constituye un corredor bioceánico y así lo ha definido un plan a nivel nacional, un plan de autovías, autopistas, por dónde deben pasar los caminos y pasa por Río Cuarto. Entonces, la Secretaría de Desarrollo Económico tomó esta inquietud en relación al centro de transferencia de cargas y también le agrega la necesidad de la autovía. Entonces medio como que confluyeron las ideas y dijimos “bueno, vamos por todo”. Esto lo hice yo formalmente como miembro de la oposición en el gabinete productivo, que es una buena decisión que tomó, a nuestro entender, el intendente, la conformación de un gabinete productivo en donde está la oposición presente. Ahí hicimos el planteo y fue tomado y empezamos a trabajarlo. Hubo algunos documentos que hoy se podrían citar como antecedentes. Se armó una agenda en el gabinete productivo y dijimos “bueno, vamos por esto, por esto y por esto”. Uno era hacer el estudio, teníamos que tener elementos científicos, no políticos. Una cosa es la intuición política, la necesidad o el ojo político en decir “che, tenemos que desarrollar esto porque es una cosa evidentemente extraordinaria” desde el punto de vista de la oportunidad, que pase un corredor bioceánico no pasa todos los días por el medio de tu ciudad o por el medio de un conglomerado urbano. Después fue el hecho de haber ido al parlamento del Gran Río Cuarto donde también queríamos dejar un antecedente político, administrativo. Y después dijimos de tener reuniones con los legisladores, tanto del orden provincial como el orden nacional. Y así se fue armando todo como una hoja de ruta política para ir desarrollando que constituía estas cosas (E19).

Hay consensos políticos sobre el proyecto: Yo creo que siempre, desde concejal, como intendente y ahora como diputado, siempre creo que hay que actuar en bloque. Creo que hay que hacer una presión importante pero positiva. Digo presión de todos los intendentes, de todos los empresarios, en ese sentido de que el gobierno provincial y el gobierno nacional

debe entender la importancia de lo que estamos hablando. Creo que el mecanismo es ese, que culmina un poco con el proyecto. Que el Concejo del Gran Río Cuarto, el parlamento que tienen con Holmberg y con Higuera, se trató el tema ahí y que es lo que hay que hacer. Que cada municipio declare la necesidad, ir a gestionar, presión, presión, reuniones. No queda otra, no hay otro camino. No hay que hacer locuras, no hay que llevar a la gente a la calle. Pero si los intendentes, los legisladores, todos tenemos que mantener una presión positiva. Una demanda constante. Este consenso está absolutamente logrado. Si creo, pero esto no es como crítica, que Villa María y Río Cuarto deberían haber empezado mucho antes. Con los reclamos más significativos. Muchas veces los reclamos nacieron desde acá, desde General Cabrera, General Deheza, Carnerillo. Nosotros hemos hecho muchas gestiones en el gobierno anterior desde las ciudades más chicas. Creo que Río Cuarto y Villa María son fundamentales, San Francisco también. Por decirte tres puntos que deberían haber hecho mayor presión por lo que significa ser ciudades tan grandes (E4).

- El aporte imprescindible del conocimiento científico específico generado por la universidad pública.

El hecho de avanzar con el trabajo este que están haciendo ustedes y, con todo eso, cuando se juntara, decir: “Che, tenemos todo esto armado”. Cosa que no se había hecho nunca, siempre se decía de manera discursiva a los distintos gobiernos y referentes políticos, pero ahora va a haber un trabajo científico que lo sustente y quién mejor que la universidad pública hiciera un aporte de un estudio científico bien detallado y con toda la información que ustedes van a recabar. La verdad que tengo que recalcar la actitud del secretario y su equipo, que en un primer momento tenían una idea que no era esta, era hacerlo con otra entidad. Cuando le dijimos lo de la universidad dijeron que podían verlo. Se consultó y se terminó haciendo con la universidad nacional. Hoy vamos a tener, por primera vez, un estudio como el que han realizado ustedes (E19).

- La experiencia acumulada en acuerdos sobre obras de infraestructura urbana entre las fuerzas políticas con representación legislativa.

Entonces, bueno, lo de la planta cloacal fue eso, para no hacerlo largo. Juntamos a todas las instituciones, juntamos firmas, hicimos un acta intención y logramos instalarlo en la agenda. Cuando se instaló en la agenda justo venía una elección, a los dos años, de presidente y gobernador. Y terminaron peleándose entre Nación y Provincia, en el buen sentido, para ver quién la iba a financiar. Cosa que antes ni siquiera estaba en la agenda. Conclusión, se terminó haciendo la planta cloacal. Lo cuento a esto porque eso fue uno de los elementos que mencionamos en la reunión de gabinete productivo para demostrar el trabajo en conjunto y demostrar lo importante que es el trabajo en conjunto de oficialismo, oposición y, sobre todo, las instituciones. La pagó en gran parte la Nación y el gobierno de la provincia de Córdoba hizo un aporte menor pero también se terminó haciendo. Yo creo también que era a partir de la buena relación que había entre Macri y Schiavetti y eso hizo que se pudiera hacer. La cuestión es que la planta ya está y es una maravilla que no conoce nadie. Más allá de que no se conozca está cumpliendo un rol muy importante, pero sería interesante que se viera, que se visualizara, porque es una obra faraónica (E19).

- La estratégica importancia geopolítica de una ruta integrante del corredor bioceánico y con relevancia federal.

La ruta del Mercosur. Miren, no cabe ninguna duda de que mi visión de la necesidad de llevar adelante esta obra en particular, del corredor...entre la ruta del Mercosur, del corredor bioceánico, está fuera de discusión, su importancia y su necesidad. Eh... son de las grandes obras de infraestructura que, entre otras, como por ejemplo le agregaría la salida al Pacífico, el paso concretamente que elijamos: el de Aguas Negras o el que fuere, son de las obras que definen o ayudarían a definir el perfil federal de este país, que no lo tiene. Es decir, sin estas obras, o mejor dicho, el atraso diría secular incluso de su definición y mucho más de su concreción, no habla de otra cosa de que quienes nos han gobernado en los últimos cincuenta años, por decirlo de alguna manera, no han pensado en un país federal sino que han seguido pensando en un país que, entre otras cosas, la producción sigue saliendo por el puerto de Buenos Aires. A lo sumo algo por el puerto de Rosario, pero en definitiva tienen al Atlántico como escenario o actor principal. Y nosotros estamos diciendo que, desde una voz y visión federal, esto hay que corregirlo porque si no lo corregimos vamos a seguir siendo presos de ese embudo y de esa construcción de un país unitario que concentra el poder en el AMBA [Área Metropolitana de Buenos Aires] y que todos los días, cotidianamente, marca en la vida concreta de cada ciudadano del interior una consecuencia negativa. Se trate de energía, se trate de costo de transporte, se trate de los biocombustibles, se trate de lo que se trate, siempre perdemos nosotros con ese esquema. Entonces lo que estamos diciendo es que eso debiera sumar la infraestructura que ponga en movimiento, sobre todo el corredor central de Argentina, hacia el Pacífico, y con eso le dé a este corredor y a otras provincias una mayor viabilidad de alternativa, vuelvo a decir, y en este caso de salida al Pacífico y de desarrollo concretamente. Y de no depender de Buenos Aires (E22).

- La emergencia del tema en las agendas políticas, en particular legislativas, locales, provinciales y nacionales, en un período con diversas elecciones de autoridades.

El diputado CG con el diputado MC son los que también impulsan algunos modelos relacionados a la autovía. Eso también surgió después de lo que planteamos en el Parlamento del Gran Río Cuarto. Ahí se planteó y se les pidió a los diputados que tuvieran en cuenta el proyecto y que lo impulsaran. Nosotros hicimos un planteo en una entidad, que es el Parlamento del Gran Río Cuarto, y la idea era que si iban a hacer eso lo hiciéramos entre todos. Nosotros inclusive dándole fuerza a ellos y que ellos hubieran sido los voceros... Pasa que hoy estamos justo en un momento político bisagra porque se va a elegir gobernador dentro de poco (E19).

- Los límites de los consensos locales y regionales sobre la obra frente al escenario político nacional.

Y yo creo que sí. De vieja data hay comunicación permanente porque esta viene siendo una preocupación y un déficit que ya lleva muchos años como para que no haya ocurrido. Lo que pasa que eso también tiene su curva de crecimiento, por momentos de optimismo, porque entró un nuevo gobierno y renace la esperanza; y curvas de decrecimiento porque se ve que no se puede conseguir nada y no se puede torcer esta especie de karma unitario que nos aplasta a nosotros. Pero bueno, obviamente que la unión hace la fuerza y que estén interconectados todas estas poblaciones, sus líderes no solamente políticos sino sus empresarios, las comunidades todas, es importante para que sus representados, en nuestro caso, hagamos todo lo posible para seguir peleando. Ahora, no hay una... como está organizado

el país, como está organizado este gobierno, como fue también con el anterior, no hay ninguna chance porque no tenemos la fuerza suficiente como para plantear esto con éxito. Y se requiere, si es por vía legislativa, se requiere mayorías que nosotros no la tenemos. Lo cual invalida todos los intentos que se pueden hacer de visibilizar esta cuestión. Ahora, ¿tenemos que ser realista! ¿Eh? En la medida que Córdoba no tenga una presencia nacional en términos de poder, como para hacer que estas obras... O dicho al revés, en la medida que este país no tenga un presidente con una visión federal y no porteña, como terminan todos, al menos los últimos presidentes, y esto no va a ocurrir... No hay un sesgo que uno pueda decir unos sí y otros no. La responsabilidad no es otra que la que cabe ligarles a todos aquellos que han tenido o han sido funcionarios, una visión unitaria. Mientras no tengamos un cambio de paradigma en ese sentido, no vamos a tener posibilidades de desarrollo nosotros ¡Ni el país! (E22).

- La importancia de recuperar la red ferroviaria en articulación con la infraestructura vial disponible.

Porque precisamente lo que nosotros estamos planteando y visualizando en términos estratégicos es, por ejemplo, todo lo que es el desarrollo de esta infraestructura, junto con otra que no estamos mencionando que es importantísima que es volver a poner en valor todo lo que es la red ferroviaria, fundamentalmente de producción en este país. Y también pensar en la función de esa red o en el mejoramiento de esa red, acompañando el posible paso al Pacífico (E22).

- El apoyo de los dinámicos empresarios a las propuestas políticas de una nueva carretera.

Gravita la potencia de los empresarios. Sí, sí. Lo que nosotros llamamos la Emilia Romana. No, no... a ese tramo que vos mencionás, junto con otro que va por la ruta 8 y configura todo lo que es el circuito del maní y lo que es una economía regional, nosotros le llamamos la Emilia Romana porque es el sector de Córdoba, o uno de los sectores de Córdoba, un corredor como la Emilia Romana en Italia; caracterizada por una potencia empresarial y un nivel de desarrollo y de contagio positivo que es lo que más se asemeja a matrices o a estudios que grandes economistas, en términos de desarrollo, han planteado en academias de todos los países ¿no? Por eso lo llamamos así (E22).

Pero los empresarios tienen un rol muy importante como parte de la comunidad para ir planteando estas cuestiones, para ejercer la presión que significa los miles de puestos de trabajo que otorgan (E22).

No conozco y desde que estoy en el cargo, y desde que estoy en la institución ya hace 10 años en distintos cargos, nunca he participado de ninguna convocatoria ni proyecto que nos hayan avisado. Es la primera vez que tengo el gusto de hablar con alguien sobre el tema. Y en el sector empresarial lo charlamos muchísimo, la necesidad de tenerla, íbamos y volvíamos y demorábamos 2 horas y chirolas, y yendo a Córdoba en hora y 10 minutos estoy en el centro de Córdoba. Digo, vas, trabajás y volvés en el día. Y pasaría lo mismo en Río Cuarto si hubiera alguna posibilidad de esta. Mi papá hace 40 años que está en la actividad privada y tendría que averiguar, pero no creo que haya participado en conversar sobre algún proyecto. Él más, en la parte privada no participa tanto en la parte institucional por eso no creería (E11).

- La acumulación de iniciativas de transformación de la Ruta Nacional 158.

En mi larga trayectoria en el pueblo yo vi ya casi 3 proyectos en el caso de la autopista. Y lo vi pero no se hicieron. Pero en algún momento esta ruta iba a ser esto digamos. Sí, yo vi 2 de 3 proyectos. Una que era tipo autovía. Hace 25 años atrás. Que utilizaba el trazado que estaba. Después vi otra que era autopista, que era por lo menos 5 kilómetros. Y ahora sé que hay otro porque están licitándolo, pero han hecho un arreglo que no he participado ni he visto que es Villa María - Cabrera. Pero bueno, no la he visto. Y no me van a llamar porque no estoy participando de esa unión (E1).

Proyectos previos: Hay un antecedente muy fuerte. En el gobierno de Macri, en General Cabrera para darte un ejemplo, hubo un marcado con mojones que estaba realmente terminado el proyecto final. Estaban hablando con los propietarios de los campos de por dónde iba a pasar la autopista. Estaba todo avanzado, se iba a hacer por los PPP (Participación Pública y Privada) que después, a raíz de la crisis del 2018, la sequía, el endeudamiento del gobierno, se cayó el financiamiento hacia Argentina. Quedó todo en los mojones. Hoy están los mojones puestos. El antecedente más cercano es ese, después se cayó la economía del país y pasó lo que pasó. Ahora se retoma y espero que tenga resultados positivos (E4).

Mira yo, dentro de todo digo que soy joven, pero vengo escuchando, te diría que hace más de 20 años de que había un proyecto de unir Río Cuarto hasta San Francisco. Pero la verdad es que se ha ido dilatando y es una necesidad imperiosa tanto en lo comercial, en lo social, en lo político, en lo económico. En todo aspecto, poder contar con esta autovía (E11).

Lo que he escuchado, lo que he leído, que salió el intendente de General Deheza, que ya estaba aprobado el proyecto y que iban a empezar desde Villa María hasta Cabrera, el primer tramo. Eso es lo que he leído. Hasta ahí. No me he interiorizado en eso. Otros anuncios que hubo hace años atrás, cuando estábamos más o menos en 2002, 2003, por ahí. Pero como eran todas inversiones de la Nación no venía nada al interior. Entonces se quedó toda en la nada. Igual que la Ruta 10. La Ruta 10, habían empezado la Ruta 10 allá, también habían hablado de que venía para acá, para donde está Hernando (E8).

Nosotros tuvimos reuniones, cuando yo fui intendente de General Cabrera, en Vialidad Nacional de Buenos Aires. Con Iguacel, con varios funcionarios, donde fuimos con notas presentadas que decían que, por favor, que nos hacía falta. Eso creo que llegaron al punto máximo. Más allá de hablar con los legisladores para que la incluyan en el presupuesto, peleen. Nosotros hicimos todo ese camino (E4).

- La solución de algunos de los problemas actuales del tránsito por las rutas.

Creo que también hoy un problema no menor es la velocidad. En eso creo que sería trabajar de alguna forma. Yo sostengo que no es lo mismo ir a 130 kilómetros en un vehículo que en otro. Creo que hay vehículos que tienen permitido ir a 130 kilómetros y hay otros que también tienen el límite en 130 kilómetros que, a lo mejor por respuesta, por capacidad técnica, podrían ir más fuerte o no. Creo que eso también genera mucho el tema de los accidentes, de la velocidad. El tema también... hay un tema no menor que es el comportamiento del camionero, creo que eso se nota muchísimo. Permanentemente hay infracciones, dado que circulan por el lado que no tienen que ir. Eso genera accidentes, por ahí inconvenientes. De hecho, yo te digo que yo soy de manejar mucho y el inconveniente más fuerte que hay es cuando el camión no respeta la mano por la que tiene que circular y te genera una incertidumbre si pasarlo o no pasarlo por la mano que no corresponde porque de haber un accidente la culpa es tuya y en definitiva a veces de manera terca se quedan tirados a la mano izquierda y no se mueven. Yo creo que en eso se debería trabajar como se trabaja con

la velocidad, como se trabaja con el cinturón, como se trabaja con las luces... sobre todo las luces, no solo en autovía y en autopista, yo creo que las luces tienen mucho más sentido en las rutas, ahí tiene un sentido por la visibilidad. Yo creo que se debería trabajar mucho más con la educación y el tránsito de camiones. Ahí hay algo para corregir (E21).

En la pandemia fui camionero. Y conozco autopistas, autovías. Y conozco hasta la Panamericana. En el camión me tocó todo, ir al norte, a Provincia de Buenos Aires... La ruta 158 la hice como camionero, pasé a estorbar yo. Ese mismo trayecto me llevó una hora más. Yo todo lo que sea tecnología aplicada al confort del manejo lo hago, desde usar el freno de motor hasta utilizar velocidad crucero. Todo lo que yo pueda usar, lo uso. Hoy recomiendo hasta la caja automática, es un desgaste mucho menor. Te subís en una autopista que vas derecho y no tenés que frenar, es otra cosa. Ahorras mucho. Después está si la ruta es muy recta o no, que también te aburre y ahí muchas veces se duermen... (E23).

Yo creo que eso ha aportado la autopista, mucha seguridad vial. Más que nada ustedes de Río Cuarto tienen en claro lo que era llegar a Córdoba. Realmente una odisea, una ruta complicada, compleja, muy transitada. Eh... que nosotros acá lo vivimos con la ruta 9, es nuestra conectividad con Córdoba importante. (E21)

Los testimonios de los referentes locales indican la necesidad de la nueva infraestructura vial con diversos criterios entre los que se destacan la condición fundamental de la obra, sus aportes al desarrollo regional, su contribución a la infraestructura vial, la solución de problemas del tránsito, la relevancia geopolítica, la disponibilidad de específico conocimiento científico y los apoyos recibidos en distintos espacios políticos y empresariales.

¿Por qué imagina como posible una nueva infraestructura vial entre Río Cuarto y Villa María?

Los referentes locales y regionales afirman la posibilidad de la nueva carretera desde los siguientes razonamientos:

- Los antecedentes de realización de obras viales similares en extensión y costos.
Sí, es posible. El problema son los recursos. Si se hizo Córdoba – Rosario, podemos hacer Rosario y ésta. Por la cantidad, yo creo que debe ser una ruta de Córdoba. Son apreciaciones personales, pero yo creo que es posible. Quizá a lo mejor es dar el puntapié inicial. A lo mejor no serán 300 kilómetros, pero hacemos 20 este año, 20 el otro y bueno. A lo mejor hacer esa autopista llevaría toda la plata y no pueden hacerlo. Uno entiende también que no hay presupuesto, que es finito entonces... y esto debe ser un monstruo. Pero ahora, aparentemente... están por licitar. Nosotros acá hemos visto esta idea hace mucho tiempo (E1).
- La condición desactualizada de la actual Ruta Nacional 158.
Es imprescindible que se haga. Digamos, no da más. Ya está vencida hace 10 años esa ruta. Vos podés estirarlo, pero, si empiezan una obra de eso va a tardar cinco años esa obra, ¿qué te puedo decir? Ya está todo vencido. Venimos corriendo detrás de la liebre, pero nos sacan 10 kilómetros de ventajas (E2).

- La relativa capacidad del Estado provincial para el desarrollo de nueva infraestructura vial.

No sé. Esta ruta se va a hacer. Estoy convencido de que se va a hacer. Será en esta gestión, será en la que viene y si no es en esta gestión provincial creo que la provincia también se va a tener que poner en tono para hacerla. Creo que es así. Tienen forma de hacerlo. Cómo se hizo la autovía 36. Creo que unir ciudades desarrolla un montón. Y esta zona más que todo. Me atrevo a decir que hasta puede venir gente a instalarse más. Puede generar otros tipos de negocios. Tiene más beneficios. Sí hay que aportar, aportamos para la autovía. Y esto lo hablamos con otros productores. Felicito este modelo de Córdoba. De mejorar todo. Mejora condiciones de vida, le cambiaría a Cabrera cuando la autovía pase al lado de la ciudad. La gente lo disfrutaría más. Es lo que necesitamos (E5).

Que fueron una apuesta estratégica y señera porque sin ellos hoy realmente tendríamos crisis más allá del régimen pluviométrico general de la niña. Bueno, está claro que los dos financiamientos los hemos conseguido, por la garantía, por los antecedentes de cumplimiento que Córdoba per se tiene. Más allá de que se necesite por razones técnicas y de políticas económicas y financieras de un país pasar por la anuencia que tiene el Gobierno Nacional para poder tomar los créditos. Pero las razones por la que nos dan los créditos en Córdoba y no se los dan al Gobierno Nacional tienen que ver por los antecedentes. Nosotros somos cumplidores y bueno... ¿Y Cómo puede ser que esas dos obras las hayamos tenido que financiar absolutamente nosotros, los cordobeses? Siendo que ponemos la totalidad de tres mil millones de dólares todos los años. ¿Cómo es posible que se nos hayan tirado por la cabeza otra obra, si bien que desde el punto de vista de la producción no tiene la misma importancia que tiene la ruta 158 o la ruta 19, que es la autovía Río Cuarto- Córdoba? La hayamos tenido que hacer los cordobeses, la hayamos tenido que pagar en una sola generación, ¿eh? Lo cual es un despropósito porque todas estas obras de grande dimensión y de grandes volúmenes de financiamiento se apaisan en un cuadro de amortización que abarca varias generaciones. Por eso se requieren los créditos y la asistencia de ese formato. Nosotros la tuvimos que asumir en un solo gobierno, en una sola generación, ¿eh? Y sin embargo la pagamos toda y ahí está funcionando. Es decir, Córdoba tiene un destrato o un mal trato de parte de los distintos gobiernos nacionales que no son otra cosa, más allá de las personas, no son otra cosa que un unitarismo que todavía gobierna este país y toma decisiones de infraestructura también en ese sentido (E22).

- El positivo impacto económico de la nueva ruta reconocido en la agenda política reciente.

Yo creo que es un tema que últimamente lo vienen tratando y si ya, cuando el río suena es porque agua trae. Considero que también es la visión esa, del impacto que generaría, tomando una sola dimensión. Porque yo creo que es un proyecto multidimensional, que tocaría varias dimensiones, pero básicamente la económica. Creo que poniendo la mirada ahí sería que sí, que tiene que ser algo que va como queriendo avanzar. No lo puedo asegurar porque no estoy en ese grupo, pero siento que... Claro. Pero siento que cuando comienzan a tratar un tema, inclusive en el Parlamento del Gran Río Cuarto también, dialogamos que se va a dar (E14).

- La predisposición para enfrentar la disputa política específica desde una perspectiva federal del desarrollo territorial.

¡Sí! Si no creyera eso no estaría peleando por las cosas que peleo. La verdad que remover el unitarismo de este país no es tarea fácil pero también esas tareas muchas veces, que no se logran en mucho tiempo, hay veces que los astros se alinean de tal manera que hay un des-

perar distinto. En nuestro caso lamentablemente es por la sucesión de fracasos. Porque si el modelo unitario postergara al interior pero fuera un modelo exitoso, como fue por ejemplo el modelo de la década del ochenta en el siglo XIX... Bueno, uno podría decir: "Te tapan la boca, quepa el término porque el modelo funciona". Más allá de que posterga el interior, no cabe ninguna duda. Pero acá el modelo sigue siendo, en términos muy generales, el mismo, la matriz sigue siendo la misma y encima no funciona. Entonces digo, está claro que el fracaso de este modelo abre las posibilidades de un optimismo no carente de interrogantes, por supuesto. Y a sabiendas de que esto se va a lograr con pelea, con pelea de intereses que obviamente no van a ceder fácilmente (E22).

¡Qué pregunta! Sí, yo creo que es posible. No sé si puede ser una prioridad para la Nación. No sé de qué inversión se habla, no tengo ni idea (E13).

- El esfuerzo de mediano plazo para realizar una obra vial clave para la seguridad del tránsito.

Ocurrió la del gas, en la industria hace un año que llegó, que fue una obra de gran importancia y ahora tiene que venir esto. El gas natural es una cuestión de costos, bajás costos. Esto, la autovía, tiene más que ver con seguridad, comodidad, todo lo que hablamos anteriormente. Yo creo que en el año 2022, de cara al 2023, no podemos tener una ruta nacional productiva que no sea autovía o autopista. No lo veo dentro de una posibilidad (E6).

- La urgencia de la nueva ruta entre las ciudades cordobesas de Río Cuarto y San Francisco.

A ver, no sé si será posible o factible. Creo que es sumamente necesaria y debería ya haber estado hace tiempo. No sé si hay un proyecto, si alguna vez se presupuestó. Desconozco. Pero con las personas que hablo la necesidad imperiosa de que exista una autovía... hacia Río Cuarto y hacia San Francisco. Conectar esas localidades sería... un proyecto de necesidad y urgencia (E11).

Estos testimonios de los referentes locales conciben la posibilidad de la nueva carretera desde varios criterios entre los que predominan los antecedentes de proyectos específicos, la relativa capacidad del Estado, el impacto económico de la obra y la predisposición para la disputa política impulsora de la iniciativa.

¿Qué alternativa de nueva carretera corresponde? ¿Autovía o autopista? ¿Por qué?

Algunas respuestas de los referentes locales del desarrollo conciben a la nueva carretera como una autopista antes que una autovía:

Indudablemente, si uno hace el análisis netamente desde el punto de vista de la seguridad de las personas, la ruta 158 no debe ser una ruta sino una autopista. Ni siquiera autovía. A mí me explicaron la diferencia entre autopista y autovía. La autovía es por ejemplo Río Cuarto - Córdoba donde utiliza una vía que ya está, por ahí pasa al lado de los pueblos mientras que la autopista es por ejemplo Córdoba - Rosario digamos que va de los pueblos 5 kilómetros para un lado para el este y para el oeste y se pasa por arriba... Después uno puede hablar de hacer la vista desde el pueblo, pero desde el punto de vista de la seguridad vial y de las personas no quepa la menor duda de que tiene que ser una autopista. Estoy convencido (E1).

Como vos decís es mucho más ambicioso, sí, me encanta que sea más ambicioso y sea una autopista. Me quedo con gusto a poco si sólo es eso (E20).

Yo creo que, si es autopista, es mejor, porque tenés más descansos, más lugares para poder transitar, tiene lugares para poder parar un rato, relajarte. La autovía también es una solución, más allá de que al medio siempre tiene un limitante que te hace estar más atento. Pero autovía o autopista, hay que dar una solución (E4).

Creo que estaría bueno que consulten, hacer un estudio... Yo insisto por decirte, a mi entender lo mejor sería una autopista porque te subís acá en Río Cuarto y no aflojás el acelerador hasta Villa María (E23).

Ahí ustedes van a ver dónde va a estar la traza de la autopista camino a Río Cuarto. En este caso ya creo que tienen hasta liberada la traza y lo otro que sería importante es que el Gobierno estaría proyectando licitar ese tramo en la primera mitad del año que viene. Con lo cual, esto que era una cuestión “sí, alguna vez”, “puede llegar a hacerse”, “es importante hacerse”; se ha transformado en una decisión y si bien son obras que tardan diez años, quince años en su ejecución; porque superan a cualquier Gobierno... La idea sería hacer el primer tramo, seguir avanzando con los otros y después licitar los otros. Pero ya no tendría retorno, ya es una obra marcada, ejecutada, presupuestada y bueno, es una decisión que se va... Bueno, ustedes vieron lo que fue la autopista Río Cuarto – Córdoba (E17).

Importancia de la nueva infraestructura vial

Comparada con otras infraestructuras y servicios locales y regionales, ¿cuán importante o prioritaria es una autovía o autopista entre Río Cuarto y Villa María para su localidad, actividad y grupo?

Las expresiones de los referentes locales y regionales del desarrollo dicen sobre la nueva carretera como:

- La obra vial más importante para la región y el país.

Ahora me lo decís rápido y no se me ocurre otra obra más importante. Probablemente es porque estoy muy enfocado porque me dijeron de la autovía. Pero a nivel más macro eh... hoy no te podría decir otra. A lo mejor a alguien se le ocurre otra, pero hoy no porque con eso no sé, mejorás muchas cosas. Porque, por ejemplo, estoy pensando en fibra óptica, internet, esas cosas hay acá... No me puse a evaluarlo, pero me parece que sí sería la obra más importante para Cabrera y la región. Porque nosotros sufrimos mucho el problema. Los que viajamos, salir de Cabrera es un drama, no tanto para ir a Córdoba porque tenemos la ruta E90 y la autovía. Pero ir a Río Cuarto, a Villa María, es un problema, o ir a Buenos Aires (E3).

Creo que la autovía es lo más importante. Como obra grande, de magnitud. A ver, en cuanto a cómo influencia al desarrollo. Vos decís por ejemplo en Palestina la obra que más impactó fue la ruta. Y es reciente. Entonces vos agarras un pueblo como Arroyo Cabral, que no fue absorbido por Villa María, que tiene su producción agropecuaria y láctea... Por eso te digo, para mí en esta localidad los beneficios exceden ampliamente lo que son las desventajas (E10).

Qué buena pregunta. Yo creo que es una obra que atacaría una cuestión transversal a todas las temáticas. En términos de desarrollo. Una obra de éstas potencia desde todo punto de vista a la región. Genera empleo, con la generación de empleo se puede generar desarrollo social. Me parece que es una obra que trae muchísimos beneficios. Soluciona una proble-

mática vinculada o, si no la soluciona en gran parte lo hace, a la cuestión esta que decíamos de la accidentología vial. Y, probablemente, si no es la más importante puede que esté en el podio, peleando uno de esos lugares. Conjuntamente puede ser con obras de saneamiento ambiental (E19).

No me puse a evaluarlo, pero me parece que sí. Porque nosotros sufrimos mucho el problema. Los que viajamos, salir de Cabrera es un drama, no tanto para ir a Córdoba porque tenemos la ruta E90 y la autovía. Pero ir a Río Cuarto, a Villa María, es un problema, o ir a Buenos Aires (E6).

Sin ninguna duda sería la obra más importante. Si también te puedo decir la ruta 10, provincial. Pero creo que esta es clave por lo que implica para el centro y sur de Córdoba. Pero no nos olvidemos también de la cuestión de la conexión internacional (E4).

Cuando esta obra definitivamente se llame a licitación yo me animo a decir que va a ser la obra vial más importante que va a estar en ejecución en la Argentina. Como hoy lo es la autopista de la ruta 9. Pero en extensión va a ser la obra más importante. Es casi un similar a la obra Rosario - Pilar. Esa extensión la recordamos históricamente como la obra de la autopista de la Argentina, y cuando uno se pone a ver los kilómetros existentes estamos casi en un trayecto similar (E24).

Yo creo que, en la provincia de Córdoba, sacando la autopista y después de realizada la autovía Río Cuarto - Córdoba, ésta es la más importante. Reitero que lo óptimo es Río Cuarto - San Francisco por la magnitud de las 3 ciudades. Puede que sí, que la autovía Córdoba / Río Cuarto hubiera sido menos prioritaria sobre todo por la fuerza y el poderío no sólo económico sino también social. Por la magnitud. Sabiendo que la ruta 158 atraviesa todo, esto del corredor bioceánico. La mayoría de los camiones que pasan van a Chile. Entonces creo que tiene mucha más importancia y relevancia que Río Cuarto - Córdoba. Yo igual celebro que se haya hecho. Ustedes saben lo que se demoraba antes y lo que es ahora. Y la verdad es que es muy bueno, pero esta es importante también. Ojalá que por el bien de todos se pueda concretar (E11).

Yo creo, por la ubicación geográfica que tenemos acá y por la importancia que hay aquí, nosotros tenemos un pueblo logístico muy amplio, y bueno, hay muchas empresas y cada dos por tres tienen que ir habilitando nuevos espacios para nuevas casas, nuevas industrias, ya el parque industrial queda chico. Yo creo que la autovía va a ser lo más importante. Igual de importante que la de Rosario a Córdoba, así de importante. Creo que comparto lo mismo que dicen otros, que hubiera sido más importante hacer antes esta autovía que la de la ruta 36 (E8).

Yo creo que va a ser muy importante para el conglomerado acá por el cruce que provoca entre la ruta 9 y la ruta 158. Creo que es un cruce muy fuerte y creo que a Río Cuarto le va ser positivo, no por Villa María, por Villa Nueva sino por Córdoba, más allá que la tienen por la autovía. También con Rosario y la ruta 9. Creo que ahí logísticamente se puede llegar a armar algo interesante y pueda ser útil (E21).

- Una temática predominante en la agenda política de las tres localidades del Gran Río Cuarto.

Sí, la ruta 158 la verdad es que es una de las cosas que hemos tenido más en agenda. Después ha habido otros temas también como ha sido el transporte, hemos visto el tema de la pirotecnia, que también nos hemos puesto de acuerdo las localidades. Así que sí, siempre hay temas. Pero relevantes como este no. Que nos ha llevado más tiempo, que sigue estando en agenda porque hay que seguirlo tratando (E6).

- Una obra con capacidad de transformación de la vida de la población.
Y que está bueno esto de que no lo veamos de manera individual. Qué pierdo yo, sino qué ganamos todos. Obviamente que estas obras transforman nuestra vida diaria. El comercio que vivía de la circularidad de la ruta, es cierto. Nos obliga a transformarnos, no hay otra. Debería ser mucho más la potencialidad que tenemos con esto que los prejuicios y tal vez acompañar en esa transformación (E20).
- Una carretera con impacto positivo en el desarrollo agropecuario provincial.
Yo creo que favorece el desarrollo de toda la región. De hecho, Escudero ha planteado el puerto seco o centro de transferencia de carga en Las Higueras que también eso va a traer trabajo a la comunidad. Y nosotros somos una provincia que su mayor ingreso es del campo entonces creo que es importante generar condiciones para que se desarrolle de mejor manera el campo. Me parece que es importante. Son todos puntos favorables (E7).
- Una infraestructura demandada por la insatisfecha población usuaria en el tránsito urbano.
Hoy por hoy la autovía es la obra más importante que necesitamos para mejorar el desarrollo de las distintas actividades, pero también para mejorar la calidad de vida. Esto aporta muchos beneficios. Se sufre el tránsito en la localidad. La gente reniega, reclama, pide control sobre la ruta. Entonces es una obra que va a traer un cambio tremendo (E5).
- Una prioridad de la gestión de los municipios del centro-sur de Córdoba.
Para esta gestión hay una prioridad muy importante respecto de la Autovía, yo creo que sí, que está dentro de las primeras líneas de acción para llevar a cabo y empujar para que se hagan. Porque si nosotros analizamos el beneficio que trae estaría dentro de..., pero esto ya se hace en conjunto, no es solo de nuestra gestión, digamos (E14).

Yo creo que es una obra fundamental. No sé qué otras cosas... Me parece que una línea de avión no da por la cantidad, me parece. Es eso (E1).
- Una solución para el tránsito interurbano entre las trece localidades hoy atravesadas por la Ruta Nacional 158.
La autovía solucionaría mi problema de llegar a Cabrera. Pero hay muchas cosas para considerar. Uno no puede plantear la obra pública desde el beneficio individual, sino del bien colectivo. Entonces si bien esa autovía va a beneficiar a varios conductores, puede perjudicar a todo un sistema económico que sobrevive de ese mercado que se genera por la circulación propia de vehículos de menor envergadura. Ahora, a medida que va incrementándose ese concepto de urgencia yo creo que ahí ya se manifiesta una decisión y que hay una necesidad de reacomodarse. Esas micro economías, economías regionales se van a tener que ubicar en otro lugar (E16).
- La eventualidad de impactos ambientales negativos de la infraestructura vial.
Puede haber algún punto en lo ambiental, que siempre hay que pensarlo, pero yo creo que son todos puntos favorables del desarrollo. Siempre teniendo una previsión respecto a las familias de la ruta (E7).

Estos testimonios de los referentes locales destacan la máxima prioridad de una nueva carretera para su localidad, actividad y grupo desde, entre otros criterios, la presencia del tema en la agenda política local, la mejora de las condiciones de vida, el impacto en el desarrollo agropecuario, al tiempo que interrogan sobre eventuales impactos ambientales negativos.

Las razones de una ruta transformada

¿Cuáles serían los motivos o razones principales del funcionamiento de una autovía o autopista entre Río Cuarto y Villa María? Las declaraciones de los referentes entrevistados identifican varios motivos o razones para el funcionamiento de una nueva ruta:

- La relevancia de la obra para la economía y la sociedad regionales.

Para la economía regional estamos hablando del epicentro como el cultivo de maní, o también grandes acopiadores de oleaginosas que tenemos cerca, en los diferentes pueblos. Y geo-político también es muy importante. El sector manisero genera de exportación 1.200.000 de dólares. Hoy ya es una economía regional de las más grandes del país, que todavía estamos tratando de que nos integren como economía regional, que todavía no estamos como economía regional, pero lo sentimos así. Entonces creo que, por las instalaciones, como están las empresas maniseras, porque si tomamos de General Cabrera 50 kilómetros a la redonda vamos a encontrar el 90 % de las empresas maniseras, es la zona núcleo. Entonces este tipo de obras para el sector, para el sector agroindustrial es fundamental que se pueda hacer (E5).

Creo que va a ser un mejoramiento para toda la sociedad, para toda la región poder contar con vías de acceso y transitabilidad desde Villa María hasta Río Cuarto en mejores condiciones y con mayor disponibilidad en cuanto al paso (E11).

Esto fue peleado históricamente, las reparaciones históricas que se tenían que dar y, claro, no es una ruta menor en términos de inversión, porque estamos hablando de que el trayecto completo desde San Francisco a Río Cuarto es una obra de mayor envergadura de lo que fue la autopista Córdoba - Rosario en términos de kilómetros. Pilar - Rosario tiene un poco menos de kilómetros que la distancia que va a quedar conformado entre Río Cuarto - Villa María y Villa María - San Francisco. Estamos hablando de más de 300 kilómetros de extensión. Entonces no estamos hablando de una obra menor. Por otro lado, en la provincia de Córdoba es una obra que genera un cambio estratégico a partir de ser la base de un triángulo que va a unir el corredor productivo en el interior de Córdoba, digamos, la conformación de la autopista Río Cuarto - Córdoba, de esta autopista Córdoba - San Francisco, que serían los dos aspectos de la conformación de esta base. Esto va a cambiar el mapa de las comunidades del interior de Córdoba, nos va a permitir una traza con las características de autopista realmente muy significativas. Entonces, evidentemente que son comunes la tranquilidad de las comunidades, la seguridad del tránsito, porque es una ruta también de altísima accidentología y une las características para la producción, la metalmecánica, la industria alimenticia fundamentalmente y la industria productiva, la vinculación de las universidades. Claramente que se trata de una obra muy importante y que va a potenciar todas las dimensiones de la actividad social, productiva e industrial de la región. Claro, hay que hacer la inversión (E17).

- Una solución para el subdesarrollo relativo del sur de la provincia de Córdoba.

Yo creo que adelanto, adelanto. No podemos quedarnos en el tiempo. Menos el sur de Córdoba que ya está atrasado. Entonces la autovía es adelanto. Por supuesto que hay de

todo, va a estar la parte negativa... Ciertas localidades que quedan afuera pero que también se van a beneficiar. Yo creo que obviamente como todo adelante siempre hay voces a favor y voces en contra, pero, bueno, es absolutamente necesario no quedarse atrás hoy por hoy, en una era en donde vivimos distinto: más rápido, más conectados. Necesitamos vías que sean más directas. Nosotros de todos modos todavía, llega hasta acá, pero falta la etapa dos de la autovía hasta Holmberg. En la etapa dos habría que hacer un puente para poder cruzar el arroyo (E7).

- Una autopista con un diseño innovador para el tránsito respecto de las carreteras disponibles en la región.

Sí, en ese sentido no sabría cómo solucionarlo, pero esta autovía debería tener un sector exclusivo para camiones, que tenga su propia colectora. Claro, un carril como para evitar que haga más lento el tránsito en general. No, no, en la misma autovía. Que tenga un carril para camiones, por ejemplo. Que tenga los otros dos o tres para vehículos comunes, cosa que la gente no se meta en el carril de camiones y que los camiones no se metan en el carril común... Sí, haría falta porque el tránsito va a estar (E15).

- La imprescindible conexión entre la carretera nueva o renovada y la red vial secundaria y terciaria de la región.

Está buena la pregunta porque una cuestión que surge, que surgió en los diálogos con otra gente, es cómo vos además vinculás esa autovía con las otras redes. Viste que se habla de la red primaria, red secundaria y la red terciaria. Ese parece que también es uno de los desafíos, cómo vinculás. Porque vos podés tener una muy buena autovía, pero si después las redes secundarias, las que van a los pueblos y las que van de los pueblos hacia los campos son malas, el problema se resuelve a medias. Y no sé si es igual pero mucha gente viene del lado de Río Tercero, de San Francisco. La iniciativa tuya sería extender a esas localidades también, hacer una trama de autovía (E15).

Obviamente que después va a haber que empezar a luchar por verticales que faciliten eso, que armen la red vial. Pero también hay que pensar estas redes viales, que yo no sé si es así en estos proyectos, qué más acerco. Porque yo ya estoy ahí con la maquinaria, ya estoy con la gente. Y si estoy pasando por un pueblo que hoy no pasa la traza, pero voy a pasar con la traza, le tengo que hacer el acceso, no lo puedo dudar. O sea, el plan no puede ser sólo hacer una autovía. Si yo llegara a Chucul, por decirte algo, y Chucul no tiene un acceso de hormigón o de asfalto, lo tengo que hacer. Tengo que estar obligado como Estado a hacerlo. Porque lo tengo que conectar a ese pueblo. Después va a venir la electricidad, va a venir la gente que quiera vivir ahí, va a venir el wifi. Pero estas obras no deben ser pensadas sólo como trazas de 40 metros de asfalto o de hormigón sino, además, de qué va a irradiar, qué va a ir dejando. Cuando vos pensás en el impenetrable o pensás en el norte siempre se habla de que, cuando vos llegás con la ruta, debería llegar con hacer represas de agua donde no hay para los productores, para la gente. Si ya estás con las máquinas no puede ser sólo un proyecto pensado en lo vial. Es un proyecto mucho más amplio el que hay que pensar. Vamos a tomar el que venga, obviamente (E20).

- Una infraestructura para el crecimiento económico de las ciudades más pobladas del territorio regional.

Para mí, desde el punto de vista logístico, Río Cuarto, que tanto se habla, es un lugar de

estacionamiento clave para lo que es productivo y de acá enviar hacia el resto del país. Te puedo decir al sur, podés irte hacia el oeste a Chile, haciendo una estación acá. O sea, parando acá, hasta agregándole el resto de valor que puede faltarle en otras zonas para luego producir la salida hacia distintos puntos del país. Obviamente para esto se necesitan rutas, para esto se necesitan aviones, para esto se necesita una infraestructura a nivel nacional y provincial (E20).

- Una carretera para profundizar la conectividad geopolítica con Chile y Brasil mediante el corredor bioceánico.

Sí, la conectividad con Santiago, con Chile. Está bien, nos queda el Paso de los Andes, pero estas cosas hay que hacerlas, porque después todo obliga a lo otro. Todo va obligando. En algún momento esto se va a transformar en que hay que ponerse a pensar en el Paso de los Andes. No podemos tener, si hoy tenemos miles de camiones, van a haber miles de miles y va a ser así. Entonces, tenemos que pensar en eso, tenemos que pensar que circular por nuestro país es sencillo, es plano. Circular por Chile es complejo, circular por Brasil muchas veces es complejo. Nosotros tenemos la enorme virtud de un país plano. Entonces, para cualquier camión, para cualquier transporte público es mucho más sencillo. Nos va a llevar a transformarnos, por supuesto que sí. Nos va a obligar a repensarnos. Ahora, no es lo único que va a hacer la autovía. Es una gran obra, pero me parece que para nosotros es una gran oportunidad de repensarnos. Servicios, comercios, industrias (E20).

La potencialidad de que nos ubica, o mejor dicho no nos ubica porque ya estamos en el centro del país y las rutas que pasan confluyen y nos llevan a cualquier lado, sino que genera mejores condiciones de infraestructura. Lo del corredor bioceánico es extraordinario para Río Cuarto y la región, para toda la región, inclusive interprovincialmente hablando. Una ruta que cruce los países y se llegue a los dos extremos, a los dos océanos y de ahí se pueda salir al mundo con producción, es extraordinario. Y que podamos salir al pacífico, porque ahora las nuevas tendencias vinculadas al comercio exterior están mirando para aquel lado. Siempre miramos al atlántico. Es más, ya hay dibujos del mapa en que se muestra a la derecha América y a la izquierda no está Europa, está África, está Asia, que es por China en realidad. China e India que son economías que han explotado de una manera y que se están comiendo al mundo literalmente. Porque, en definitiva, necesitan alimentos, necesitan todo. Entonces, lo que antes mirábamos con ese eurocentrismo, ahora ya ese paradigma está difuso, ya no es más así. Ahora se mira para el otro lado y todo el mundo, con esto de la ruta de la seda que ha generado China, son inversiones monstruosas que están haciendo los países asiáticos. En particular China, en diferentes países, para mejorar infraestructura para que les beneficie a ellos. Pero a los países en donde se ejecutan las obras también los beneficia y se genera ahí una sinergia realmente importante. Han cambiado muchos paradigmas, desde todo punto de vista, en este caso política y económicamente hablando que, me parece, que nosotros no podemos estar ajenos a eso. Somos el centro productivo de la Nación nosotros. Río Cuarto, Córdoba (E19).

Y en esa configuración Río Cuarto queda sin, como queda Villa María, como queda los pueblos a la vera de la ruta 158, por hablar de esa vía. Y Río Cuarto queda desaprovechada y desconfigurada en función de una desubicación estratégica también. No solamente de la ruta 158 sino de la 36, de la 8, de la 5. Es decir, un punto de confluencia y de tránsito permanente y quedamos también fuera del esquema en ese sentido, lo cual nos daría a nosotros una posibilidad de mayor crecimiento del sector agroindustrial y de otros sectores que Río Cuarto ha demostrado que viene con un dinamismo que incluso excede en su desarrollo las propias políticas públicas, los distintos intendentes. Porque es como que le queda grande, es decir, tan grande es el desarrollo, es tan fuerte el desarrollo de esas fuerzas productivas en la

región, en la consolidación de un modelo que casi se ha desarrollado por se. No ha necesitado de las políticas públicas como no sean los decorados o en decisiones sí importantes como los parques industriales dos, tres, etc. que hacen a la cuestión. Ahora, todo eso que no tenga una vía de comunicación transoceánica, siendo Río Cuarto, es una pérdida total de oportunidades ¡Pero volvemos al principio de la cuestión! No es un problema de proyecto, no es un problema de enunciado, no es un problema de fe, sino que es un problema de pelea política y de pelea política regional como con tantas otras cosas. De dar la pelea por terminar imponiendo, no sé si el término es imponiendo, pero sí haciendo realidad la visión federal (E22).

Otra cosa, la 158 es la ruta del Mercosur. Eso desde que yo era chico, acá pasan camiones brasileros y paraguayos que van de acá a Chile. Que es la ruta más cómoda. Todo el que quiere ir al Chile o al sur de Argentina te va a pasar por esta ruta. Acá si se hiciera la autopista... Yo no sé si para ir a Deheza todos los días a mi trabajo me convendría... Me descargaría de todos los camiones que seguramente van a usar la autovía o seguir por la otra ruta (E9).

Tenemos ruta internacional, tenemos el polo manisero sobre esta ruta, el polo sojero, todo pasa por esta ruta. Hay brasileros, paraguayos, más todos los camiones de la cosecha, más toda la gente que trabaja relacionada al sector que se mueve muchísimo (E10).

Claro, nosotros hablamos de autovía, pero a la vez sería un corredor bioceánico en esto que une. (E14).

Sí, creo que el lugar definitivo del corredor bioceánico también tiene que ver con decisiones políticas o para qué lado se tira más la balanza en ese momento de quien está en la gestión, más a nivel provincial o nacional. Te iba a preguntar eso, a qué nivel Sí, yo creo que ya sería una decisión más nacional... Y ahí tiene que ver también qué línea sigue cada intendente, o sea toda esta cuestión que para mí tendría que ser federal, pero a veces tiene que ver quiénes siguen determinadas líneas (E14).

- La relación entre la ruta nueva y otras importantes obras de infraestructura de servicios.

Yo creo que es una gran obra, pero nos va a disparar muchos más desafíos que incertidumbres. Nos va a obligar a esto de sentarnos, nos va a obligar a un centro de transferencia de cargas. El concejal es el que más sabe de esto y yo apoyo su proyecto porque a mí me encanta y estoy convencido de que es así. Nos va a obligar a repensarnos a nosotros como región en esto de salir al mundo. Va a ser una salida al mundo. Yo lo veo que la autovía o autopista es como que es ese canal que te lleva al mundo y vos te querés subir o no te querés subir (E20).

Cuando hablamos de los corredores bioceánicos, muchas veces se piensa en el paso, pero en realidad el corredor es todo el trayecto y esto va a implicar geoestratégicamente pensar otras cosas. Pensar playas de transferencia de carga, sectores mucho más vivos en todo el trayecto y claramente aumenta la competitividad y las oportunidades de la región enormemente. Porque vos tenés industrias, la actividad y esto incide directamente en la logística. Más, este trayecto que, dentro del corredor de Brasil hasta Chile, es el núcleo central ¿Y desde dónde operan las conexiones? También Norte -Sur porque claramente la autopista de la Ruta 9, la autopista Córdoba - Buenos Aires, que espero poder sumarlos más allá porque seguís en el trayecto, tiene su cruce acá. Y la solución de la autovía y de la ruta 19 le da dos conexiones a Río Cuarto y a San Francisco, también con seguridad, hasta unir en el eje para permitir el acceso y la conexión con los otros corredores. Entonces, desde el punto de vista logístico es impresionante y va a permitir un cambio central. Río Cuarto, Villa María y San Francisco van a ser, para mí, los más favorecidos con una obra de estas características. Pero por supuesto que incide en todo el resto. Hoy, si no existiera la concesión del ferrocarril NCA, que permite el trabajo de la aceitera General Deheza casi con exclusividad, si eso no existiera,

esa carga que sale diariamente, que cruza la ciudad, sería imposible transitarla por la infraestructura existente. ¡Imposible! No, no, no, no hay capacidad. Súmale los costos. Entonces este tema me parece que va a ser muy pero muy importante para sumar una infraestructura central e importante (E17).

- El vínculo sinérgico entre la nueva ruta y el menos costoso transporte terrestre mediante el ferrocarril.

El transporte, nosotros estamos dependiendo absolutamente del transporte terrestre. Es decir, se podría hacer que el transporte ferroviario funcione como debe funcionar. Entonces, vos ahí aliviarías una gran parte de lo que se hace, aparte es mucho más económico. Y no se ha hecho ninguna de las dos cosas (E2).

Siempre se planteó como una necesidad, pero visto desde la facilidad de, optimizar el traslado de lo que circulara. Hay que tener en cuenta algo muy particular en la ruta 158 que es el ferrocarril. Creo que eso tiene mucho que ver con la velocidad del transporte y creo que la ruta sirve para transportar ciertas cosas y hay otras que sirve el ferrocarril. Hubo muchos proyectos... pero en tono de excusa. Nunca hubo nada en particular. Proyectos truncados. También hay que tener en cuenta lo que significa hacer una autovía (E16).

No, yo creo que la autovía o autopista es una obra que es muy importante, pero refiriendo a la productividad, al transporte, creo que habría que trabajar con el ferrocarril. Creo que una cosa no quita a la otra porque la ruta está buena porque no solo la usa el transporte de camiones, pero creo que es importante también generar una red de tren, ¿no? Creo que eso nos ayudaría y serviría muchísimo a la productividad en Argentina, bajaría un montón los costos. Sabemos que el costo de transporte es incidente hoy en la logística que se traza y en los costos que se tiene es significativo el transporte. No es menor. Sobre todo, en áridos, en piedras, hay bastante gasto; por ahí en cereal un poco menos, pero hay una incidencia fuerte que si se lograra hacer una línea de ferrocarril yo creo que sería mucho más productivo por la capacidad del ferrocarril, por la logística que tiene el manejo del tren. Obviamente va por una vía que va solo y eso ayuda mucho más a qué se puede hacer. Creo que hay que hacer un recambio de muchas líneas de vía, que se ha venido haciendo también, pero intensificar un poco eso. Creo que es el desafío de la Argentina, una red de ferrocarriles que pueda servir para la productividad del país (E21).

- Una posición estratégica para la circulación de la producción económica de Argentina.

Eso es fundamental, donde se mueve, no sé, debe ser el 30 % de la producción del país ¡Es vital! Y a donde pasa todo el tránsito internacional que va a cruzar allá ¡No se entiende cómo no se ha hecho antes! Es decir, es una cuestión estratégica fundamental (E2).

- La reducción de los costos del transporte de las diversas mercancías.

Aparte, la producción del centro del país, sale por ahí. Entonces hemos tenido una deficiencia en la infraestructura para extraer la producción, que genera un costo tremendo a los productores. Cuando vos tenés que transportar los granos a Rosario y los tenés que llevar por vía terrestre con un costo altísimo, si eso fuese de otra manera podría hacer que el productor tenga mayor utilidad, lo que te queda, en el lugar donde se produce (E2).

Cuando vos tenés un lugar, una ciudad como la nuestra, que no podés sacar la producción buena a un costo altísimo con grandes problemas o que para hacer todos los movimientos

demorás mucho tiempo, es todo costo. Costo de traslado, costo de horas improductivas. A veces uno no saca la cuenta, pero una hora que pierda de viaje de ida y otra obra de vuelta, porque hay muchos que trabajan en la zona de Deheza que están en Río Cuarto, tienen una hora de ida y otra de vuelta. Son dos horas de personas que están improductivas y gastando (E2).

Si vos gastás dinero en cosas que son improductivas, le estás quitando a la producción. El transporte es necesario, pero no es productivo. El transporte no produce nada. Vos generaste un producto acá y lo tenés que transportar hasta allá, no te produce nada. Es decir, genera un gasto. En algún momento lo tenés que llevar, no hay otra. Es necesario, pero no es productivo. Ahora, si ese transporte fuese mucho más económico, el que produce tiene una mayor rentabilidad que la podés aplicar a mejorar la producción. Si fuese un estadista bien pensado “¿che dónde están produciendo? ¿Cómo hacemos para que produzcan más?” Y bueno, esas son las líneas que tenés que trabajar como primera línea. Y bueno, son las últimas que se están haciendo (E2).

- La disminución del tránsito de los camiones y otros vehículos grandes o pesados dentro de las localidades.

Lo que queremos evitar es el tráfico de camiones dentro de la ciudad. Cabrera tiene un tema que la ruta pasa bien por el centro entonces tenemos la mitad de la ciudad para un lado, la mitad para el otro. Entonces el momento de tránsito, de mucha congestión, el momento pico realmente nos causa muchísimo problema (E5).

Encima cada pueblo tiene sus semáforos, que es lógico, pero si te agarra una fila de 10 o 20 camiones vas a parar allá... Porque cuando abre el semáforo los camiones no tienen la velocidad de los autos. Hacés 20 metros, vuelve a cortar. Es tedioso (E9).

- La solución para los problemas de un tránsito vial muy saturado.

Que ese es el otro problema que tenemos actualmente en la ruta 158, en los momentos que tenés un tránsito de camiones que abastecen a todo el sector productivo, no podés circular, tenés que manejarte a la velocidad que se pueda. Porque incluso te arriesgás a pasar y todas esas cosas que bueno, vos viste la cantidad de accidentes que hay (E2).

La ruta 158, ustedes han venido ahora, la han vivido y el tráfico que cada vez se torna más complicado. Y en momentos de cosecha eso todavía aún más, pensando que en Deheza está la aceitera entonces todos los camiones de Mackenna, mucho más lejos, vienen a parar acá. Y todas las plantas de maní las tenés en Deheza, Cabrera, Hernando, Las Perdices. Entonces hace que el flujo de camiones, de abril te diría en adelante, bueno (E9).

- La disminución de los accidentes viales, a veces con víctimas fatales, y en general los riesgos del tránsito.

Y después el riesgo de accidentes y todo eso por la acumulación. La han asfaltado, no hace mucho. Han vuelto a asfaltar de Cabrera a Río Cuarto porque en una época hubo accidentes graves. Una familia de Cabrera con chicos chicos que murieron entre Carnerillo y Cabrera, eso paso hace unos años atrás. Y digamos, yo no tengo medido, vialidad seguro que sí, el flujo... la frecuencia. Pero debe dar seguramente para una autovía como la ruta 36. O una autopista como la ruta 9. Hay un estudio, y está marcado acá en Perdices a 4 kilómetros

como una traza. La autovía pasaría hacia el este. Yo estoy a 9 o 10 km. Otra cosa, la ruta 158 es la ruta del Mercosur (E9).

Yo creo que ahora se está poniendo en la agenda este tema. El gabinete productivo ha logrado muy lentamente. Lamentablemente otro de los elementos que pone en agenda esto son los accidentes viales, tristemente es eso. Obviamente hace un rato yo hablaba de todas las facetas más vinculadas a lo productivo y cómo nos ubica eso desde el punto de vista estratégico. No estamos desarrollando la faceta vial, que también merece todo un análisis y que le prestemos tanto o más atención que por estas razones a la autopista. Porque quien ha perdido un familiar ahí, capaz que no entiende que se está pidiendo una autopista por cuestiones vinculadas a la economía y a la producción. En eso hay que ser muy respetuoso (E19).

Y bueno, ese es otro de los factores, de las consecuencias de no tener las vías que corresponden en materia de fluidez y de seguridad del tránsito. Es decir, cuando uno ve cómo la accidentología, que es aquella ciencia que mide y que permanentemente expresa los criterios por los cuales bajar este riesgo, cómo se expresa en las rutas convencionales respecto de las autovías o autopistas es más que claro cuál es la necesidad de ellos. Pero una cosa trae a la otra. Son varios aspectos que tienen que ver con la concreción de la obra. Es decir, en hablar menos y concretar más. Nosotros dijimos, hay que...tomamos la decisión, la tomó el ex gobernador De la Sota. Nos hacemos cargo de una ruta que no nos corresponde, porque la ruta 36 ustedes saben que es una ruta cedida a la provincia con ese desparpajo del que dice: "bueno, háganlo ustedes". Y nosotros lo hicimos para que lo pague una sola generación. 2800 kilómetros de gasoductos troncales, financiado y pagado por los cordobeses convenientemente. Cuando el Gobierno Nacional, el anterior y este, no han podido concretar 500 kilómetros para darle salida a la producción de Vaca Muerta. Entonces, ¿de qué estamos hablando? Saquémonos la pavada de la cabeza y la telaraña de la cabeza, no discutamos pavadas y vayamos al fondo de la cuestión ¡No hay posibilidad de dar vuelta esto! ...los accidentes, el desarrollo de las comunidades, todo lo que trae aparejado esta cuestión si no completamos la obra. Y la verdad, todos estos anuncios que ustedes mencionaban, todos simplemente con medirlos en cuánto falta para la concreción de este Gobierno, uno puede tranquilamente sacar la conclusión. O nos están mintiendo o están volviendo a ser una expresión utópica de algo que una y otra vez se repite como una maldición porque estamos con que "Sí, vamos a hacer, vamos a hacer" y después hay algo que lo frustra y seguimos en esta situación (E22).

Además, la gente que va a trabajar, es un desastre. Ya van dos o tres accidentes con motos. Hay mucho tráfico. Y los semáforos adentro del pueblo, es muy complicado. No es fácil. Para mí la autovía va a ayudar (E10).

Y poder contar con una autovía, ayudaría mucho más a facilitar el tránsito. No sé de la experiencia Villa María - Córdoba o Río Cuarto - Córdoba en función de la cantidad de accidentes, como ha sido, si ha habido más o menos. Pero obviamente esto ayuda a que la gente se anime y salga más. Estadísticamente vos decís, por ejemplo: se disminuyó un 5 % solamente los accidentes, quizá no es mucho. Pero antes circulaban 10.000 autos por día y hoy el doble. Entonces creo que al menos en la parte logística, empresarial y de un sector que tiene constante contacto con la región de Río Cuarto, sería sumamente beneficioso (E11).

Yo creo que aquí en Deheza, los que hagan la autovía, tienen que hacer una evaluación bastante... Y no es porque yo sea de Deheza pero acá hay mucho movimiento. Se está abriendo una aduana nueva, acá. Que va a ver movimiento de camiones y de vehículos. Eh, se tendría que hacer una buena circunvalación de doble vía, en todo el pueblo para evitar un poco los accidentes. No sé cómo está diagramada, sé que viene por allá la autovía, pero que va tocando (E8).

- La próxima licitación de un primer tramo (Villa María - General Deheza) de la autopista entre las ciudades de Río Cuarto y San Francisco.

Ahí ustedes van a ver dónde va a estar la traza de la autopista camino a Río Cuarto. En este caso ya creo que tienen hasta liberada la traza y lo otro que sería importante es que el Gobierno estaría proyectando licitar ese tramo en la primera mitad del año que viene. Con lo cual, esto que era una cuestión “sí, alguna vez”, “puede llegar a hacerse”, “es importante hacerse”; se ha transformado en una decisión y si bien son obras que tardan diez años, quince años en su ejecución; porque superan a cualquier Gobierno... La idea sería hacer el primer tramo, seguir avanzando con los otros y después licitar los otros. Pero ya no tendría retorno, ya es una obra marcada, ejecutada, presupuestada y bueno, es una decisión que se va... Bueno, ustedes vieron lo que fue la autopista Río Cuarto - Córdoba (E17).

- Los avances en la ejecución de obras iniciales de la autopista Río Cuarto - Villa María alrededor de esta ciudad.

Pasa como pasa siempre. Ehh... nosotros es una obra que ya tenemos en ejecución. La esperamos y la demandamos no sé, hace treinta años. Se licitó en dos oportunidades. Cayó. Ahora la obra está en ejecución, está avanzada, está certificando un muy buen ritmo. Ehh... sin embargo la gente no la conoce y no la visibiliza ¿no? Ahora, para mí, yo lo dije el día que asumí mi segundo mandato cuando no sabía que iba a ser secretario de obras públicas, cuando no... en ese momento hablé de una reparación histórica y por ahí hay algunos carteles que hemos puesto hablando de lo que es la obra más importante en la historia de la ciudad y la región. No me cabe duda que va a ser así. Y esto lo hago extensivo a la ruta 158, en todo el trayecto. Para nuestro sector, que es un sector que tiene potencialidades que otros sectores no tienen, sumar esta infraestructura le va a cambiar la vida a la gente. Pero no solo en la seguridad, va a generar más trabajo, más oportunidades, más radicación de empresas, menores costos logísticos; un montón de elementos que terminan incidiendo en la vida de la gente, aunque la gente no lo percibe o no se dé cuenta que sucede por esto (E17).

- La carencia de decisiones y acciones políticas del Estado nacional para la concreción de la obra vial.

Es política. Es decir, vos tenés que decidir dónde gastás la plata. Evidentemente no se ha gastado donde se tiene que gastar. Aparte, hemos tenido que Córdoba ha estado siempre en contraposición del Estado Nacional. Digamos, no era amigo íntimo y se lo castigó fuertemente. Entonces en el castigo es no te doy lo que necesitás. Pero le hace un mal al país entero (E2).

Nosotros estamos totalmente convencidos de que este Gobierno Nacional, más allá de su discurso, más allá de los actores que proponen estas cosas -muchos de ellos cordobeses, como el que ustedes citan- y más allá de las buenas intenciones que tengan, no tiene ninguna posibilidad de viabilidad porque hay una definición, en el primer sentido de lo que estamos hablando que claramente, más allá del discurso, favorece otros intereses. Y que en el caso particular de Córdoba está teñida de esa no concreción, no definición, esa falta de voluntad política y de gestión de llevar adelante estas obras... Está teñida por una ecuación política electoral de qué conviene y qué no conviene, costo-beneficio. De decir: “¿Para qué le vamos a poner a Córdoba, tantos miles y miles de millones de pesos del presupuesto, si Córdoba después nos responde con resultados electorales totalmente adversos al signo político del Gobierno Nacional?”. Creo que esto por cruel que parezca, por infantil que parezca incluso como análisis, es lo que en el fondo viene sucediendo. Entonces, las pocas obras que se mani-

fiestan de parte de los gobiernos nacionales, y ahí empleo el plural porque igual concepción, igual resultado, solo que con otra pertenencia política lo tuvimos con el gobierno de Macri, como lo tenemos hoy con el gobierno de Alberto Fernández. Es decir, una absoluta desconsideración a las necesidades de infraestructura general que tiene Córdoba. Esto se agrava... Y ejemplos sobran porque lo que es la ruta 19 fue un convenio entre la provincia de Córdoba, del gobernador Schiaretti, con el anterior gobierno de Mauricio Macri, en donde cada parte hacía un distinto tramo. Todos los que corresponden a la provincia fueron terminados y lo que ha quedado allí, como un monumento que estamos definiendo de la actitud del gobierno nacional, son los tramos que tenía responsabilidad el Gobierno Nacional. Que por h o por b, más allá de que...y cuando nos invitó en el Congreso el equipo económico y el secretario de transporte y nos dijo...y el ministro de obras públicas que iban a venir a comer un asado en la ruta 19 y nos invitaban a la inauguración de un nuevo tramo, nada ocurrió (E22).

- La necesidad de que los anuncios de obras viales se concreten en proyectos y obras definitivos.

Si vamos a la ruta 158, una y otra vez, se han hecho anuncios absolutamente grandilocuentes, de promesa de inmediata concreción y ninguno ha funcionado. Lo único que ha funcionado es un reasfaltado de cierto tramo, fundamentalmente de Las Varillas para este lado hasta Chucul, un poco menos. Pero ninguna otra obra que ni siquiera preanuncie o predisponga a pensar en términos positivos que hay una voluntad real de generarla. Además, este Gobierno Nacional no tiene tiempo ya, no tiene material para que esto... aún se pusiera ya en función, en movimiento, se pudiera concretar. Entonces, la ruta 158 no escapa a la situación concreta y real de la ruta 19, no escapa al incumplimiento de parte de la Nación de...como para ser justo, no lo ha hecho en ningún distrito del país, pero tampoco ha concretado la capital alterna nacional que por ley se definió incluso en la ciudad de Río Cuarto. Y nada de esto lo ha hecho porque, creo yo, en cada uno de las cuestiones uno se remite a esta matriz de costo-beneficio que no le cierra al Gobierno Nacional. Lo único que sí se ha concretado, o está terminando de concretarse, porque no es cierto que la autovía Río Cuarto-Holmberg esté terminada, no lo está y ustedes la recorren y sabemos que no lo está...pero mucho menos, si todavía no han podido terminar el tramo hasta la puerta de Holmberg, mucho menos, o sea ni siquiera hay una decisión más allá de lo que se exponga públicamente, darle continuidad a lo que es la variable Holmberg de la misma. Lo cual le va a dejar a Holmberg peor que la que tenía antes, no por el flujo de tránsito que va a ser el mismo o más o menos el mismo, sino por la velocidad y la dinámica —llamémosle así para no hablar de la velocidad solamente— que va a tener ese tramo, antes del embudo que va a ser Holmberg, y cuando lleguen a Holmberg van a tener que seguir pasando por el medio del pueblo. O sea, el lío que le van a dejar al próximo intendente de Holmberg realmente va a ser muy muy grave. Entonces digo, el anuncio está, pero no hay ningún elemento en los antecedentes que nos haga ser optimista en su concreción. Volvemos a la misma ecuación de base y creo que, aunque se llamara a licitación para el anillo circunvalación de Holmberg, tampoco van a tener tiempo ni material. Y eso que la autopista está en manos de una empresa de muy buen talle, de muy buena foja de servicio, de antecedentes buenos y sin embargo hay una decisión política que no. Yo la desmiento totalmente, aún no tienen los elementos fácticos para hacerla. La desmiento en función de los antecedentes. O sea, van a hacer. ¿Les tengo que creer que van a hacer la variante de Holmberg cuando no fueron capaces de concretar los tramos que faltan de la ruta 19? Cuando no fueron capaces de ni siquiera de asfaltar el tramo Las Varillas-San Francisco que es un verdadero desastre y una invitación permanente en materia de accidentes. La verdad que no (E22).

- La necesaria participación en la agenda política para lograr apoyos a la realización de la nueva carretera.

El proyecto no dice nada del otro mundo, es un proyecto sencillo. Habla de que vamos a pelear en un proyecto político amplio todos los legisladores para que se haga la autovía. Para que esté en el presupuesto 2023. Yo hablé con el diputado nacional, le expliqué, firmaron todos los legisladores de Córdoba, también el sector del diputado. Lo fundamental es eso, que cuando llegue al recinto tengamos base política para mantener o ampliar el presupuesto. Así que en ese camino estamos. El proyecto dice que vamos a gestionar, ante quien corresponda, para que tenga presupuesto (E4).

Entonces digo: el problema de la autovía 158 no es ya un problema de proyectos, no es un problema de sumar solamente actores en términos de proyecto. De lo que se trata en todo caso es de sumar actores para dar la pelea política centrada en una visión no partidaria sino una visión que exceda largamente esa condición para dar paso a una visión de todo un sector de la provincia y porque no de toda la provincia y reclamar lo que corresponde. Y cierro diciendo la misma pregunta que nosotros nos hacemos respecto a todos los temas: “¿Cómo es posible que siendo Córdoba una provincia que poner alrededor de tres mil millones de dólares, tres mil millones de dólares —con nada más que retenciones agropecuarias, exportaciones agropecuarias—, no tenga o tenga que estar rogando o tenga que estar peleando por una autovía que por importante que sea?, ¿no? No tiene nada que ver en términos productivos ni de aportes con el soterramiento del Sarmiento en CABA (Ciudad Autónoma de Buenos Aires), ¿por ejemplo?”. O sea que lo nuestro no está, digamos, condenando, haciendo valer el término, a unos y eximiendo a otros. Para nosotros, estos dos integrantes de la grieta, llamémosles así que en términos políticos se expresa todos los días, terminan teniendo la misma visión a la hora de postergar, más allá de su discurso, los intereses concretos, en nuestro caso de Córdoba, y por lo tanto del interior federal. No es posible que nosotros hayamos tenido que buscar financiamiento externo, como ya lo hicimos para la concreción de esa verdadera obra civilizatoria, de conquista civilizatoria, equivalente a lo que fue el ferrocarril en su momento, que son los gasoductos troncales y las correspondientes...el tendido de fibra óptica, que nos va a dar la posibilidad a fin de año de tener los 427 municipios y comunas conectados con internet de alta velocidad. No puede ser que tanto en ese caso como en el caso del acueducto para traer agua del Paraná y solucionar el problema de los próximos treinta años por la falta de agua... Córdoba es una provincia mediterránea donde erróneamente mucha visión se ha instalado de que tiene por los diques y demás (E22).

En síntesis, los razonamientos presentados en esta sección del capítulo enfatizan la necesidad, la posibilidad, la importancia y las razones de una nueva infraestructura vial para toda la región de la Ruta Nacional 158, en tanto:

- Destacan la necesidad de que el proyecto de la obra contemple la construcción y el funcionamiento de una más compleja y extensa autopista (Río Cuarto – San Francisco) antes que de una autovía entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María.
- Explicitan la relativa viabilidad de la nueva carretera desde el reconocimiento de obras previas similares o equivalentes a cargo del Estado nacional y provincial.
- Expresan varias razones o motivos fundantes de la nueva infraestructura vial del centro-sur de la provincia de Córdoba entre los cuales destacan los múltiples aportes al desarrollo local y regional, los vínculos con otras infraestructuras, la solución a problemas del tránsito y la voluntad de acción política en un escenario nacional desfavorable.

Ventajas y desventajas de una carretera transformadora

La presente sección del informe focaliza, siempre desde el testimonio de los entrevistados, las eventuales ventajas y desventajas de la infraestructura vial imaginada entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María. Entre las primeras, se presentan las ventajas de una nueva carretera para las localidades, actividades y grupos de los referentes del desarrollo territorial; los posibles aportes de la nueva ruta para la solución de problemas del desarrollo local y territorial; y su eventual contribución a la integración entre las áreas rurales y urbanas. Entre las desventajas, por su parte, se destaca la coexistencia de dos razonamientos principales entre los actores del territorio: una idea descarta las desventajas de la nueva infraestructura vial proyectada y la otra posición reconoce algunas desventajas de diversa índole para las personas, empresas y poblaciones del trayecto que une las ciudades argentinas de Villa María y Río Cuarto.

Ventajas de una nueva carretera

¿Qué ventajas implicaría una autovía entre Río Cuarto y Villa María para la localidad, actividad y grupo del referente del desarrollo local?

Los testimonios de los referentes locales y regionales entrevistados expresan diversas ventajas relacionadas con los siguientes ocho criterios:

- Las mejoras en el ordenamiento del tránsito y la circulación local y regional.

Primero que ordenaría muchísimo el tránsito, ¿no? Ordenaría muchísimo el tránsito, sacaría todo lo que es el tránsito de camiones por el centro. Viste que todos estos pueblos se desarrollaron al lado del ferrocarril, entonces más o menos todos tienen dos sitios, uno de este lado del ferrocarril, otro del otro. Y la ruta pasó al lado del ferrocarril. Entonces hizo el mismo corte, ¿no? El mismo quiebre. Entonces vos vas a tener un ordenamiento. Vas a sacar todo el tránsito pesado lo vas a sacar, vas a hacer una circunvalación, algo que entre para algún lado del pueblo que no tenga problema. Entonces vas a sacar todo ese tránsito. Entonces desde el punto de vista de la seguridad, de que puedas circular más tranquilo, un montón de ventajas me parece que tiene, ¿me entendés? (E3).

Es así, es un cuello de botella, porque todos van ahí y a fábrica. Entonces, al tener autopista es otra historia, es otro cantar, descomprime un montón. Más allá de lo que tiene que ver con la seguridad vial y toda esa historia, nosotros tenemos que verlo como una oportunidad también de desarrollarnos (E18).

Para el pueblo es un drama que crucen tantos vehículos y camiones, es un peligro. Eso sería un beneficio. Sería un beneficio que muchos lo ven como lo contrario. Por ahí uno observa que para las estaciones de servicios los puede perjudicar, sobre todo las que operan más con la gente de paso. Pero no me parece tanto, por otro lado, creo que es todo beneficio, nada que se complique (E6).

No, yo pienso básicamente que mejoraría el tráfico. Tanto para llevar los granos. Vos pensá también que desde acá casi todo va a Rosario. Sabemos que el 90 % de los productos se transportan en camiones. Así que es fundamental (E9).

- Mayor seguridad para los usuarios y la población en general.

Prefiero ir por el otro camino por una cuestión de seguridad, tranquilidad. En la ruta es importante que uno se sienta seguro. A parte el flujo económico y todo lo que pueda mejorar a esto, la seguridad es fundamental. Acá se mezclan mucho los camiones con los vehículos. Entonces creo que la ruta 158 es un deseo. Como intendente estoy esperando la reunión para conocer la traza (E5).

De mi punto de vista, la autovía es un beneficio grande, te ayuda a crecer, a desarrollar. Sino el pueblo empieza a limitarse. Además, la gente que va a trabajar, es un desastre. Ya van dos o tres accidentes con motos. Hay mucho tráfico. Y los semáforos adentro del pueblo, es muy complicado. No es fácil. Para mí la autovía va a ayudar (E10).

Creo que, acá en la autovía de Río Cuarto-Córdoba que escuchamos muchos accidentes, yo lo asocio más a negligencia de quien conduce. Si no conozco creo que tengo que tomar ciertos recaudos. Pero yo creo que sí. Desde varias aristas que analicemos creo que trae beneficios (E14).

Yo creo que la persona que es imprudente va a serlo así tenga 50 carriles. Creo que la obra pública a través del Estado, esa materialización de las políticas del Estado, no tiene que estar completamente relegada al Estado o con responsabilidad exclusiva de él. Creo que nosotros como ciudadanos también tenemos responsabilidades. Entonces, así como mi libertad termina donde empieza la del otro, en términos de conducción pasa exactamente lo mismo. Si yo respeto las normas es para cuidar mi vida y tu vida. Entonces hay una cuota de responsabilidad de los conductores más allá del trabajo que se tenga. Ya sea transportar lo que sea. Si vos sabes que tiene que pasar una ambulancia déjala pasar. Hay cosas que son lógicas y no hay que relegarlas al Estado (E16).

- La mejora del transporte con mayores volúmenes de carga en la nueva ruta.

Incluso, a la vez, podés, ¿te acordás cuando en algún, no me acuerdo si era el Gobierno de Kirchner o algo que quiso imponer los bitrenes? O sea, que un camión llevara mucho más. Acá no podrías, a lo mejor te quedarías colgado en un semáforo. Si vos tuvieras una autovía, probablemente ese tránsito sería mejor. Claro, el doble de capacidad de lo que tenía. Entonces eso también podría facilitar, podrías transportar mucho mejor cualquier cosa. Lo mío es el producto agropecuario, pero podrías transportar cualquier cosa, si vos tuvieras autovía. Imaginate vos, si en un futuro vos conectas Río Cuarto, Villa María, Córdoba, Rosario, Buenos Aires; tendrías todo autopista y no pensarías en otra cosa que ser consciente por dónde ir (E3).

- La posibilidad de una mejor circulación para otros usuarios, por ejemplo, los turistas.

Porque otra cosa importante que a lo mejor yo no te la sabría decir bien y tendrías que averiguarla, creo que la gente que viene de Rosario y que va a Las Sierras, mucha en vez de usar la autopista para ir a Carlos Paz, si no vas a Carlos Paz y querés ir a Santa Rosa, creo que usa Villa María-Dalmacio-Hernando y se va para Río Tercero. Eso tendrías que averiguar. Eso la verdad que me parece que en algún sentido es así, pero me parece. No sé si es así (E3).

- La promoción de nuevas actividades productivas mediante la mejor conectividad.

A nosotros, por ejemplo, como empresa nos va a beneficiar, no tengo duda. Y a todos, a cualquier empresa, tiene que beneficiarnos seguro. Aparte, el desarrollo de cualquier otra

actividad nueva, el hecho que uno tenga mejor comunicación lo hace más factible. Sino es como estar encerrado, menos mal que tenemos la ruta E90. Hay gente que para ir a Río Cuarto va hasta Gigena por la ruta E90 y de ahí la autovía para no hacer ese pedacito de la ruta 158. Si tenemos que ir a Río Cuarto hacemos eso, pero es casi el doble de kilómetros. Acá son 55 y por allá son 90 y pico, pero por acá es mejor, más seguro y capaz que hasta más rápido sin excederse de velocidad (E6).

- La reducción de los accidentes pese a la mayor velocidad de circulación.

Yo creo que disminución en accidentes viales, imagino menos tiempo de pérdida, más velocidad. Y es mucho más... más cómodo. Antes cuando iba a las sierras, hasta llegar a Santa Rosa tardábamos dos horas, está bien el auto no era el mismo que ahora pero el tiempo que tardas, la seguridad. La inseguridad que había en ese entonces (E7).

- La fluidez del tránsito en todo el recorrido de la carretera.

No, me parece que agiliza totalmente. Sí, sí, sí. La conexión que hay con otras localidades, nos acerca más. No son puentes, pero sí generan un puente de unión más ágil con otras localidades (E14).

Claramente las bondades son claras. Es decir, la fluidez en el tránsito, la seguridad. Las ventajas son extraordinarias comparadas con lo que es una ruta, y con esta ruta puntualmente, las bondades son claramente visibles (E12).

No, nosotros para ir a Cabrera vamos derecho. Perdices, Deheza y Cabrera, vamos por la ruta 158. Pero si se hace la autovía vas directamente por la autovía a Cabrera. El afluyente que tiene grande esas maniseras, que es Cabrera, Carnerillo y lo que tiene que ver con AGD, es impresionante. Es impresionante la cantidad de camiones que hay acá y que todos se concentran ahí. Todo lo que va ahí pasa por Dalmacio. Esto es como un embudo... Es así, es un cuello de botella, porque todos van ahí y a fábrica. Entonces, al tener autopista es otra historia, es otro cantar, descomprime un montón. Más allá de lo que tiene que ver con la seguridad vial y toda esa historia, nosotros tenemos que verlo como una oportunidad también de desarrollarnos (E18).

La ventaja es esa, es la seguridad con la cual los vecinos van a convivir con la ruta. Porque no es lo mismo convivir con una ruta donde pasan 10 mil vehículos por día que convivir con una ruta donde pasan 2 mil o 3 mil. Ya la seguridad del vecino va a ser otra. Esa me parece que es la ventaja más grande, la seguridad que va a aparejar el hecho de que se descomprima la ruta, se traslade el tránsito a otro lado y la ruta ya pase a tener un tránsito mucho más aliviado (E12).

- El predominio, en general, de potencialidades antes que perjuicios.

Y que está bueno esto de que no lo veamos de manera individual. Qué pierdo yo, sino qué ganamos todos. Obviamente que estas obras transforman nuestra vida diaria. El comercio que vivía de la circularidad de la ruta, es cierto. Nos obliga a transformarnos, no hay otra. Debería ser mucho más la potencialidad que tenemos con esto que los perjuicios y tal vez acompañar en esa transformación (E20).

En síntesis, estos testimonios muestran las ventajas de una nueva carretera imaginadas por los referentes locales para su territorio, actividad y grupo: predominan en estos razonamientos el ordenamiento del tránsito de personas y mercancías, la seguridad para la población y la emergencia de nuevos usuarios y actividades productivas.

¿Cómo aportaría esta autovía a la solución de los problemas del desarrollo local y regional?

Las voces de los referentes entrevistados expresan distintos aportes vinculados con:

- El desarrollo de la urbanización en otros sectores del territorio municipal.
El beneficio que genera al pueblo y de alguna forma el sacar la ruta, urbanísticamente va a favorecer al pueblo que va a empezar a expandirse para el otro lado, que muy poco se ha desarrollado. [...] Pintando el cordón evitamos el problema del estacionamiento de los camiones. Como acá no había casas... Después pintaron de amarillo, hicieron ciclovía. Empezó a haber un desarrollo urbanístico. Se desarrolló más el pueblo. Pero la ruta en sí, más que colaborar, acá perjudica. Esta ruta. Al pueblo, al desarrollo del pueblo. Te limita un montón (E9).
- La rápida conectividad con otras regiones argentinas y los países limítrofes.
La ventaja es la posibilidad de conectar rápidamente con el resto de América y el resto del país porque vos, digamos, para ir para el lado de Santa Fe, Entre Ríos, toda esa cosa, al norte o Paraguay mismo, tenés que salir por ahí (E2).
- Una mejor vinculación entre las localidades de la región y otras poblaciones de la provincia de Córdoba.
Para la región y para la provincia de Córdoba. Va a unir puntos de ciudades realmente importantes, neurálgicas para el desarrollo y crecimiento de la provincia y unir Río Cuarto con San Francisco, y después poder unir como está Rosario con Córdoba y Córdoba con Río Cuarto, yo creo que nos falta Huinca Renancó y eso sería el modelo de Córdoba que se tiene que reflejar como modelo de país (E5).
- El fortalecimiento de la estratégica ubicación central de la región en el corredor bioceánico entre Brasil y Chile.
La potencialidad de que nos ubica, o mejor dicho no nos ubica porque ya estamos en el centro del país y las rutas que pasan confluyen y nos llevan a cualquier lado, sino que genera mejores condiciones de infraestructura. Lo del corredor bioceánico es extraordinario para Río Cuarto y la región, para toda la región, inclusive interprovincialmente hablando. Una ruta que cruce los países y se llegue a los dos extremos, a los dos océanos y de ahí se pueda salir al mundo con producción, es extraordinario. Y que podamos salir al pacífico, porque ahora las nuevas tendencias vinculadas al comercio exterior están mirando para aquel lado. Siempre miramos al atlántico. Es más, ya hay dibujos del mapa que se muestra a la derecha América y a la izquierda no está Europa, está África, está Asia, que es por China en realidad.

China e India que son economías que han explotado de una manera y que se están comiendo al mundo literalmente. Porque, en definitiva, necesitan alimentos, necesitan todo. Entonces, lo que antes mirábamos con ese eurocentrismo, ahora ya ese paradigma está difuso, ya no es más así. Ahora se mira para el otro lado y todo el mundo, con esto de la ruta de la seda que ha generado China, son inversiones monstruosas que están haciendo los países asiáticos. En particular China, en diferentes países, para mejorar infraestructura para que les beneficie a ellos. Pero a los países en donde se ejecutan las obras también los beneficia y se genera ahí una sinergia realmente importante. Han cambiado muchos paradigmas, desde todo punto de vista, en este caso política y económicamente hablando que, me parece, que nosotros no podemos estar ajenos a eso. Somos el centro productivo de la Nación nosotros. Río Cuarto, Córdoba (E19).

- Las contribuciones de la nueva carretera a la producción agroindustrial y, en general, a la economía regional.

Donde hay producción también. No es lo mismo hoy subirse a la ruta 158, sacando la producción del campo, que subirse a una autopista (E19).

Sí, entiendo que sí, pensando en los momentos de campaña y de que van las máquinas y todo lo demás, sí, sería beneficioso para estas zonas. O sea, en estas dimensiones que analizamos: económica, productiva sería otra de las dimensiones del campo, también. Este proyecto de la ruta bioceánica, en estos beneficios multidimensionales, el primero sería económico, el segundo sería productivo, producción del campo, cultural. Trae muchos beneficios (E14).

Para mí por ejemplo sería una ventaja que proveería de la posibilidad de que los pequeños productores consigan su propio medio de transporte y comercializar sus productos sin tener que pactar con cerealeras o empresas en particular que, sobre el costo de esa producción, esté el costo del transporte. Para mí sería un beneficio en términos individuales del productor. Otra de las cuestiones que ha sucedido mucho, el tema de las lluvias en relación al canal de desagües que los productores tienen que hacer y van a parar a esa ruta. Lo planteo más que nada como un perjuicio en relación a la necesidad de hacer la autovía. Hará cuestión de 4 años atrás esa ruta se cortó en 3 metros porque se la llevó el agua y tuvimos que dar la vuelta hasta Gigena y hacer la ruta E95. Sucede que la mayoría de los productores son más volcados al monocultivo más que a la ganadería en esa zona entonces necesitan de canales de riego que no todo productor lo ha hecho, entonces esos problemas llegan a la ruta. Se genera una inestabilidad. Entonces más allá de los beneficios para el conductor yo podría sumar una ventaja que tiene que ver con proveer a los pequeños y medianos productores de un transporte propio si se tuviera la autovía (E14).

- Las mejoras en la logística de la producción agroindustrial.

La autovía vendría a solucionar muchas cuestiones logísticas, hoy el uso de los bitrenes está autorizado en la autopista. Al sector le beneficiaría mucho porque no todas las empresas llevan por tren, sino que el maní va por camión. Y si vos no podés empezar a bajar los costos logísticos también para poder llevar dos contenedores con un camión eso es parte del desarrollo y el beneficio de tener la autopista. Que hoy no lo podemos hacer (E5).

Yo creo que sí, todo lo que es ampliación en término de circulación de transporte, así como puede perjudicar en algunas cosas también beneficia porque potencia otras capacidades que por ahí uno no ve. Porque la ruta no pasa por ahí. En ese sentido si uno hace una apertura, hay varias localidades que estarían encerradas en esta línea ferroviaria que concentra mucha

capacidad de transporte y esta posible autovía que va a generar otro tipo de circulación. Así como muchas cosas quizá adopten mayor velocidad de circulación, hay otras que van a llegar también. Entonces va a depender mucho del criterio de desarrollo demográfico y socio-demográfico de las comunidades para adaptarse a las nuevas necesidades que puedan plantear una autovía. Esperamos que la autovía no sea tomada como algo amenazante a sus intereses sino más bien como una alternativa más de expansión (E16).

Sería muy importante, sí, porque aquí viene la gran mayoría a Deheza. Lo que no se mueve aquí en Deheza, se va al puerto. Y bueno, solamente lo que es de soja. Y después sacan sus productos, en camiones también. Y lo que es aceite y harina, bueno a molino harinero hay en un montón de lados ¿no?, pero hay mucho movimiento de aceite. La gente que trabaja en los camiones están todos expectantes y chochos en que... Se va a mejorar todo, todo el movimiento. Porque ellos vienen muy estresados ya de la cosecha, vos los mandás al campo a las 8, 9 de la mañana. Empiezan a trillar al mediodía, como más temprano a las 11. O sea que están de las 8 hasta las 11 ahí esperando. Después a lo mejor salen a las 7 de la tarde. Vienen acá, se pegan un baño, y salen de viaje. Tenés siete horas y después se tienen que volver al otro día. Entonces todo esto, estos frenos que tienen ellos acá, es muy estresante porque tenés vehículos, tenés semáforos, tenés gente que se cruza, bicicletas. En una autopista no tenés nada. Vas nomás, algún control, hay alguna balanza, algún peaje; pero no tenés todo..., digamos. Antes lo hacían por la ruta 6, cuando iban para Rosario, y bueno, que lomas también. Acá se han sacado un montón de lomas ¿no? pero antes... Y eso desgasta también al camión, el combustible. Y eso también hoy en día, en la autopista, vos ponés el camión a una velocidad y va constante. En el auto también te das cuenta, en el gasto de combustible, de cubiertas, de frenos (E8).

Estos testimonios de los referentes locales dan cuenta de la nueva carretera como una solución a los problemas del desarrollo mediante la generación de nuevas urbanizaciones, las conectividades diversas, el fortalecimiento geopolítico regional y las mejoras de la economía regional.

¿Cómo contribuiría esta probable autovía a la integración entre las áreas urbanas y rurales del territorio regional?

Las respuestas de los referentes locales reconocen aportes de la eventual carretera nueva en los siguientes aspectos:

- Una mayor integración por el significativo crecimiento de la red vial.

Sí, creo que sí. Y siempre cuando vos, yo pongo el ejemplo porque es lo que conozco cuando hicieron la autopista, ahí en Oncativo. Me parece que al correr la traza es como que se conectara más el medio rural con el pueblo, es como que se acortaran distancias. No sé cómo explicarte. Por ejemplo: si la traza va a pasar hacia el este, probablemente integre mucho más aquella zona a esta parte. Pero me parece, a lo mejor no tiene que ver. No sé, yo es la visión que tengo. Imaginate vos, no sé, siempre de nuevo vuelvo al ejemplo de la autopista. La autopista está a, no me acuerdo si es 2,5 kilómetros o 5 del pueblo. A cada bajada, a cada coso tenés pavimentado. Y ya para allá empiezan a mejorar los caminos, entonces es como que se acerca, ¿me entendés? El medio rural al medio urbano. Es una percepción (E3).

A nosotros nos simplificaría muchísimo la logística, sería más fácil, rápido, seguro, cómodo. Si bien el flujo de camiones que nosotros tenemos es sólo en un determinado momento del año, entre abril y julio, agosto, son 3 o 4 meses, el movimiento es 120 camiones que llegan por día y los mismos 120 que se van. O sea que, eso más los camiones de exportación, más los autos, los vehículos, hay un flujo de unos 500 o 400 camiones por día (E13).

- Un crecimiento de la integración del territorio en la dimensión productiva y de servicios.

Sí, entiendo que sí, pensando en los momentos de campaña y de que van las máquinas y todo lo demás, sí, sería beneficioso para estas zonas. O sea, en estas dimensiones que analizamos: económica, productiva sería otra de las dimensiones del campo, también. Este proyecto de la ruta bioceánica, en estos beneficios multidimensionales, el primero sería económico, el segundo sería productivo (producción del campo, cultural, Trae muchos beneficios (E14).

La autovía de Villa María a Río Cuarto sería mucho mejor incluso que la autovía Córdoba/Río Cuarto. Mucho mejor sería. Porque la autovía Río Cuarto a Córdoba no es productiva, tendrá que ver con algo de la producción, pero es un porcentaje muy bajo. Este es más importante, debería de haberse hecho antes. Es una ruta nacional. Esto va a ser un cambio de vida para la producción (E13).

Sí, totalmente. Pienso en que las orillas de la nueva ruta te dan varias posibilidades. Desde estaciones de servicio a nuevas industrias. A pensar en un montón de nuevos desafíos y desarrollos que hoy no los pensamos porque ahora es inviable porque es imposible de hacer en un costado de la ruta sobre todo pensando que estamos en un polo productivo (E13).

- Una integración más amplia desde la mejora de las condiciones de vida de la población.

Yo calculo que todo indicaría que sí, que debiera servir como un factor de integración. La infraestructura siempre ayuda en los conglomerados a que haya mejores condiciones de vida. En este caso de interrelación o de conectividad entre la gente que vive en los sectores más rurales. Pero bueno, la idea es que la infraestructura sea hecha de la mejor manera para que se pueda potenciar también esa interacción entre los sectores urbanos y los sectores rurales y viceversa (E19).

Te vuelvo a repetir, si vos me preguntás... Desde el punto de vista comercial te diría que no. Porque la gente no llegaría. Pero también es cierto que, te vuelvo a repetir. Una localidad que se precie del desarrollo no podría poner todos los huevos en una sola canasta. Si nosotros, Chucul vive de la ruta... Por eso hablo de que a lo mejor vos podés tener una empresa que desarrolle, que tenga trabajo para 40 o 50 personas. O sea, buscar el otro desarrollo. Entonces buscas ese desarrollo y solucionas eso. Por supuesto, no sé, a mí me gustaría que pase por el medio del pueblo, que pasen a 40 kilómetros por hora y que todos compren en Chucul... Yo priorizo la vida; entonces si priorizo la vida no hay nada mejor que tener una autopista. Está claro. Podemos perder ese proyecto, por supuesto. Vos podés decir: "Che, hay 5 o 6 comercios", sí. En los cuales quizá quedarían la mitad porque... le pasó a Elena, le pasó a Baigorria, a Berrotarán. Pero también es cierto, si vos analizas lo que está ocurriendo en Berrotarán, las estaciones de servicios están migrando hacia la autovía. Entonces se tiene que adaptar (E1).

Siempre una autovía los va a potenciar la relación entre los pueblos y con el campo porque es una comodidad para ambas partes. O sea, no le veo ninguna negativa, más que la que hablamos al principio que es la pensar en qué pasaría con los pueblos pero que en realidad no sabemos hasta qué punto puede ser negativa. Pero es el fantasma que existe (E13).

Me ha pasado, el último viaje a Río Cuarto, 3 o 4 veces ralentizar la velocidad por alguien que viene pasando. Y bueno, cuando mirás alrededor la mayoría de estas situaciones son por camiones. Y los camiones obviamente son necesarios, mueven la economía. Pero si hubiera una infraestructura que soportase esto, ayudaría. Creo que todo ayuda. A lo mejor los pueblos dicen bueno el hecho de que ya no pasen por acá... pero los pueblos ya se han desarrollado de tal manera que tienen sus actividades propias que creo que esto implicaría el hecho de una tranquilidad. Yo estaría intranquilo de que mi hijo esté jugando en una plaza que a metros pasa la ruta y sabiendo de la peligrosidad de eso. Entonces bueno, creo que también los pueblos se verían sumamente beneficiados (E11).

- Una integración positiva por un mayor ordenamiento del territorio urbano.

Primero que ordenaría muchísimo el tránsito, ¿no? Ordenaría muchísimo el tránsito, sacaría todo lo que es el tránsito de camiones por el centro. Viste que todos estos pueblos se desarrollaron al lado del ferrocarril, entonces más o menos todos tienen dos sitios, uno de este lado del ferrocarril, otro del otro. Y la ruta pasó al lado del ferrocarril. Entonces hizo el mismo corte, ¿no? El mismo quiebre. Entonces vos vas a tener un ordenamiento. Vas a sacar todo el tránsito pesado lo vas a sacar, vas a hacer una circunvalación, algo que entre para algún lado del pueblo que no tenga problema. Entonces vas a sacar todo ese tránsito. Entonces desde el punto de vista de la seguridad, de que puedas circular más tranquilo, un montón de ventajas me parece que tiene, ¿me entendés? (E3).

Yo creo que, vuelvo a repetirte, para las localidades es fundamental para poder desviar todo lo que es el tránsito pesado. Lo principal de la autovía es la seguridad vial, lo fundamental. Imaginate que Cabrera está dividido al medio. No sabés lo que es cruzar la ruta en épocas de cosecha. Todo el municipio tiene que poner una estructura para parar para que pueda cruzar la gente, porque se comunican permanentemente. No hay accidentes porque ponemos 20 personas por día con un costo importante para manejar el tránsito (E4).

El pueblo de Cabrera, por ejemplo, está dividido al medio por la ruta, hay chicos que cruzan constantemente. Todo el tiempo (E13).

- Una integración favorable por la habilitación de nuevas rutas para el turismo.

Porque otra cosa importante que a lo mejor yo no te la sabría decir bien y tendrías que averiguarla, creo que la gente que viene de Rosario y que va a Las Sierras, mucha en vez de usar la autopista para ir a Carlos Paz, si no vas a Carlos Paz y querés ir a Santa Rosa, creo que usa Villa María-Dalmacio-Hernando y se va para Río Tercero. Eso tendrías que averiguar. Eso la verdad que me parece que en algún sentido es así, pero me parece. No sé si es así (E3).

Ventajas también para el turismo: Totalmente, los motoqueros, los que van a Mendoza. Todo esto influye. Si vos tenés una autopista es mucho más sencillo, más fácil. Potenciás eso. Si seguimos así yo no sé si la gente no va a empezar a desviar, a buscar otras alternativas. Nuestras empresas si o si tienen que traer del sur lo que siembran y lo que cosechan. El tema está en que, a raíz de no tener doble vía, eso dificulta todo lo otro que estamos diciendo de la seguridad vial y todas estas otras cosas (E4).

- Una integración positiva por mayor fluidez del tránsito internacional.

Si vos permitís que el tránsito internacional sea mucho más ágil, más rápido, más fluido; eso te genera actividad sí o sí. Y bueno, el día que, si no se hace esta autovía y se abre Aguas Negras, nosotros como ciudad perdemos conectividad, pero tremendamente (E2).

- Una integración sinérgica por mejora en el tránsito de las máquinas agrícolas y los camiones.

Sí, entiendo que sí, pensando en los momentos de campaña y de que van las máquinas y todo lo demás, sí, sería beneficioso para estas zonas (E14).

Para el que trabaja del camión, a nivel logístico, a nivel de lo que hago yo: la autovía acorta los tiempos, porque le iba a decir antes, el trabajo en la cosecha, hoy en día, hay máquinas muy grandes que te piden 20 camiones en un solo campo. Entonces vos sacás veinte camiones que estén ahí, por supuesto, no los vas a necesitar a los veinte a las 11 de la mañana, los vas a necesitar en el transcurso del día. Pero bueno, a nivel logístico, vos tenés el camión, más allá de que también, hay una persona, que depende de la persona, si está cansada, no está cansada, si durmió bien y todo, también depende, pero... Todo este tema de frenar, pasar un pueblo, unas vías, de que tenés que frenar a cero, en Dalmasio Vélez tenés que frenar un poco más a cero por las vías, el semáforo... Son todos desgastes que vienen al chofer que le hacen y aparte son todo tiempo, tiempo muerto que vos no lo aprovechás. A nivel logístico, como logística, y a nivel salud de un chofer. Él a lo mejor carga y dice: “Bueno, yo no salgo en seguida. Me voy a acostar, total tengo la autopista, agarro autopista, pongo derecho, doblo allá en Villa María paro, me hacen pesar, pago el peaje y sigo...”, y ellos ya se manejan su tiempo y ya se pueden manejar diciendo: “Bueno, me acuesto dos horas, descanso dos horas. Entonces ya mañana, en vez de a las 12 que lo tengo, lo voy a tener a las 9 de la mañana” (E8).

- Una integración positiva por los vínculos de la conectividad entre los territorios rurales y entre éstos y los lugares urbanos.

Yo calculo que todo indicaría que sí, que debiera servir como un factor de integración. La infraestructura siempre ayuda en los conglomerados a que haya mejores condiciones de vida. En este caso de interrelación o de conectividad entre la gente que vive en los sectores más rurales. Pero bueno, la idea es que la infraestructura sea hecha de la mejor manera para que se pueda potenciar también esa interacción entre los sectores urbanos y los sectores rurales y viceversa (E19).

Mirá, yo, dentro de todo digo que soy joven, pero vengo escuchando te diría que hace más de 20 años de que había un proyecto de unir Río Cuarto hasta San Francisco. Pero la verdad es que se ha ido dilatando y es una necesidad imperiosa tanto en lo comercial, en lo social, en lo político, en lo económico. En todo aspecto, poder contar con esta autovía (E11).

Toda obra vial implica un mejoramiento en lo que es la logística, la transitabilidad, el desarrollo económico para cualquier fábrica, empresa, industria, comercio porque te está dando mucha más accesibilidad. La verdad es que gracias a esas infraestructuras ha avanzado mucho. Vería como un gran desarrollo hacerlo hacia Río Cuarto como San Francisco. Río Cuarto es un aliado estratégico para Villa María. Es la segunda ciudad más importante de la provincia y para nosotros es un aliado como lo es Córdoba. Entonces mejorar esa transitabilidad ayudaría a mejorar un montón de cosas. Lo veo como sumamente positivo (E11).

Te hablé sólo de lo productivo, pero en lo educativo también sería algo muy bueno porque no solamente conectaría las segundas universidades más grandes de la provincia sino también mejoraría esa vinculación. Cuando empezó esta universidad, la de Villa María, muchos profesores eran de Río Cuarto y de Córdoba. Actualmente comparto cátedra con docentes de ambos lugares. Entonces también pasa con San Francisco. Así que creo que esto también ayudaría al traslado para poder viajar más tranquilo, demorar menos (E11).

Creo que estaría bueno que consulten, hacer un estudio... Yo insisto por decirte, a mi enten-

der lo mejor sería una autopista porque te subís acá en Río Cuarto y no aflojás el acelerador hasta Villa María (E23).

Algo ideal sería y son pocos kilómetros para conectar todo el país con autovías, en las zonas más productivas. En Mendoza y San Luis tenés todo con autopista, quedaría Córdoba. Vos fijate Villa María, Córdoba, Rosario, Buenos Aires... ¿Qué le pasó a Villa María? La autopista. Es más barato vivir allá, por una cuestión logística. Imagínate si tenemos una autopista en Holmberg, valdría una fortuna. Te confluyen dos rutas nacionales y casi 3, si se suma la 158. Imagínate si una empresa con buena logística no se posicionaría ahí. Si se llegara fácil. La A005 es engorrosa. Parece una avenida. Hay gente viviendo casi en la orilla (E23).

Yo creo que aquí, en nuestra zona, hablando de General Deheza, nada. Nada de desventajas. Son pueblos, una ciudad ya, que los comercios de las rutas no viven de la gente que pasa, como le puede haber pasado a mucha gente de la Ruta 36. Pero yo por ahí, hoy pensaba algo de eso, y yo pensaba, bueno la gente que se fue a la ruta a poner un puestito, a vender fruta, vender sillas; vio una oportunidad de negocio y se instaló ahí. No es que realmente viva de la gente que pasa de la ruta. Puede vender un poco más a lo mejor, pero yo pienso que no debería ser negativo una autovía. En ningún caso. Porque estamos hablando de la seguridad. La autovía es mucho más segura que una ruta de doble circulación, en todo aspecto. Un tipo que se te duerma, que viene de frente, te choca de frente a vos. En una autovía, a lo mejor, el que viene de frente lo ves, tenés dos manos, ¡que ha pasado! En Córdoba se han chocado de frente, puede pasar. Pero bueno, en cuestiones de seguridad es mucho más (E8).

Lo del corredor bioceánico, nosotros a eso vemos pasar los camiones, pero a nivel económico, en nuestra zona, no nos representa, creo yo, hablo desde la ignorancia, no nos representa nada a nosotros. Es como una zona de tránsito, es como si no estuviera, como si pasara 200 metros más allá, 1000 metros más allá o que pasara por la 36. Nosotros no nos deja como ciudad, no nos deja ningún rédito de nada. Hablando económicamente. Vemos pasar a la gente y nada más. Yo creo que sí, que será un beneficio para toda la localidad, más todavía a la gente que vive sobre la ruta, por el ruido ¿no? El ruido de los camiones es bastante importante ya. Antes pasaban a lo mejor 20 camiones en la noche, toda la noche no pasaba nada. Pero ahora estás a la noche, acá, por lo general los camiones internacionales saben pasar más de todo, esta zona, por la noche; y bueno...Y será menos tráfico, Y debe ser un poco de todo, sí. Porque acá en Deheza están los semáforos, en Luca hay dos semáforos y no hay nadie por ahí. Pero bueno, si no lo ponen la gente pasa a mil por ahí, por el pueblo. Lo que pasa que no respetamos nosotros las normas (E8).

Yo creo que hay localidades que tienen una fuerza y en empuje, dentro del tramo éste, que a esas las va a potenciar. A algunas las va a debilitar porque cuando la autovía esquive el pueblo esas localidades van a tener que adecuar y adaptar. Por ahí las que más vienen del servicio, al tránsito que tiene esta ruta, que es bastante significativo, esas van a tener que hacer una adaptación también porque les va a pasar al lado y no va a ser lo mismo. Hay localidades que tienen un desarrollo industrial muy fuerte y eso no lo van a perder, al contrario, va a ser algo positivo. Pero algunas localidades, sobre todo las localidades más pequeñas. Por decirte, algunos pasan por Luca y la parte comercial de Luca parece ser lo más fuerte que tiene como productos regionales de venta de la 158. Está bien, no quita que no puedan mudar eso a la nueva traza. Pero ya va a ser con otro perfil, con otro tipo de ruta, con otro tipo de tránsito; no es el que hoy se tiene. De todas formas, creo que también por los habitantes de cada localidad también es un alivio de poder sacar la traza del centro de las ciudades. Porque por ahí muchas de las ciudades se han desarrollado de igual manera de un lado y de otro y la ruta termina siendo una barrera. Acá nos pasó con la Ruta 2, provincial n° 2, por el tema de la logística, de lo que es lo que vincula con la Ruta 9, todos los puertos, todo lo que tiene que ver con la salida de los camiones que transportan cereal. Realmente acá por momentos

registrábamos más de 4000 camiones por día en tiempo de cosecha, lo que hacía que cortaba la ciudad en dos. Se hacía difícil que se respetaran los semáforos, por los cortes, literalmente nos cortaba la ciudad en dos. Entonces hoy la circunvalación nos permitió sacar esa problemática. Pero ya si había algún comerciante acostumbrado a vivir del tránsito del camión, hoy eso no ocurre (E21).

La concreción de la obra va a ser una oportunidad para las localidades. Porque claramente va a requerir mano de obra, va a requerir de maquinarias. Y bueno, seguramente, por más que son empresas grandes, siempre necesitan extras y creo que eso va a ser productivo. El problema puede estar a posteriori con los negocios y economías que viven del paso de la ruta, pero en la ejecución de la obra va a ser prácticamente positivo. De todas formas, creo que también la autovía abre otras expectativas, otras oportunidades y hay que saberlas aprovechar (E21).

Para Villa Nueva la autovía le pasa más lejos, pero creo que va a ser positivo para Villa Nueva por la conectividad que le va a dar. De hecho, nosotros por donde pasa la autovía estamos planificando el parque industrial. Para nosotros va a ser positivo. Eh... No es una localidad que viva del tránsito de la 158, pasa bastante retirado de la parte urbana nuestra. De hecho, prácticamente estamos sobre el final de lo que es el eje municipal da con la 158. Por lo cual, no hay hoy una incidencia fuerte del tránsito para con Villa Nueva. Yo creo que para Villa Nueva los cambios van a ser todos positivos porque no nos va a quitar ninguna ventaja que hoy se tenga (E21).

Con una autovía se acota mucho la infraestructura y la seguridad del lugar. Esta, la autopista, es una obra mucho más compleja y más cara, en ese sentido. Pero lo otro está en marcha y es central. Por supuesto que es una obra decisiva. Central. Central porque si bien resuelve la conectividad de las tres ciudades (San Francisco, Villa María y Río Cuarto), que entre las tres conforman, no solo en tamaño, sino en movimiento económico productivo; hasta San Francisco ya está resuelta la conectividad de autopista desde Santa Fe. Y de hecho se está continuando algunos tramos. Y desde Río Cuarto también hay solución bastante acelerada en lo que ya es la autopista por San Luis y por Mendoza (con la autovía Río Cuarto- Santa Catalina). Esto a su vez, en el caso nuestro, en Villa Nueva, es una obra central, porque la obra fue prevista conectada con la circunvalación de Villa Nueva que está en ejecución, que es provincial. De tal manera que cuando se terminen las dos, el año que viene, lo que se produce o puede generarse, además es un anillo de circunvalación de las dos ciudades. Eso resuelve todo el problema del nudo vial. ¡Tremendo! Que ha sido el problema histórico de la ciudad. Y eso ya está en ejecución. Cuando nosotros decidimos comenzar Holmberg - Río Cuarto, y que tiene una segunda etapa de lo que es la variante de Holmberg (E17).

Villa María primero que es un centro logístico que se ha potenciado mucho históricamente por el cruce de rutas provinciales y el cruce de las dos rutas nacionales. Entonces... y el aspecto mediterráneo central y después un punto central entre Córdoba y Rosario. Entonces casi estamos en un punto medio, un nodo de rutas y un nodo ferroviario. Nosotros tenemos tres líneas ferroviarias que cruzan y que están activas, tanto en pasajeros como en cargas. Eh... Tenemos esta que tiene la NCA y cuáles son... la que va a Córdoba y el otro va a Santa Fe (E17).

En términos de la vinculación entre ambas universidades ¿qué habilita esta obra? Vos imagináte que hoy esta autopista te va a permitir estar en Río Cuarto en una hora. La realidad va a ser esa. Es lo que nos pasa a nosotros con Córdoba. Nosotros antes con Córdoba era un trayecto de dos horas y medias, complejo, traumático. Ahora nosotros a veces vamos dos veces y venimos en el día. Ehh... se han acercado las distancias enormemente. Y esto en dos universidades como Río Cuarto y Villa María, que son dos universidades del interior que tienen una enorme potencialidad de trabajo conjunto en muchísimas áreas disciplinares, va a ser muy importante ¡Muy importante! Incluso en el tema docentes. La nuestra es una uni-

versidad que cuando nació hace 25 años, se nutrió en un porcentaje elevadísimo de docentes de Río Cuarto ¡Elevadísimo! ¡Muy importante! Para nosotros se van a potenciar las dos ciudades de una manera enorme ¡Enorme! Uno de los otros colegas que hacen este estudio justamente ve qué significa para los vínculos entre las dos universidades. Están trabajando con entrevistas a rectores, funcionarios. R: Ah, eso está bueno tabularlo. Está bueno. Incluso la Universidad de Villa María tiene el centro universitario en San Francisco, que hoy es sumamente traumático el trayecto y esto también lo va a mejorar muchísimo. Así que no... Ahora hay que tener paciencia con los tiempos (E17).

- Una relativa integración de cada localidad dependiente de otras condiciones del desarrollo local.

No sé si antes o después, pero por supuesto en el caso de Chucul no tendríamos más de, a lo mejor, más de 5 o 6 comercios que dependen bastante de la ruta. Mientras que los otros se han desarrollado de otra manera. Esa es un poco la visión que yo tengo. Y a su vez yo trato, y si pasan por Chucul, no hay comercios en la ruta, o sea, porque si los ponés esos en algún momento van a perder sustento por la ruta. Entonces, busquemos otras alternativas de desarrollo en el pueblo, no te digo crecimientos por otro lado pero que no sea que por el camiónero o la gente que pasa. Por supuesto, nos da vida, pero también es cierto que nos quita un poco la tranquilidad de pueblo por la cantidad de movimiento que tiene. Entonces hay que estar buscando, si vos estas desarrollado, la ruta debería no quitarte tanto el desvelo de que pase una autopista. Esa es mi mirada y siempre estoy luchando por eso, no depender de la ruta, tenerla, pero saber que puede existir eso y que bueno, una vez que exista a lo mejor nos va a quitar un poco de, desde el punto de vista comercial También es cierto que ganaríamos la cuestión de la tranquilidad de un pueblo que es lo que uno no quiere perder. Esa es mi mirada de pueblo, no depender tanto de la ruta y desarrollar otras cosas como son tener más gente en el pueblo, entonces si hay más gente ese comercio tiene más gente para vender (E1).

Nosotros tenemos una empresa que se llama Golden y esa empresa fue la primera que tuvo gas natural y entonces si vos ves para ese lado, viene bien la autopista porque llegarían mucho más fácil los camiones a ese lugar y el desarrollo. Pero por ahí nosotros, la prioridad que tenemos, una forma de desarrollo que tiene nuestro pueblo nosotros dependemos mucho del campo. Tenemos 25 camioneros y tenemos otro tipo de perfil que le hemos dado al pueblo para no depender tanto... Entonces nosotros dependemos más de que llueva que de que pase la autopista. Chucul tiene un enfoque que se desarrollen otras actividades. Y no, “che, me voy a poner un local para vender en la ruta”. No. No lo permitimos. Tratamos de que no sea ese. Hay algunos que ya tienen su clientela en la ruta, no te digo que no. Pero no es lo mismo tener 5 negocios de esos que tener todo el pueblo viviendo de la ruta. Ese es el problema (E1).

¿Qué dos cosas tiene que tener un pueblo? Educación. Esa persona piensa: “¿Dónde mando a mis hijos?”. Y el tema de la seguridad. Busca tranquilidad. “Che mira, acá en Chucul hace 6 meses que no se roba nada”. Y ese es el desarrollo de Chucul pasando por la ruta. Como hay ese pedazo de 10 o 12 kilómetros, eso nos permite que por ahí los vicios... O sea, siempre una gran urbe tiene cosas buenas y cosas malas. Hospitales, bancos, que se yo. Comercios. Y la otra parte, la inseguridad, etc. Esos 10, 15 kilómetros hacen que no sea fácil llegar, no así como con Higuera que están pegados. Una vez que te pegás, te agarrás los problemas como si fuera el conurbano (E1).

Lo que uno tiene que preguntarse es cuál es el proyecto de pueblo que uno quiere. Entonces a lo mejor si Chucul fuera turístico te diría: “Che la gente no va a entrar o a lo mejor sí va a entrar porque es tranquilo y todo eso”. Y realmente si me lo planteas para Chucul, vos ahora

pasas y ves la chimenea. Una cosa emblemática. Si no pasas, no lo ves más. La pregunta es: ¿Los habitantes de Chucul quieren que se conozca el pueblo? ¿Para qué? Y de ahí salimos. Ahora si yo quiero un pueblo conocido, que todos vayan, ahí sí. Pero no hay, turísticamente no tiene un atractivo. A ver, si vos me preguntás... Nosotros recibimos muchos ciclistas, por ejemplo. Se van todos hasta Chucul porque van por las vías. Llegan tranquilos. Pero otra cosa... No tengo otra cosa que ofrecer o habría que generar. Entonces, digo, desde el punto de vista, la gente va a pasar por la autopista y Chucul... pasa. Buenos Aires tiene otro diseño, pasa por la ruta y los pueblos están a 5 kilómetros para adentro. Como acá Las Acequias. Pero vos pasas y no entras nunca, a no ser que tengas algo. Ahora, esa es mi visión... ¿Para qué conocer Chucul? (E1).

Estos testimonios de los referentes locales sobre los aportes de una carretera a la integración rural-urbana regional destacan varias mejoras como el crecimiento de la infraestructura vial, la promoción de mejores condiciones productivas y de vida, el ordenamiento territorial y un mejor tránsito de personas y vehículos diversos entre el campo y la ciudad.

Desventajas imaginadas de la infraestructura

¿Entienden los referentes locales y regionales que una Autovía entre Río Cuarto y Villa María implicará desventajas para su localidad, actividad y grupo? ¿Cuáles? ¿Produciría esta autovía problemas para el desarrollo local y regional? ¿Cuáles?

Las respuestas de los referentes locales destacan dos razonamientos sobre las desventajas de la nueva carretera: a) posiciones acerca de que la autovía o autopista no implica desventajas, y b) posiciones que destacan algunas desventajas específicas para las empresas y las poblaciones locales.

- a. Las posiciones acerca de que la autovía o autopista no implica desventajas se fundamentan desde argumentos diversos de los actores locales del desarrollo.

No, no. Para nada. Porque siempre se habla de los comercios de las localidades y demás, pero no. Y más en estas localidades que no son realmente de mucho poder en el sentido de comerciantes, emprendedores. Acá no llega el turismo como para estar sobre la ruta. Nosotros tenemos la producción. Si todo sigue funcionando como viene, a Cabrera le va a beneficiar mucho. Porque vamos a poder hacer uso de la ruta mucho más tranquilos los ciudadanos de Cabrera. Para mí, porque soy un amante del desarrollo y eso es una obra de desarrollo (E5).

No. Yo creo que no. Son muchas más ventajas que desventajas. La única puede ser el costo (E9).

Y está difícil que yo le encuentre alguna porque para mí comercialmente va a mejorar, va a concentrar un tránsito de gente. Como pasa en otro lado. Tenés otra dinámica de gente. La cooperativa pondrá un punto de venta sobre la autovía. Como pasa en un montón de lados, que la gente se traslada. Va hacia la zona de mayor tránsito. Y no le veo desventaja, hay que ver por donde pasa. Si quizás pasa el nudo en una parte afuera del pueblo, puede afectar a algunos que tengan más tránsito (E10).

Esto por ahí habría que hablar de la parte económica si hay algún rubro o negocio que vive de la gente de paso. La persona que dice yo cada vez que paso por x pueblo paro en x panadería, tampoco me molestaría en ese momento meterme por la ruta vieja, parar dos

minutos y después seguir. O la gente que compra en la cooperativa. O sea, el que va y quiere algo específico de ese lugar se mete. Creo que no cortaría con la actividad local y regional de esos negocios. Yo la verdad es que veo todas ventajas, en tranquilidad, en disminución de contaminación ambiental y sonora, también el hecho de poder tener más libertad ya que no pasarían tantos vehículos. Se pueden plantear cuestiones como poner más lindas ciertas zonas, creo que sería un nuevo aire para los pueblos. De hecho, acá en Villa María se está atrasando la circunvalación que también otra cuestión que hacía mucho para pasar por Villa María si o si te tenías que meter. Y no es como meterse en un pueblo, te demora mucho. Y con esta circunvalación esquivas la ciudad y pasas por el lado. Y bueno, también aquellos que vengan a San Francisco, Las Varillas o Río Cuarto esquivarían la ciudad. Algo que es importantísimo (E11).

Me llamaron la atención los planteos del ingeniero agrónomo. Me llamó la atención en el sentido de analizarlo, lo está diciendo un científico de la universidad. No es que tomó posición, pero alertó sobre algunas cuestiones que estoy ansioso, esperando, cuando se termine el informe para leer ese capítulo o lo que él escriba en relación a eso. Pero si saldáramos los planteos del ingeniero yo creo que, en lo personal, no le encuentro aspectos negativos... En función también de cómo se ha ido asentando la población. Pero bueno, acá estamos hablando del sur de la provincia. Probablemente el sur de la provincia no se ha desarrollado desde ese punto de vista como se ha desarrollado el centro norte de Córdoba. Me imagino que alguno de los elementos que plantea en el estudio van a ser favorables también, no todo negativo (E19).

- b. Otras posiciones destacan algunas desventajas específicas para las personas, empresas y poblaciones de una traza nueva distinta de la actual Ruta Nacional 158.
- Comercios y servicios ubicados junto a la actual ruta afectados por una traza nueva.

Por ahí uno observa que para las estaciones de servicios los puede perjudicar, sobre todo las que operan más con la gente de paso. Pero no me parece tanto, por otro lado, creo que es todo beneficio, nada que se complique (E6).

La única desventaja a lo mejor que podría decirme alguien es: "Che no, va a disminuir la actividad comercial porque vos sacás la traza". Yo creo que no. Te vuelvo a repetir, por experiencia de gente amiga que vive en Oncativo y tuvo la autopista y todo, no disminuye la actividad comercial. Pero ponele que podría ser una, una... y la actividad comercial de los negocios que están sobre la ruta, ¿no? No sobre todos (E3).

Nosotros hemos hecho un relevamiento en lo que es la ruta, tenemos alrededor de 40 comercios que son familias del pueblo entonces eso genera un impacto a diferencia de localidades como Elena, que si bien había comerciantes no era la cantidad que tenemos nosotros. Y de familias que viven, en un porcentaje, de la ruta. Entonces, el impacto económico para los municipios, para las familias del pueblo es bastante complejo. Pensar que de la totalidad de los comerciantes un 30 % trabaja en la ruta significaría que ese porcentaje se vería afectado. Si le preguntás a la despensa te dicen y yo un 30 o 40 % trabajo con la ruta. Entonces, si uno saca la cuenta varios comerciantes deberían cerrar sus puertas el día de mañana y eso generaría cierto impacto económico (E7).

Y en esta creo que hay 95 % buenas y 5 % malas. Lo malo, esto que te digo. Que algún negocio, que algún privado tenga menos movimiento. No tengo dudas de que de alguna manera se van a reinventar los negocios, se van a crear negocios nuevos, cosas nuevas. Espacios verdes nuevos. Porque esa ruta me la imagino uniendo la autovía con una ciclovía, con espacios para las familias, como tenemos los accesos a la ciudad. O sea, lo vamos a usar para otras cosas (E5).

Por ahí lo más afectado acá puede ser la estación de servicio que vive de lo local y lo... pero por ahí los comercios no. Y bueno o que viene pasando es que se han ido trasladando las estaciones de servicios a la autovía. Va a pasar eso. Va a haber una migración. Y lo otro no sé si han notado, en la entrada de Las Perdices ya están marcando, ya están haciendo la ruta 10. Eso va a vincular Las Perdices con Punta del Agua. Y que ya la ruta llega de Hernando hasta Punta del Agua. La ruta 10 viene de bastante más al norte (E9).

La parte comercial no te afecta, si está adentro del pueblo. Hay dos o tres comedores sobre la ruta, que se van a trasladar los carros a la ruta. La economía que afectaría la autovía, es una economía muy de subsistencia, de alguna persona muy particular que puede compensar la municipalidad. De mi punto de vista, la autovía es un beneficio grande, te ayuda a crecer, a desarrollar. Si no el pueblo empieza a limitarse (E10).

Lo único que me gustaría es poder tener influencia en el trazado. Hay localidades que son más grandes y la actividad comercial se va a ver afectada, entonces quizá darle privilegio en el recorrido a esos lugares. Agregar algo, un servicio extra o un polo comercial. Preguntarse qué se necesita. Si es una zona comercial, darles un sector a la gente que van a afectar. Agregar un playón, una entrada extra, un desvío y que lleve al sector comercial. Son pocas las localidades que necesitarían eso. La gente se instala dónde puede, pero a lo mejor en la traza se puede diagramar. Poner una salida y ceder al municipio... Para que la gente que vive con el tránsito de la ruta pueda seguir haciéndolo. No creo que cambie mucho el presupuesto. Señalizar, hacer una bajada a la autopista y que los productores locales vendan sus productos. Por ahí pensar en esa gente que se ve afectada (E10).

Claro, eso es lo que hablábamos al principio, que eso es una de las debilidades, de alguna manera, de la instalación de la autovía, lo que sería contra. Para las localidades pequeñas, los negocios que están instalados, pero en el caso nuestro que tendrían que conectarse por el Parque Industrial yo creo que no, al contrario. Hasta tendríamos que sumar, en un futuro, yo pienso, hoteles con lugares para que la gente quede porque hacen carga y descarga. Hasta esa parte tendríamos que estar pensado (E14).

Bueno pasó algo parecido en la autovía de Córdoba-Río Cuarto. Lamentablemente esos son los efectos colaterales como dicen por ahí. Nosotros decimos así, analizándolo, los costos menores. Para una familia que le quitan y lo parten al medio. Pero bueno, ahí yo creo que los municipios y la provincia debieran generar alguna política focalizada para resolver esa problemática que surgen. Que, también creo yo, con buena voluntad se puede estar ayudando. Más cuando en el medio hay un gobierno nacional que va a financiar la obra. Con programas nacionales para ver cómo se reinventan o se reconvierten, esa sería la palabra, para que obviamente también esa gente que pierde su sustento de vida tenga la posibilidad de seguir teniéndolo. Porque si no es realmente desesperante. [...] Me imagino las que están llegando a Villa María, ahí hay varias. Luca, todas esas. [...] Y sí, hay muchos negocios que viven en función de la ruta. De los autos que paran, que compran (E10).

Claro, eso es lo que hablábamos al principio, que eso es una de las debilidades, de alguna manera, de la instalación de la autovía, lo que sería contra. Para las localidades pequeñas, los negocios que están instalados (E14).

No, básicamente pasa por ahí. Porque la dinámica del pueblo la marca la ruta... Después, desde lo comercial va a ser, por lo menos el primer impacto, negativo. Esto es como el boxeador que le mete una primera mano. Al principio va a sucumbir y después acomodará el cuerpo y resurgirá, se acomodará a las circunstancias. Pero el primer gran impacto va a ser fuerte hasta que volvamos a acomodar el cuerpo y recuperemos cierta dinámica ya con otras reglas del juego. Pero el primer impacto va a ser fuerte (E12).

Sí, hay comerciantes que son dueños que los perjudica. Hay comerciantes que alquilan que se podrían ir allá. La parrillada es una cuestión que ya está, de los cuatro comedores alquilan, menos el de la parrillada que, por más que la traslades a donde sea, la gente ya va porque saben que comen bien. Y los otros alquilan, entonces, tranquilamente se pueden mover. Por ejemplo, dentro de este predio del que nosotros hablamos hay algún rincón, ya que nosotros llevamos la energía, dejar un rincón para poner un comedor, a ellos tal vez les cambiás la vida porque es otro el caudal de gente. Pero tenemos que hacerlo de esa forma. Algunos comercios como las panaderías se pueden ver perjudicadas. Después lo demás creo que no tanto (E18).

Sí, muchas veces, digamos al sacar la ruta del pueblo, puede que haya algunas personas que tienen comercio asociado a eso que pierdan esa posibilidad. Pero digamos, en conjunto vos tenés que ver la mejora de la mayoría. Si no hubiésemos dejado la ruta A005 por el centro de la ciudad, como pasaba por la calle Sobremonte, entonces tardaba tres días para cruzar Río Cuarto y después no podés cruzar porque bueno. Esas son las cuestiones que corresponde hacer. En esto siempre hay una parte que se perjudica. En cualquier cosa que hagas hay beneficiarios y perjudicados. Bueno, lo lógico es que los beneficiados sean muchísimos más que los perjudicados. Pero no podés decir porque perjudico a dos no hago nada para los otros 100 o 98 que están en los 100 (E2).

Pero por ahí nosotros, la prioridad que tenemos, una forma de desarrollo que tiene nuestro pueblo nosotros dependemos mucho del campo. Tenemos 25 camioneros y tenemos otro tipo de perfil que le hemos dado al pueblo para no depender tanto... Entonces nosotros dependemos más de que llueva que de que pase la autopista. Chucul tiene un enfoque que se desarrollen otras actividades. Y no, “che, me voy a poner un local para vender en la ruta”. No. No lo permitimos. Tratamos de que no sea ese. Hay algunos que ya tienen su clientela en la ruta, no te digo que no. Pero no es lo mismo tener 5 negocios de esos que tener todo el pueblo viviendo de la ruta. Ese es el problema (E1).

- La invisibilización o desaparición de las localidades con menos población.

Es fundamental que pase afuera de los pueblos. La vida económica de los pueblos sabes que murió. Es cierto... Si el intendente fuera inteligente, haría un lugar como corresponde, una playa bien hecha para el camionero. Porque sí, se mantiene cuando llueve, pero si se hiciera algo, para que pare a descansar o a dormir... se mueve muchísimo (E23).

Después uno piensa, los pueblos quedan afuera... Pero es también el adelanto que hay. No sé, por ahí decían Gigena y todos esos pueblos que quedaron fuera ahora y que la gente no entra. Pero lo que trae es un bien, y hay gente que lo ve mal. Yo creo que la gente que quiere ir a los pueblos va igual, la gente que iba por la ruta no paraba porque “ah mirá, está Gigena” sino que ya venía predispuerto (E7).

Después, que la autovía te mate el pueblo o no, no te lo puedo yo decir, no puedo hacer un análisis de eso. Un pueblo productivo como Cabrera, Carnerillo, Deheza, no creo que llegue a pasar eso. Otros pueblos como Elena, todos esos pueblos sí, porque no eran pueblos de producción, de fábrica, de industria. Entonces por ahí si como que les pega un poco más. Pero, por decirte algo, un proveedor no va a dejar de venir porque el pueblo no está más sobre la ruta (E13).

Y el impacto inicialmente sería medio duro, pero yo cada vez que voy a Córdoba hago mucho trayecto de Oliva a Oncativo, por la ruta 9, y yo veo un tránsito normal y no veo que hayan desaparecido esas poblaciones. Me parece que va a estar bueno, porque vamos a sacar todos los camiones de esta ruta y a lo mejor la vamos a transitar los... además es una cues-

ción de pueblo, mucha gente trabaja en el complejo industrial de Deheza, entonces estamos viajando todo el tiempo. Deheza demanda mucha mano de obra que no la puede cubrir la gente local y por ahí, escucho de gente de más lejos que también vienen a vivir acá por una cuestión edilicia, de vivienda, que no consiguen en Deheza... (E9).

También hay que tener en cuenta lo que significa hacer una autovía. Porque no se trata que yo pase a tardar 15 minutos en llegar a Cabrera sino que es lo que se pierde. Creo que el caso de Córdoba es muy claro, lo que pasó en Espinillo que ahora es un pueblo fantasma. Pensar que esta ruta al estar al lado de la vía tiene todo un significado histórico. El pueblo al lado de la vía, los comercios, los almacenes. Con una autovía eso se borra (E16).

En el caso de Chucul, bueno, yo hace 12 años que soy intendente. Y yo siempre decía que el pueblo no tiene que estar pensando en base a la ruta. Sino que tenemos que tener otro polo de desarrollo para no quedar condicionado que, si un día la ruta no está, el pueblo dejaría de existir. Esa es mi mirada, porque un pueblo no puede depender de la ruta. Porque entonces el día que la ruta está mal (E1).

Bueno, con los ejemplos concretos. Yo recuerdo, y esto lo mencionó usted recién ahí, yo recuerdo con la autovía 36. Todos los intendentes, sin excepción, estaban levantados en ánimo planteando esto, de qué y cómo iban a quedar sus comunidades... Hoy, después de cuantos años de que se construyó la autovía 36, nada de eso ha ocurrido en ninguno de los lugares de los que estamos hablando. Es decir, lo que hay es a lo mejor, evidentemente, una disminución o una eliminación si se quiere, de la oferta comercial a la vera de la ruta, de aquello que siempre se constituyó de que la ruta da de comer o cosas por el estilo. Esos dichos que en los pueblos se han consolidado porque son una realidad. Pero a excepción hecha de ello, esas actividades han sido sustituidas por inversiones que han traído, o han tenido como atractivo, el hecho de tener una vía como la 36 a mano para sacar la producción. Entonces, al contrario, se ha hecho una concatenación virtuosa de algo que parecía... Esas preocupaciones van a existir cada vez que exista una movilización de la aquiescencia, digamos, en los pueblos o cosas por el estilo. Con toda ruta, con toda obra de esta característica, se trate del ferrocarril, se trate de... Va a ocurrir lo mismo. El tema es que a la larga los beneficios sean mucho más importantes que los perjuicios. Esto es más o menos como lo que es la ruta 38 o la autovía 38 para cruzar todas Las Sierras, que, de paso, se ha dicho, va a terminar constituyendo también una nueva salida o entrada de la producción del noroeste ¿no? De La Rioja, Catamarca, pensemos en el litio, pensemos en todas esas cosas. Y ahí hay una fuerte resistencia de todos los sectores llamados ambientalistas y demás, que marcan la visión sesgada que existe cuando uno se ampara o se para en un solo eje, que es importante considerar, pero no el único, y deja afuera a los otros. Porque a ver ¿qué es más contaminante? ¿Una ruta que hace que un auto vaya atrás de otro gastando más combustible, quedándose más tiempo en esa misma ruta; o una autovía que le da otra fluidez al tránsito? Y ni que hablar las cuestiones de desarrollo que va a generar. Entonces digo, esto es inevitable que suceda, pero nada de eso después en la realidad se ha comprobado (E22).

- Necesidad de la consulta a la población sobre la traza de la ruta y sus impactos.

Cuando se piensa en los caminos que crucen lugares que son campos, de reserva o donde hay animales tampoco se le pregunta a la gente si es por ahí. Yo creo que no debería ser así. Porque creo que en esto las localidades sí son importantes. Este relevamiento es importante. Y esto también debería ser dialogado. Los comercios, el cierre. Hay cuestiones que Vialidad Nacional no las ve, y quizá no genere. Pero porque hay una desconexión. Venimos, pasamos y listo (E7).

Yo creo que si hiciéramos una consulta popular la mayoría de la gente estaría de acuerdo

con sacar la ruta del pueblo. Y yo creo que también es positivo, nos debe invitar a ver en lo económico como anticiparnos a eso que va a suceder (E7).

- Diferente capacidad de los tres niveles del Estado (local, provincial y nacional) para proteger a los eventuales afectados.

No hay forma. Porque la autovía lo que hace es correr a los clientes por decirlo de alguna forma. Usted le está corriendo la clientela de su paso habitual a tres kilómetros de distancia que es donde van a pasar ahora. No hay forma desde la municipalidad de preservar esas fuentes de trabajo o esa actividad económica si los verdaderos clientes ya no pasan más... No, yo no observo nítidamente alguna otra desventaja. Es decir, es lo estrictamente económico. (E12).

Pero bueno, es parte del progreso y, yo creo que, si vas más allá y soy un Estado nacional y federal que se preocupa, me junto con los intendentes y les genero créditos para que reconviertan a esa gente. Hay miles de herramientas y el Estado Nacional las tiene. El tema es que vos tenés que tener, como Estado Nacional, una mirada federal. Saber qué es lo que pasa en el país, no llevarte la sorpresa en una ExpoManí de lo que pasa con la industria manicera en Córdoba (E20).

- Necesidad de reconversión de las empresas perjudicadas por la eventual nueva traza de la carretera.

Es re puntual, los va a afectar, pero vos pensá que alguien que hoy está sobre la ruta va a tener mínimo 10 años para pensarlo. Y va a tener que actuar en consecuencia. Es difícil, por eso yo creo que los intendentes es lo que deberían luchar es que la conectividad con esa autovía sea fácil, linda y segura. Y reconvertir su matriz de desarrollo. Empezar a trabajar con esa gente pensando en cómo los reconvertís y qué beneficios te trae la autovía que pueda hacer que otros ahí crezcan en detrimento de estos que no van a crecer, pero que pueden ser absorbidos por los que crecen. O unirse a ese crecimiento de los que crecen (E20).

Yo creo que después en donde se haga esa unión, no sé. Eso ya no sería más estatal. Eso lo vería cada privado. En función si quieren invertir, si el que tiene la estación de servicio acá la quiere sacar para la autovía. Pero genera cosas nuevas, a eso es lo que voy (E5).

Claro, eso es lo que hablábamos al principio, que eso es una de las debilidades, de alguna manera, de la instalación de la autovía, lo que sería contra. Para las localidades pequeñas, los negocios que están instalados, pero en el caso nuestro que tendrían que conectarse por el Parque Industrial yo creo que no, al contrario. Hasta tendríamos que sumar, en un futuro, yo pienso, hoteles con lugares para que la gente quede porque hacen carga y descarga. Hasta esa parte tendríamos que estar pensado (E14).

La autovía solucionaría mi problema de llegar a Cabrera. Pero hay muchas cosas para considerar. Uno no puede plantear la obra pública desde el beneficio individual sino del bien colectivo. Entonces si bien esa autovía va a beneficiar a varios conductores, puede perjudicar a todo un sistema económico que sobrevive de ese mercado que se genera por la circulación propia de vehículos de menor envergadura. Ahora, a medida que va incrementándose ese concepto de urgencia yo creo que ahí ya se manifiesta una decisión y que hay una necesidad de reacomodarse. Esas micro economías, economías regionales se van a tener que ubicar en otro lugar (E16).

- El costo de la obra vial como una desventaja.

No. Yo creo que no. Son muchas más ventajas que desventajas. La única puede ser el costo (E9).

- La generación de inconvenientes durante la construcción de la obra.

Claro, pero si es de manera paralela. O sea, que por lo que yo tengo entendido como va, debería verlo de nuevamente al plan estratégico cómo está planteada la autovía, pero de manera paralela a esto. No traería inconvenientes al momento de la construcción (E14).

- La predisposición de los propietarios para ceder tierras para la construcción de la nueva carretera.

No, de hecho, ya se habló de una traza, y ninguno dice. Alguna vez pasaron a medirlo y ningún problema (E5).

Y el productor que le va a pasar la autovía por el campo... No estaba muy contento. Nadie quiere por ahí perder o ceder algo. Pero yo creo que hay un beneficio implícito en todo. Paso ahora, este programa de la ruta 10 es acá el 70 % lo pone la provincia y el resto los productores. Con la provincia tuvimos que firmar. Acá se buscaron, el mapa afecta 10 kilómetros a cada lado de la ruta 10. Son los que tenemos que pagar el impuesto. Yo estoy a 10 kilómetros del fondo, me sale más fácil salir por la ruta 158. Pero sin embargo tengo que pagar y yo estuve de acuerdo. La provincia creo que lo hizo acá y de Punta del Agua se va a una localidad muy chiquita, Las Isletillas, que está más al este también se hizo de la misma forma. Esa ruta la empezaron a pavimentar un tiempo antes, pero va a quedar unida. Son zonas productivas muy buenas que están aisladas o no tiene comunicación. Entonces tener una vía segura, lleva a un mayor desarrollo. Y Las Perdices se va a ver también beneficiado comercialmente porque hay mucha gente que a lo mejor iba a otro lugar y ahora porque está la ruta va a venir para este lado (E9).

Por eso digo, como beneficio lo que trae eso, sin duda el que cede algo de terreno se lo pagan, no es que se lo quitan. Por ahí no tendrá el valor... pero bueno. También tenés un campo que te pasa frente a la autovía. A partir de ahí pueden venir otras cosas que vos no te las imaginás. Comercialmente porque no estaba eso (E9).

Y al que le cortan los campos, es complicado. Afecta, pero para mí el impacto socio-económico, es puro beneficio. Ahora, vos tenés autovía e incrementas el tránsito porque muchos eligen la autovía (E10).

Eso tiene mucho que ver con el ejido urbano. Hablo mucho del revisionismo histórico porque en su gran mayoría, en algunos lugares como Chucul se sigue concentrando la economía en un radio de 10 cuadradas desde esa ruta. Hospitales, escuelas, etc. Está muy intrínseco eso. Uno cuando tiene que hacer una obra pública de esta envergadura, tiene que expropiar ciertos terrenos. Eso tiene un costo también no solo desde lo económico. Pero hay un costo social. Y hasta político. Entonces ahí hay una afectación de intereses muy particular. Que te hace repensar y ver (E16).

- El impacto ambiental de la obra de la nueva ruta.

No yo no le veo desventajas, casi no le veo desventajas. Por supuesto que son obras que hoy tienen que contemplar todo lo que es la cuestión ambiental, básicamente, son obras que

generan impacto, toda obra genera impacto. El tema es la sustentabilidad de ese impacto y después el beneficio también. Yo creo que el balance es altamente positivo. Ehh... Sí son obras que tienen un enorme componente hidráulico o hídrico mejor dicho ¡Enorme! Porque estamos hablando de una barrera que cambia y hay que resolver una traza. Y fundamentalmente puede haber trayectos, se me ocurre Cabrera, Chucul... Chucul no, Carnerillo donde de ese lado hay obras pendientes de resolución que van a tener que ser contempladas. Entonces puede ser una oportunidad para resolver también todas esas cuestiones (E17).

En síntesis, los testimonios de esta sección muestran que las ventajas de la nueva carretera predominan por sobre las desventajas en la imaginación de los referentes locales consultados. Las primeras focalizan mejoras en el tránsito, la seguridad, la capacidad de transporte, la promoción de actividades económicas, la solución de problemas del desarrollo y varios aspectos de una mayor integración rural-urbana a nivel regional, entre otras condiciones. La imaginación de las segundas enfatiza, entre otros aspectos, el impacto negativo de la nueva traza vial para los comercios y servicios ubicados sobre la actual Ruta Nacional 158, la invisibilización de las localidades distantes del nuevo recorrido y los límites de las acciones multisectoriales para contrarrestar estas consecuencias desfavorables de la eventual ruta nueva.

Gestión del trazado, la construcción y el mantenimiento

Esta sección presenta la perspectiva de los referentes del desarrollo consultados sobre cuatro cuestiones de la infraestructura vial imaginada: a) el trazado de la nueva carretera, b) la gestión de la construcción y el mantenimiento de la ruta, c) el financiamiento de la construcción de la obra, y d) el financiamiento del mantenimiento de la eventual infraestructura construida.

Un trazado con ideas en pugna

¿Cuál debería ser el trazado de la nueva carretera? ¿Por qué? Estas preguntas generan entre los referentes consultados un conjunto de respuestas diversas expresadas en los siguientes términos:

- Incertidumbres sobre el trazado definitivo de la nueva ruta.

Naturalmente, esto viene por Santa Fe, vienen hasta San Francisco y de ahí no sé si eso es lo lógico, lo más corto y conveniente o es la única ruta que pasa por acá. Porque si me hablas del norte no veo nada y del sur tampoco. Ahora, si es lo más adecuado o no... No sé. Por otro lado, no le veo (E9).

No sé bien cómo tendría que ser. Preferiría Río Cuarto - Cabrera. De todas formas, ya está el puntapié inicial. Ya sean 10 o 15 kilómetros. Como es la ruta 8, que empezó... y bueno. No sé si comenzar de los extremos desde Río Cuarto y Villa María hacia el centro favorece la licitación. Podría ser una lógica, comenzar y llegar a Chucul (E1).

Sí, hablamos con el diputado nacional por Córdoba. Había pedido reunión con vialidad. Le pedí que nos invitara para ir con algunos colegas de acá para ya conocer qué. Porque tenemos mucha intriga sinceramente (E5).

- Un trazado por fuera de las actuales manchas urbanas y/o los ejidos urbanos establecidos.

Si vamos a lo utópico, debería estar fuera del radio urbano. Pero bueno, si vos me decís que lo posible es que pase por acá, bueno, que pase por acá. Son dos carriles independientes. Yo creo que es imposible que pase por los pueblos, imposible. Pero debería ser paralela al radio urbano, en donde se deje como colateral lo que está funcionando hoy como la ruta 158. Debería ser hacia la parte rural. Y por supuesto con bajadas y conexiones a todas las localidades (E4).

Yo creo que es muy importante tener una ruta alternativa a la ruta 158 o una autovía. Porque, no sé muy bien cómo serán las ideas, pero entiendo que sería un poco esquivar los pueblos (E13).

En la dinámica de los pueblos influiría para bien, porque en algún lugar de la autovía será un descanso donde el auto y el camión bajen y entren al pueblo. Porque, imagino yo, que los ingresos van a ser por afuera de los pueblos. Acá, supongamos, será por afuera y rozarán la industria. Del otro lado del pueblo será de otra manera. Yo me la imagino por fuera del pueblo. Pero porque siempre la imaginamos así, pero no sabemos cómo sería. No creo que dé para hacerla por el actual trazado de la ruta. Repensándolo, probablemente pueda andar por fuera del pueblo. Es decir, hasta el pueblo, duplicación de calzada y después abriéndonos en una circunvalación. Y eso solucionaría el paso para un uso interno (E13).

Es fundamental que pase afuera de los pueblos. La vida económica de los pueblos sabes que murió. Es cierto... Si el intendente fuera inteligente, haría un lugar como corresponde, una playa bien hecha para el camionero. Porque sí, se mantiene cuando llueve, pero si se hiciera algo, para que pare a descansar o a dormir... se mueve muchísimo. Para mi tendría que salir una traza, alejada del pueblo algunos kilómetros (E23).

Yo pienso, porque por este lado tenemos las vías, del otro lado de las vías es medio que también se puede pasar, con un puente se pasa. Nosotros eh, pensamos que pasará por aquel lado. Sacarla hacia afuera, sacarla para aquel lado de Deheza, afuera del pueblo. Llevarlo paralelo a... No sé cómo harán la planificación, la verdad yo, hoy en día con toda la tecnología que hay a nivel satelital, pueden mapear con un dron y perfecto para que sea algo serio (E8).

Toda la traza se ha pensado en terreno virgen con respecto a las localidades. En ningún lugar, salvo en Villa María, por esta situación de resolver el enlace vial; la traza no choca las manchas urbanas. No así los ejidos. Entonces, el proyecto se ha pensado en esa línea (E17).

Me parece bien, porque me parece que tenemos que pensar en que hoy es dos manos y dos manos y va a ser cuatro manos y cuatro manos. O seis manos y seis manos. O sea, es pensar a futuro. Que no quita que el día de mañana la ruta 158 sea una autovía doble mano, que debería ser lo lógico en el intraurbano. Eso debería ser algo de un país pensado a largo plazo también. Pero me parece atinado pensarlo en crecimiento. Para no quedarme en que más de acá ya tengo que expropiar casas. Hoy es tan difícil la traza que, tal vez, yo creo que debe ser mucho más fácil hacer esta autovía por una traza nueva que empezar a esquivar todos los pueblos y hacerles autopistas y todo o pasarlos por arriba, o por el costado. No me imagino un Deheza, obviamente, lo tengo que esquivar. Y a los pocos kilómetros tengo que esquivar Cabrera y después Carnerillo. Tal vez, en cambio, hacer autovías entre los pueblos, aunque después llegue a ese cuello de botella intraurbano, le va a facilitar porque va a haber menos tráfico y más seguro. Pero me parece bueno sacarlo (E20).

Por fuera de las localidades, con colectoras y sin cruces con vías (E15).

Hay algunos sectores donde los pueblos están muy cerca. Entonces entre que vos los esquivaste y volviste a entrar y volviste a salir, no hay necesidad. De acá a Carnerillo tenemos 30 kilómetros. bueno, ponelo. Pero de Deheza a Cabrera hay 10, después tenés Las perdices, tenés Dalmasio que están ahí nomás. Entonces a lo mejor ahí hay que buscar una traza nueva directamente. Y bueno, eso lo va a evaluar la parte técnica (E2).

Hay una traza que forma parte del plan estratégico al 2035. También está contemplada ahí la ruta. Bajaría de la curva, sí yo creo que seguiría de largo y tomaría por lo que va a ser el Parque Industrial, por todo ese sector, como cortando campos, digamos. Hay un boulevard ahí, cortaría campo por lo que era la calle honda antes, que ahora está poblado ahí, pero ehh... sería como paralela a esto, en la parte del campo. Y está contemplado dentro de ese plan estratégico al 2035... Pero básicamente mirándolo, así una mirada macro, sería como paralela a ésta, cruzando los campos (E14).

Eso tiene mucho que ver con el ejido urbano. Hablo mucho del revisionismo histórico porque en su gran mayoría, en algunos lugares como Chucul se sigue concentrando la economía en un radio de 10 cuadras desde esa ruta. Hospitales, escuelas, etc. Está muy intrínseco eso. Uno cuando tiene que hacer una obra pública de esta envergadura, tiene que expropiar ciertos terrenos. Eso tiene un costo también no solo desde lo económico. Pero hay un costo social. Y hasta político. Entonces ahí hay una afectación de intereses muy particular. Que te hace repensar y ver. ¿Yo cómo imagino esa autovía? Y rodeando los pueblos (E16).

- El mantenimiento, al menos parcial, de la traza actual con una construcción simultánea desde los extremos de la ruta.

Yo veo, que se yo. Ah, otra que utilicé es la autopista que va de Córdoba a San Francisco. Y esa me parece que la hicieron así ¿no? No es que hay una sola construcción que va de, no sé, de norte a sur. sino que haya como dos polos y que se vayan juntando. Para avanzar en los dos extremos. Exactamente. Porque me parece que es más eficiente (E3).

Hay veces que, por una cuestión de costo, hay que tratar de usar lo que ya está, en la mayor cantidad de longitud aplicable; desviando los pueblos como se hizo en la autovía a Córdoba. Si vos me decís cual es la idea, lo ideal es hacer una paralela y vos tengas esa que siga manteniendo la actividad normal entre pueblos y vos hacés la autovía afuera como se hizo la de Córdoba-Rosario, se hizo una autopista directamente. Pero bueno, es una evaluación de que sería lo lógico, hacer algo así. Bueno, todos sabemos que es en función del bolsillo, pero bueno, por lo menos, que te permita tener un salto de pueblos y pasar ¡Aprovechar lo que está! (E2).

- La construcción de la carretera sobre la traza actual con circunvalaciones de los perímetros urbanos.

Para mí lo mejor sería que pase por donde está ahora la ruta haciendo las circunvalaciones necesarias en las localidades intermedias. Eso sería lo más práctico. La autopista hacia Córdoba - Buenos Aires que esa se hizo nueva, se trazó paralelo a la ruta 9 que era el corredor hacia Buenos Aires. Justamente creo que, con el ánimo de no ir haciendo tantas curvas y las circunvalaciones, que creo que implican muchos costos. Así como también las expropiaciones de las tierras cercanas. Por ahí es más costoso y es más fácil hacerlo... también podría ser una alternativa. Desconozco si existe una alternativa viable a los 1000 o 2000 metros que se puedan transitar para hacerla (E11).

Acá, al tener tres localidades muy cerca, por ahí una circunvalación con entrada y salida a los distintos pueblos, digamos. Como una circunvalación grande. O no sé, supongo yo. Sino diferentes circunvalaciones en los lugares. Porque qué sé yo, Perdices por el momento es un pueblo y hace mucho que lo es y no, no... Han intentado abrir un parque industrial y no ha resurgido. No le haría una circunvalación, haría una rotonda, tal vez, para ingresar. El movimiento de Cabrera, Deheza por ahí sí se justifica porque como te digo, acá tenés mil camiones por día, de los doce meses tenés seis con mucho ingreso y por ahí si se justifica hacer otra obra un poquito más compleja. La idea sería adaptarse a las condiciones que está cada localidad (E8).

- Los impactos diferentes de trazas alternativas de la nueva ruta.

Yo creo que hay una cierta ventaja de las localidades que van hacia Villa María, algunos tienen la ruta ancha. De hecho, nosotros también tendríamos la posibilidad si se quisiera que siguiera pasando en una duplicación de calzada y no como se hizo hacia Córdoba que desvía los municipios. Creo que son dos cosas distintas y que los dos traen impactos diferentes. Uno es más el impacto económico, otro un impacto más ambiental dependiendo de la zona por donde se vaya a desplazar o donde se pretenda llevar adelante la obra. Hay que ver cómo afectaría (E7).

- Demandas de participación local, por ejemplo de los intendentes, en toda decisión sobre el trazado de la infraestructura de conectividad vial.

Yo creo que no debería ser como se hizo ahora. Dicen que van a invitar ahora a los intendentes. Es lo mínimo que deberían hacer para mí. La primera gran reunión, voy a invitar a Río Cuarto - Villa María. La idea es esta. Ahora, se va a licitar y recién están invitando a los intendentes para ver la conexión al pueblo. Y me parece que somos los principales actores que vamos a estar ahí. La construcción de eso me parece que es al revés, desde la base hacia arriba y no desde arriba hacia abajo. La decisión está de hacerlo así, no lo comprendo a eso, pero me parece que no tiene que ser así. Por lo menos dar una opinión. No importa que hagan la primera parte ahora, pero tendríamos que reunirnos todos. Por más que tenga 800 habitantes, merezco lo mismo que el que tiene 200.000. Me parece que es por la base. A veces es difícil porque como somos diferentes departamentos... Yo soy del de Río Cuarto. Entonces, la ruta 158 es Río Cuarto, Higuera y Chucul. Los otros pueblos son de Juárez Celman. Entonces ya empieza otra idiosincrasia. Pero te vuelvo a repetir, esto debe ser transversal. Hay que ver cuántos intendentes hay en ese tramo. La idea que tenemos es este proyecto, etc. Y de ahí (E1).

Como anteproyecto lo veo bien ¿no? Yo espero que en el proyecto ejecutivo deberíamos tener participación los intendentes, las comunas. Tener buena participación y poder también expresar las necesidades como... Porque nadie como uno para explicar las necesidades que pasan en casa. En ese sentido debería abrirse el proyecto ejecutivo a que cada localidad pueda allí, obviamente determinar las necesidades que se tengan y que eso pueda ser una variable al tema presupuestario. Porque como anteproyecto está bueno. Evidentemente sabemos que hacer un proyecto ejecutivo de esa obra es costoso, tiene un costo altísimo. Y bueno, generalmente se asocia eso a realidad en sí, ¿no? Como para decir: "Bueno, cuando lo vayamos a hacer, hagamos el proyecto ejecutivo". Eso es algo que se suele utilizar mucho en la obra pública. Pero verdaderamente creo que en ese proyecto ejecutivo debería haber una participación clara de las localidades que van a estar involucradas con el tema de la traza (E21).

La última noticia que circuló es que nos iban a citar a los intendentes para debatir la traza, pero sinceramente hasta ahora no nos han convocado (E12).

No tenemos participación por el momento. No tenemos reuniones como para que pensemos donde... Obviamente que a nosotros nos gustaría, pero estamos analizando los pro y los contra. Si ingresa por el sur de la ciudad y lo unimos con la ruta E90, el flujo lo metemos nuevamente en la ciudad. Si nos vamos por el sector industrial, entre el carril de ingreso... Creo que hay un montón de planteos que creo que cuando lleguemos al momento de la reunión como intendente tenemos la obligación de llevar esos, ese análisis previo. Creo que vamos a participar de donde es el mejor lugar de ingreso a la ciudad (E5).

Se va a estar convocando a todos los intendentes para empezar a trabajar las conectividades con cada localidad. Cada intendente va a saber por dónde pasa la obra. De hecho, si ustedes vuelven, agarran la Ruta 2 y van allá donde hay movimiento de suelo, acá sobre la Ruta 2 (E17).

- La necesidad de contemplar la conectividad para el acceso a la ruta de la población de las localidades.

Si pasa por el medio del pueblo es imposible hacerla. Tendría que pasar a 4 o 5 kilómetros. O sea, por el medio no puede pasar, no hay forma porque no hay lugar. Esa es la verdad. Pero te vuelvo a repetir, si vos te planteas cuanto más segura sea la vida de la gente, es el proyecto que debería ser. Y de ahí me parece que hay que arrancar. Me parece. Ya poner, que pase por

acá pero que pase despacito... no sucede. Porque culturalmente, yo siempre digo que las lomas de burro y el semáforo en realidad son contenedores sociales digamos, porque los pones porque la gente no respeta. Si la gente pasara a 60 kilómetros por hora no sería necesario. Me parece importante que tenga un buen acceso al pueblo. Me parece fundamental (E1).

Eso, fundamentalmente tener en claro cuáles van a ser los accesos que den ingreso a General Cabrera por lo que estás planteando. Primero, por los vecinos que vivimos acá y, segundo, por las ambulancias, seguridad con la policía y los interurbanos. El tránsito, los colectivos interurbanos. Esa es la clave. Nosotros hace cuatro años habíamos marcado unos desvíos. Pero bueno, ahora hay todo un proceso nuevo que, como no nos hemos reunido, no sabemos por dónde van a bajar (E4).

Yo creo que básicamente podría incluir la conectividad con las localidades. Estimo que va a estar, pero a veces se hacen tramos cortos y creo que sería importante, sobre todo para localidades... Está bien que todavía al no haber un proyecto ejecutivo no se conoce la traza, ¿no? Hay una expectativa de traza, pero cuando tengamos la traza definitiva, hay que ver localidades como Cabrera, Deheza, Dalmacio en menor medida, pero tiene mucho ingreso de camiones; es importante trabajar en esa logística y que no sea un inconveniente la movida de la traza (E21).

Sí están previstos todos los puentes intercambiadores para el acceso en uno o en dos a cada localidad. La intención de esta convocatoria que va a hacer Vialidad Nacional en los próximos días es involucrar una mesa de trabajo con todas las localidades para resolver ya las conexiones y que formen parte del proyecto original. O sea, el proyecto va a contemplar las conexiones a cada localidad. Entonces no es solo la autovía, la autopista, sino que después los accesos a cada localidad, que serán avenidas pero que van a cambiar las localidades. Yo se lo decía al intendente en Deheza o en Arroyo Cabral. Todas esas localidades nacieron mirando la 158 o mirando la 158. De pronto aparece una traza en otro lado que, con una avenida que le cambia, les abre, a nosotros nos ha pasado. Si vos vas hoy a la autopista que tiene, no sé, menos de 10 años. Nosotros la ciudad llegaba hasta acá [señala mapa], hoy todos los loteos están en la autopista. Y ahora nos está pasando con esto. Te cambia completamente. Ahí ya le corresponderá a cada municipio como planificar la ciudad adelante, pero cambia completamente ¡Completamente! Bueno, le debe haber pasado a Río Cuarto cuando se hizo la circunvalación (E17).

Lo primero que tenés que ver es cómo te conectás con la red vial existente, qué obras va a necesitar, cómo hacés para que los ingresos sean los correctos (E2).

Obviamente que después va a haber que empezar a luchar por verticales que faciliten eso, que armen la red vial. Pero también hay que pensar estas redes viales, que yo no sé si es así en estos proyectos, qué más acerco. Porque yo ya estoy ahí con la maquinaria, ya estoy con la gente. Y si estoy pasando por un pueblo que hoy no pasa la traza, pero voy a pasar con la traza, le tengo que hacer el acceso, no lo puedo dudar. O sea, el plan no puede ser sólo hacer una autovía. Si yo llegara a Chucul, por decirte algo, y Chucul no tiene un acceso de hormigón o de asfalto, lo tengo que hacer. Tengo que estar obligado como Estado a hacerlo. Porque lo tengo que conectar a ese pueblo. Después va a venir la electricidad, va a venir la gente que quiera vivir ahí, va a venir el wifi. Pero estas obras no deben ser pensadas sólo como trazas de 40 metros de asfalto o de hormigón sino, además, de qué va a irradiar, qué va a ir dejando. Si ya estás con las máquinas no puede ser sólo un proyecto pensado en lo vial. Es un proyecto mucho más amplio el que hay que pensar. Vamos a tomar el que venga, obviamente (E20).

Entonces vos decís, si la traza ingresa por el sur, a la zona industrial le vamos a meter todos los camiones de nuevo adentro de la ciudad. Entonces tenemos que analizar la parte norte,

hay que ver si es en el puente, un poco más allá. Está bueno charlarlo. Creo que vamos a tener ese momento en donde los intendentes juntos vamos a poder determinar cuál es el mejor lugar para hacerlo. No creo que venga en un paquete cerrado sin preguntar lo que necesitamos. Yo creo que una cosa es la traza, en línea recta y otra son los accesos a la ciudad. Tenemos que ser partícipes (E5).

Como intendente estoy esperando la reunión para conocer la traza. [...] Nosotros tenemos entendido que iría al este de donde está, de forma paralela. Más que los trazos, me importaría cómo sería el ingreso a la ciudad (E5).

- El reconocimiento de la importancia de una decisión técnica sobre la traza.

El proyecto presentado en el Congreso de la Nación dice que vamos a gestionar, ante quien corresponda, para que tenga presupuesto. Porque nosotros, por lo demás, no vamos a decirle: “Che, hagan la autovía por allá”. Eso está en Vialidad Nacional, pero nosotros lo que tenemos que lograr es que tenga presupuesto, que tenga un monto y que se ejecute. No que figure y después no lo ejecutan y nos quedamos callados. Hay que gestionar para que se ejecute el presupuesto (E4).

Eso lo tendrían que estudiar los técnicos, los entendidos en la materia. Yo, desde la ignorancia, no puedo decir si técnicamente una autovía puede pasar por acá o no. Lo veo poco viable, pero yo no soy una palabra autorizada (E12).

No estoy muy al tanto del trazado... No lo conozco entonces no puedo tener mucha opinión, pero me imagino yo que quienes han realizado el trazado, entiendo yo, han generado un trazado superador al existente de la ruta 158 (E19).

- La imprescindible decisión política, acaso cercana, de incorporación de la obra en el presupuesto de la Nación para el año 2023.

No se cerró, tenemos hasta el martes. Tiene asignado un monto, pero no estoy en condiciones de decirte cómo va a terminar. El martes lo van a aprobar y ahí vamos a saber bien qué monto específico asignarán. Porque el viernes hubo reunión de la comisión del presupuesto y estuvimos peleando para que esté incluido, nos respeten el monto y todas estas cuestiones. Pero bueno, quedó todo para el martes. Sí, pero ya pasa a recinto. Ya hay dictamen. El martes vamos a ver con qué monto nos vamos a encontrar para ver si podemos modificarlo o no. Si somos mayoría lo podemos modificar... Si figura mil millones de pesos será la etapa de Villa María a Cabrera. Si es el doble, capaz que sea otra. Vamos a ver cómo termina la historia (E4).

- El consenso sobre la obra entre los intendentes y los partidos y las fuerzas con orientación política diferente.

No hace falta, ya está consolidado el consenso. Cuando hay una cosa muy consolidada en el reclamo no hace falta nada más que hacer así y nos juntamos. Un llamado a la convocatoria y estamos todos. Suponete que nos digan: “Che, hay que juntarse en Córdoba con Vialidad Nacional”, listo. Hace falta llamarse nada más, estamos todos... Sí, si no lo peleás, si no lo pechás, si no lo gestionás, no arranca. Una notita de un intendente no hace fuerza. No llega. Hace falta coordinación, trabajar en conjunto y pelear en donde hay que pelear, donde se designa el presupuesto. La verdad es que no lo hemos hablado con la provincia. Pero no

hay forma de que no haya apoyo de ellos. Al contrario, no lo hemos hablado porque es una ruta nacional. Pero, al estar el diputado nacional de por medio es porque hay un apoyo de la Provincia (E4).

Acá hay una cosa muy clara, conexión entre provincia y nación. ¿Por qué ahora se activa, se piensa, se plantea el proyecto de hacer una autovía? Porque hubo un dirigente, sea malo o bueno, no lo sé, lo activó, lo presentó en un proyecto que todavía está viendo si se va a presupuestar. Claramente porque sabe que es una necesidad y lo elevó a nivel país. Era una conexión, nada más, no es más que eso (E13).

- Una decisión política sobre el comienzo del primero de los cuatro tramos previstos en el proyecto ejecutivo de la obra vial.

No sé por qué el primer tramo de ese proyecto no es Río Cuarto - Cabrera. En realidad, lo que sea tiene que ser con Deheza, porque claramente AGD tiene el mayor flujo de camiones. Pero es lo que he escuchado o visto por las redes (E13).

- El comienzo de la construcción de la obra vial por los segmentos de la carretera con mayor flujo de vehículos.

Creo que estaría bueno que consulten, hacer un estudio... Yo insisto por decirte, a mi entender lo mejor sería una autopista porque te subís acá en Río Cuarto y no aflojás el acelerador hasta Villa María. Por lo que me cuenta la gente, arrancarías por acá de la ruta vieja a la derecha. En Villa María cambiaría de sentido y pasaría a la izquierda. Están haciendo toda la circunvalación. Ellos tienen la ventaja de tener un fuerte alineamiento político con la Nación. Y por eso el gran crecimiento de la ciudad. A mí me dijeron que arranca de Villa María tanto como para el norte (Las Varillas) como para el Sur (Deheza). Es lo que sé... Mi criterio de flujo de vehículos... Río Cuarto - Villa María sería lo primero. Aparte, con esta obra de Río Cuarto - Holmberg también se conectaría mucho más rápido. Lo que me gustaría más allá de una nueva circunvalación, tendría que conectar con Sol de Mayo en la ruta 8, con la ruta 158. Porque si vos venís en la ruta A005, tenés 7 u 8 kilómetros interminables, entre rotondas (E23).

- La construcción de la infraestructura en conectividad con otras rutas de la red vial nacional y provincial.

Yo insistiría en habilitar tramos terminados, por ejemplo, tramos de 30 kilómetros y después los vas uniendo. Es decir, se arranca por decirte en Sol de Mayo que para mí sería lo mejor, porque ahí hay un cruce peligroso que ya lo evitarías, haciendo un rulo gigante, una rotonda. Tomaría esa parte de la ruta 8. Se engancharía la de Holmberg. Algo que conecte con Higuera y con la Universidad, pero ahí ya buscas una traza más cercana a la ruta 158. Sol de Mayo es un buen lugar. Que sea una cuestión en donde haya lugar para hacer una obra importante y mientras más vayas aislando lugares peligrosos... Empezaría desde acá a Villa María. Porque también tenés la autovía Córdoba - Río Cuarto que también se puede vincular, y también empalmarías. Y yo lo haría por la derecha, por la derecha de la ruta vieja, de la 158 actual (E23).

En Perdices, están por asfaltar todo lo que es Punta del Agua, de Perdices a Punta del Agua y de Punta del Agua a Hernando ya es una ruta. Es parte de la ruta 10. Y que, si tuviera eso ahí, tuviera conectada también la ruta 10 que pasa por Alejandro, que viene también de allá, de

Adelia María, de aquella zona. Esa sería la ruta. Acá, todo lo que es el movimiento de vehículos de gran porte, toda la zona se conecta porque tenemos mucho trabajo en la zona de Carlota, Alejandro, Charras, Bengolea, toda esa zona para acá tenemos todo un movimiento que sería bastante interesante a nivel logístico y tiempo. Porque hoy en día, no es lo mismo años atrás cuando un camión se iba a Rosario estaban una semana para ir y venir. Aparte, reeditaba y le cobraban bien los muchachos. Ahora en el día se van. Son seis horas que tienen de viaje, van descargan y ya al otro día ya lo tenés de vuelta acá. Al otro día, con toda la espera en la cosecha, al otro día, al mediodía ya está acá. ¿Qué ha mejorado ahí? La infraestructura del puerto y la autopista. Sí, hace la diferencia en tiempo. Ahora nosotros, nosotros tenemos para ir de acá a Villa María, en el auto, si vas a una velocidad, tenés una hora de viaje, en el auto. Y en el camión que por lo general van a 70 kilómetros por hora, un promedio, tenés más de una horita. En esta intervención hay varias cosas algo mezcladas (E8).

La autovía no tendría que terminar en Río Cuarto, sino directamente en Villa Mercedes. Porque vos hasta San Francisco venís con autopista o autovía, y tenés que unir San Francisco con Villa Mercedes (E2).

- La conectividad con la autovía entre Río Cuarto y Holmberg, localidades ambas del Gran Río Cuarto junto a Las Higueras.

Vuelvo a lo mismo, si la autovía que termina en Sol de Mayo, como se decía, no está pensada la unión con la autovía a Holmberg y no está pensado cómo lo saco a Holmberg del lío, es como que no está terminado. Ese proyecto que, espero, incluya todo eso. La unión con Holmberg, pero también cómo lo esquivo. Hoy, la autovía a Holmberg es un embudo en el puente para toda la vida. No podés hacer una obra a medias. Una obra como esta te aumenta el tráfico de tal forma y todo lo que vos decís que trae de virtudes, lo complica en un punto en particular: accidentes y un montón de cosas y le complicás la vida a los urbanos de una ciudad (E20).

- Una autopista en construcción desde Villa María.

Nosotros volvemos a tomar el tema de manera central, justo me tocaba estar en la Secretaría de Obras Públicas de Argentina, entonces empezamos a hablar centralmente este tema y logramos con una primera etapa activar la única obra que estaba firmada y adjudicada de hacía varios años, pero no iniciada y que hace al trayecto de la autopista, que es la variante de paso. Esa obra se logró reajustar los términos contractuales de el que se había licitado originalmente, que es una UTE (Unión Transitoria de Empresas) de Roggio y de Cavial, y es una obra que está en plena ejecución. Si ustedes van al nudo van a ver el cartel de obra que dice: "Autopista ruta 158 primera etapa", porque así está planteado. Son los primeros 15 kilómetros de autopista ¿y por qué es importante? Primero, porque hacen la solución del nudo, de todo este anillo y este nudo, que es muy complejo. [Saca un plano] Esta es la traza real que se está ejecutando, el nudo con la autopista, que esto es un subnivel de 1 kilómetro. Este anillo hasta llegar a la ruta 9 vieja, este es media circunvalación, que acá tiene un medio de trébol, el puente ferroviario, el puente sobre el Río Calamuchita, que es una distancia de 250 metros, corta la parte más ancha del río. Acá viene todo por terraplén, cruza la ruta 158, que ustedes si vinieron de Río Cuarto la han visto en obra, entra a un campo vecino y sobre la ruta 2, entre la rotonda que va a Río Cuarto y la rotonda nueva que hizo el gobernador acá en Villa Nueva, en el medio va un trébol de 4 hojas. Digamos, de cuatro. Esta obra hoy se está ejecutando, este es un avance muy importante, y es una obra que va a habilitarse el primer tramo...Junio del año que viene Y fin del año que viene, el segundo tramo. Más o menos ese es el proyecto. Es decir, el año que viene estarías resuelto esto ¿Por qué es importante?

Porque el proyecto de la autovía hasta Villa María viene, viniendo de San Francisco sobre la derecha y desde Villa María pasa a la izquierda. Entonces, esto ya genera el ordenamiento para esa obra (E17).

No, no. La idea es empezar desde Villa María porque están haciendo la circunvalación allá. Arrancaría desde ahí hasta, aparentemente, General Cabrera incluido (E4).

- Un proyecto ejecutivo de la autopista con el primero de cuatro tramos en condiciones de licitación.

Lo segundo importante, que es muy importante, es que Vialidad Nacional el año pasado decidió contratar el proyecto ejecutivo de la obra. Una obra de estas características de cero, el proyecto ejecutivo es monstruoso. Y ese proyecto ejecutivo se contrató en cuatro tramos. Es decir, cuatro tramos de obra: San Francisco - Las Varillas, Las Varillas - Villa María, Villa María - General Deheza, General Deheza - Río Cuarto. Eh... lo segundo bueno es que el proyecto está. Tiene tramos ya terminados a nivel ejecutivo y tiene tramos a punto de terminar. Por eso la reunión que se va a hacer acá, ¿qué se va a informar? Primero, que la obra no va a ser autovía, va a ser autopista. O sea, se recupera el proyecto nacional. Toda la traza. Segundo, que al estar terminado esto, para darle operatividad, porque en San Francisco qué pasó...La Ruta 9 que hicieron, la autopista es la ruta 9, la hicieron en cinco tramos y licitaron los tramos inconexos. Entonces se llegaron a terminar tramos que no se podían usar porque no iban de ningún lado, no llegaban. Entonces lo que se decidió es tomar esta obra, de la autovía, y desde acá estar haciendo los tramos hacia los dos extremos, para darle utilidad a lo que se vaya construyendo. En esa primera etapa, la obra que está ejecutada, el proyecto terminado, en condición de licitar, es el tramo Villa María - General Deheza. Pero como el proyecto ha seguido un poco más, han decidido modificar el primer tramo hasta Cabrera, donde estaría el nudo más complejo del sector manisero (E17).

- La necesidad de obras complementarias como los puentes y las colectoras.

La de seguridad vial es otro tema, tenés que hacer puentes. Acá históricamente, cuentan, frente a la iglesia hubo un accidente de tránsito... Al estar alterado el nivel. La posibilidad que nosotros vimos en obras, la Presidente Perón por ejemplo en Río Cuarto, en lugar de hacer una rotonda podía haber puentes bajo nivel (E7).

Yo creo que sí. Está planteada toda una colectoras, en Río Cuarto – Holmberg, que va a ser de ripio, pero el día de mañana está planteada la posibilidad de ser asfaltada, porque se prevé un desarrollo. Entiendo que dejar ese acceso posibilita hacer las obras necesarias para complementar. No dejan todo cerrado (E7).

Por fuera de las localidades, con colectoras y sin cruces con vías (E15).

- La falta de consulta a la población sobre la traza de la carretera.

Cuando se piensa en los caminos que crucen lugares que son campos, de reserva o donde hay animales tampoco se le pregunta a la gente si es por ahí. Yo creo que no debería ser así. Porque creo que en esto las localidades sí son importantes. Este relevamiento es importante. Y esto también debería ser dialogado. Los comercios, el cierre. Hay cuestiones que vialidad nacional no las ve, y quizá no genere. Pero porque hay una desconexión. Venimos, pasamos y listo (E7).

- La ausencia de un específico trabajo coordinado entre los municipios de la región.

No, sinceramente no. En algún momento, yo no estaba, se hizo una convocatoria para un gran vertedero en Villa María y que todos los pueblos fueran a volcar ahí el manejo de residuos urbanos. Pero después, otro proyecto que haga al interés común de la región, del departamento y demás, no. Yo no recuerdo que haya habido experiencias de trabajo colectivo entre los municipios (E12).

- Las propuestas de un diseño innovador en carriles y áreas de servicios.

Sí, en ese sentido no sabría cómo solucionarlo, pero esta autovía debería tener un sector exclusivo para camiones, que tenga su propia colector. Claro, como para evitar que haga más lento el tránsito en general. No, no, en la misma autovía. Que tenga un carril para camiones, por ejemplo. Que tenga los otros dos o tres para vehículos comunes, cosa que la gente no se meta en el carril de camiones y que los camiones no se metan en el carril común (E15).

Obviamente que estén bien diseñadas y que vos tengas ¿cómo es que se llaman esos, como islas se llaman? A donde vos podés llegar y cargar combustible, que tengan servicios. ¿Áreas de servicio, así se llaman? ¡Sí, por ejemplo! Está bien, a lo mejor alguien me dice: “No, escuchá, son 140 kilómetros. no tienen”. Pero bueno, a lo mejor vos decís, 140 kilómetros entre Deheza y Cabrera tiene que haber un área de servicio con una estación de servicio. Y, que se yo, andá a saber. O de última dale la oportunidad. Qué sé yo, que vaya a licitaciones de esta estación de servicio. Ah, eso es otra cosa que a lo mejor te pueden decir. Qué sé yo... “Che, una estación de servicio, si vos me sacás los camiones internacionales...”. No sé si alguien lo tiene medido cuántos camiones, cuánto de lo que factura una estación de servicio corresponde a los camiones que eventualmente pasen. Porque los del pueblo van a seguir cargando acá, viste. O los que vienen a la cosecha van a seguir cargando acá porque cargarán y se irán. Qué se yo, pienso. A lo mejor es otra, a lo mejor yo no veo, pero habría que ver. No sé si tenés específicamente. Por ejemplo, la estación de servicio de Dalmacio, a lo mejor la traza tiene que pasar por ahí porque sería interesante, no sé, qué sé yo. Tendrías que entrevistarlo al dueño de la estación de servicio (E3).

- El comienzo de la construcción simultánea desde ambos extremos de la ruta.

Entonces, si vos me decís a mí qué me gustaría hacer, sería al revés. De las ciudades hacia el interior. Haber empezado desde los dos extremos o que el primero sea Villa María, el segundo Río Cuarto y terminar de unirlos rápidamente. Porque me parece que es donde está la mayor complejidad. Como que irradiás hacia todos lados. Tal vez, uno podría pensar, hago 30 kilómetros hacia el norte de Villa María, 30 kilómetros al sur, y lo mismo hago en Río Cuarto (E20).

- Una combinación entre la traza existente y una traza nueva.

En esta instancia y con este tipo de revisionismo histórico yo creo que sería una alternativa manejarlo a través de la circulación, si vas de norte a sur que vaya por la periferia del pueblo y si tenés que volver de sur a norte vayas por el centro del pueblo. Esa es una alternativa. Como una mixtura... Yo creería que hay lugares en donde podría ser viable. Chucul es una localidad chica, Carnerillo también. En donde se podría hacer este circuito. Y así mantenés ciertas estructuras de una sola mano, o bien hacer algún desvío en vehículos de gran porte. No así, no sería posible de General Deheza en adelante donde el resto de las localidades son más grandes. Ahí sería más complicado (E16).

- Falta en la ciudad de Río Cuarto de una específica iniciativa política local para la construcción de la obra vial.

A mí lo que me interesaría plantear es que nos falta el capítulo de impulsar el protagonismo de Río Cuarto. Si bien puede estar definido las etapas y Río Cuarto forma parte de una de esas etapas. Primero necesitaríamos claridad ¿En qué lugar estamos? ¿Cuál es la etapa que le toca a Río Cuarto? ¿Quién la definió? Porque en Río Cuarto yo al gobierno municipal no lo he escuchado hablar del tema. Yo vengo insistiendo, es más lo he hecho discursivamente en el Concejo Deliberante, de que el intendente opine en relación al tema, tenga una posición. No una posición de sí, estar a favor. Todos estamos a favor de la autopista. Sino que opine en relación a esto que digo yo de que Río Cuarto tenga más protagonismo y que sea, si no es la primera, ahí nomás en etapa de materia de construcción. O podría hacerse hasta el planteo de que comience por acá, al revés: ¿por qué tiene que empezar por allá? O empezar de los dos extremos. Esas cosas también forman parte de la discusión filosófica de lo que se refiere el federalismo. El federalismo se puede discutir y se debe discutir desde todo punto de vista. Es una arista para tener en cuenta (E19).

- Desarticulación entre los organismos públicos y las jurisdicciones políticas específicas.

Evidentemente hay un montón de organismos. Si lo primero es que los organismos que tienen que hacer las cosas, trabajen en conjunto. Y después, cuando se decide lo que hay que hacer, consultar a la sociedad a ver qué cosas le ven porque los que los usan después es la sociedad, qué cosas ven mal, qué cosas ven. Y como te digo, algunos se van a ver beneficiados, otros se van a ver perjudicados. Eso es lo normal que pase en cualquier cosa que se haga, pero por lo menos, ya sabés de antemano que la cosa es así y se aceptó así ¡Ahora no me la muevan más! Saber que tiene que hacer cada uno porque se están haciendo muchas obras en la Municipalidad, junto con la Provincia, pavimento... Pero de las conexiones con la nueva no se ve nada... Entonces ese tipo de situaciones, ¿por qué pasan? Y porque los organismos trabajan cada uno por su lado, yo hago la mía, vos hacés la tuya (E2).

- La ejecución de otras obras locales vinculadas con la eventual carretera.

Yo creo que sí. Por ejemplo, esto que hablábamos nosotros de si llegamos a los avioncitos y tomamos la ruta de Tucumán, que es la ruta muerta que le dicen y que la une con la ruta 36, y bueno esa ruta va a tener que estar en condiciones y eso ya forma parte de una inversión que debe hacer el Municipio. Hablemos también que ahora se viene un proyecto de iluminación de los costados de las rutas, de las banquetas, de también: desde los avioncitos por Jorge Newbery hasta el aeropuerto. Entonces esa unión, esa ruta, es algo que invierte el Municipio porque es una ruta del Municipio... ¡Tal cual! La debe tener en condiciones porque sale gente del aeropuerto, remises, familiares que los vienen a buscar y de ahí llegan a los avioncitos y toman la ruta 158 (E14).

- La necesaria circunvalación del Gran Río Cuarto para su conexión con la nueva ruta.

Es que vendría de la mano. Sí, sí, sí. Trabajar la circunvalación del Gran Río Cuarto vendría de la mano de esta autovía, se instalarían casi instantáneamente... Tal cual. Debería estar previsto, también (E14).

Como se dijo, la traza de la nueva carretera genera en los referentes locales un significativo cúmulo de ideas diversas algunas de las cuales disputan los sentidos de los temas de referencia. La presencia de ideas en pugna alcanza principalmente a la cuestión de la traza de la nueva carretera donde emergen al menos tres posibilidades. Otro asunto reiterado con diferencia de concepciones es la situación de aquellas localidades que dejarán de ser atravesadas por la eventual infraestructura vial. Finalmente, la variedad de aspectos de la nueva ruta tematizados por los referentes locales es otra fuente de la riqueza de ideas emergentes sobre el trazado de la eventual infraestructura vial.

Gestión de la construcción y el mantenimiento

¿Cómo deberían gestionarse la construcción y el mantenimiento de una autovía entre Río Cuarto y Villa María? ¿Por qué? Las respuestas de los referentes locales comprenden varios criterios acerca de la gestión de la nueva infraestructura vial:

- La predisposición del sistema cooperativo para participar en la obra.
Ustedes dígnanos si realmente tenemos que hacer algo para que ayude a que sea una realidad, nosotros lo hacemos. Yo, como presidente de ACA (Asociación de Cooperativas Argentinas), desde Buenos Aires. Nosotros ahora en ACA estamos recibiendo permanentemente a los candidatos. Recibimos a Manes, ahora vamos a recibir a Patricia Bullrich. Yo por ahí les puedo decir el problema de la ruta. Allá a ACA la visitan todos los candidatos, yo por ese lado en todo lo que pueda ayudar, ayudo (E6).
- El trabajo en conjunto de las autoridades nacionales, provinciales y municipales.
Creo que el beneficio sería a nivel nacional, pero impactaría provincialmente y a las localidades que reciben esto. Creo que debería ser algo conjunto. Motivado desde los dirigentes de las localidades, ayudados y puestos en mesa a esos proyectos por las autoridades provinciales, y trabajado y desarrollado por las autoridades nacionales. Creo que debería ser en conjunto con empuje desde las localidades. Y el financiamiento desconozco como son las órdenes y las prioridades. Creo que esto es sumamente importante para el desarrollo del país como corredor bioceánico y si es con recursos propios o recursos extranjeros creo que de todos modos el impacto sería positivo (E11).
- La importancia de disponer de un presupuesto asignado para la obra.
El municipio tiene que salir a ver de hacer gestión y de lograr que haya una política con presupuesto para eso que uno va a pedir, que si no hay uno no lo puede disponer... Entonces creo que en eso tiene que haber, o por lo menos que haya ejes claros donde haya ya un dinero destinado a esas rutas y no que haya que estar peleándolo, ¿no? (E21).
- El papel clave del municipio por su contacto con la demanda local de la infraestructura vial.
Cuando arranque la autovía va a ser una financiación nacional pero cuando la gente cuando vea que se frena o si tiene una ruta provincial o nacional, no va a la provincia, a la Nación a reclamar el arreglo. Va al municipio. Con lo cual, es difícil llevar adelante las tareas, ¿no? (E21).

Yo creo que va más allá de la política. Es una obra de un Estado. Los intendentes tenemos que jugar un rol muy importante en la decisión de cómo deben ingresar a nuestras ciudades. Hoy estamos esperando que nos llamen para charlar sobre la traza y ahí nos van a pedir a los intendentes (E5).

Pero pienso que, si hacemos la autovía acá al principio, se deben encargar de cada tramo. El ejido municipal tuyo le da de Deheza hasta allá, hasta el cementerio. Y todo ese tramo de Deheza, que lo mantenga cada municipio. Ya que ha hecho el aporte todo el mundo, ya sea la Nación o la provincia, por lo menos seamos responsables de mantener (E8).

- La mayor actividad reciente de la provincia de Córdoba en la obra pública vial.

Creo que en eso, por ahí, no se ha notado mucho porque la administración provincial ha hecho muchísimo en obras, creo que ha trabajado fuertemente con la obra pública pero sí en algunas otras épocas hemos padecido rutas, caminos...donde la respuesta la da, la cara la ponía el municipio y la respuesta tenía que venir de otro lado. A veces es difícil. Hoy se está pavimentando la ruta 9 vieja, pero era desagradable el deterioro que tenía (E21).

Y en ese sentido esa autovía se hizo rápida porque cambiaron algunas de las reglas de la gestión de la construcción y después del funcionamiento. Esa se hizo con una sobretasa al combustible. No sé si sería viable, no lo analizamos, pero capaz que sí. De la Sota le puso mucho a esa ruta y después se mató en esa misma ruta. Pero él le puso mucho, pero es la Provincia, ese es el tema. La Provincia yo veo que ahora, por ejemplo, la continuación de la ruta 10, de Punta del Agua a Las Perdices, el otro día se reunieron y ya la están haciendo. O sea que es mucho más ágil que La Nación. El tema del impuesto eso la gente casi ni se acuerda. Hoy la autovía está, en aquel momento puede haber alguno que no le ha gustado, pero hoy nadie se acuerda de eso. Eso sería factible, por más que te quejes en el momento, pero si después se consiguen las cosas. Es una manera, no sé cómo se hace, te digo la verdad. Pero puede ser copiando lo que se hizo en la autovía 36 (E6).

- La experiencia inconclusa de la articulación entre los sectores público y privado para construir la carretera.

El programa PPP (Participación Público/Privado) era el modelo que había diseñado el gobierno de incorporar el sector privado a la ejecución de obras y que después se cobrara con la explotación de la ruta. Se concesionaba hacer la obra y la explotación... Se decide en ese momento hacer el tramo Río Cuarto - Villa María, incorporar lo de la PPP e incorporar en una primera etapa una sola mano, es decir hacer, uno tiene 4 carriles, hacer solo un carril y usarlo ida y vuelta y en otra etapa hacer la otra mano. Nunca se pensó en duplicar la ruta existente porque implica mucha complejidad en los pueblos. Entonces, al igual que se hizo con la ruta 9 vieja, se pensó siempre en una nueva traza, a una distancia x de esta otra. Entonces, esa fue la idea, esa convocatoria a las PPP que incorporaba hacer el proyecto y ejecutar la primera etapa de la obra quedó frustrada, es decir, ni si quiera nunca se llamó al concurso de PPP, que no se llegó a llamar porque justo fue en el año 2017 - 2018 cuando empieza la situación más crítica y se congela la iniciativa (E17).

- El rol clave del Estado en el desarrollo de la infraestructura vial.

Yo creo que el Estado en general, su función principal es la infraestructura. Es la función principal del Estado. Seguridad obviamente, infraestructura. Es eso donde tiene que estar el foco del Estado. El Estado se desenfoca en dónde van sus fondos. Pero un Estado eficiente,

un Estado austero, debe volcar sus presupuestos a la generación de infraestructura y que el desarrollo y el empleo esté en manos de los privados (E20).

- El trabajo de las dependencias técnicas oficiales.

Tendría que ser a través de Vialidad Nacional, entiendo. Que vialidad contrate las empresas que ya tiene para construir eso... Todo el resto ha sido a través de vialidad. Sí los municipios han gestionado la construcción de eso (E14).

- La distribución de la ejecución simultánea de la obra entre dos o más empresas a cargo de los distintos tramos.

No tengo dudas que obviamente tendría que ser un llamado a licitación nacional e internacional. Y sí yo incluiría, no le daría la totalidad de una obra a una sola empresa, desde ya. Haría, utilizaría la estrategia de distintos frentes que nosotros utilizamos, por ejemplo, en el caso de la construcción de los gasoductos troncales. Es decir, abriría esas alternativas como una manera de no quedar preso de lo que siempre ocurre acá, que es: los procesos inflacionarios, la determinación de nuevos costos, los parates de las empresas, las quiebras, etcétera, etcétera... Han hecho parar muchas obras. Creo que contra eso, uno de los métodos o una de las vacunas, por utilizar una figura, que puede funcionar es la que nosotros con éxito manejamos de diversificación de los...separar la obra en distintos tramos (E22).

- El desarrollo de la obra dentro de los períodos previstos en la planificación.

El tema son los tiempos, o sea. Si objetivamente vos me decís, que en 5 años...que la gente sepa que en 5 años va a estar hecha. El tema es respetar los tiempos porque es tediosa la obra. Todos queremos el progreso hasta que nos molestan. El tema son los plazos, para no generar descontento. Que no sea una obra que demore 10 años (E10).

- La pertinencia para la obra de los parámetros de calidad internacionales.

Con respecto a la forma de hacerla, yo creo que hay que hacerla bien, responsablemente, con todo lo que es movimiento de suelos, con una buena capa. En otros países casi que no las mantienen a las autovías y existen y... Yo he estado en Madrid dos años viviendo y las hacen y no las tocan más, puede haber algún bacheo por ahí pero no más que eso (E8).

- La participación de las empresas y los trabajadores locales en las diversas obras.

No, me parece a mí que los montos de los que hablamos acá, las cifras involucradas, exceden la capacidad de ahorro de empresas locales, regionales. Lo que sí creo que hay una posibilidad concreta de que esas empresas se inserten en el entramado de las obras, como sucede habitualmente, prestando distintos servicios para lo que están diseñadas o siendo parte incluso, tanto de la etapa de la ingeniería o de la concreción de obra en sus distintos aspectos. Eso me cabe duda que, así como la mano de obra mayoritariamente surgiría de la región, de la misma manera muchas empresas de servicio de distintos tipos podrían concluir ahí (E22).

Los testimonios de los referentes locales enuncian varios criterios acerca de la gestión de la nueva infraestructura vial. En este sentido, sobresalen el rol específico de los actores estatales, empresariales y comunitarios; la articulación entre los niveles del Estado; la vinculación privado-estatal y las condiciones técnicas y económicas de la renovada infraestructura vial.

Financiamiento de la construcción

¿Cómo debería financiarse la construcción de una autovía entre Río Cuarto y Villa María?
¿Por qué? Las respuestas de los referentes entrevistados reconocen los siguientes alcances y límites de la financiación de la nueva carretera:

- La relativa viabilidad de un impuesto o sobrepago al combustible previamente utilizado para la construcción de la autovía de la Ruta Nacional 36.

¡Sí! El tema es que nosotros somos descreídos totalmente de eso porque se financió y todavía siguen cobrándolo al impuesto al combustible o no sé hasta cuando, o no me acuerdo si se sacó o no se sacó el impuesto. ¿Quién es el que utiliza? Caemos en la honestidad de las personas y desgraciadamente somos poco creíbles cuando hay movimiento de dinero (E8).

Como no me pareció una locura cuando hicieron la autovía de la ruta 36 y se cobrara en combustible. Excelente. Ahí está la autovía. Y me pareció fantástico. Y hoy está hecha y la disfrutamos y la aprovechamos. Hay que mantenerla, tiene peaje y funciona. Es un modelo (E5).

- Los ingresos por los impuestos provinciales y nacionales pagados por los contribuyentes sin crear nuevas obligaciones impositivas.

Si vos me preguntás a mí y yo te hablo de la cantidad de hectáreas que rodean al pueblo, y del impuesto que paga la gente son impuestos provinciales y nacionales, sería de esos recursos que tendría que salir. Me parece que eso es lo que beneficia a todos. No hay mucho para discutir (E1).

También, es más común crear algo para financiar eso que después no se termina haciendo. Uno desconfía. Si preguntan... Yo creo que, con toda la sobrecarga de impuestos, no da como para seguir creando impuestos. Supongo que de algún lado lo pueden manejar (E9).

Si sabés qué intereses vas a afectar y sabes que beneficios trae, los recursos después vienen. Para eso tenemos un sistema tributario, para eso están los aportes, tasas y contribuciones. Para mejorar la calidad de vida de todos. Entonces los recursos están, lo que falla acá es la decisión política (E16).

- El pago de peaje en la actual Ruta Nacional 158.

Yo, a ver, me parece que los peajes tienen que ser una forma. Y después si la plata del peaje está bien utilizada... es otra cosa. Pero me parece que tiene que ser una forma. Es cierto, tampoco el Estado puede estar manteniendo todo, ¿viste? Tampoco soy, no sé de números, pero me parece que una forma razonable son los peajes. Porque de última lo paga el que circula. Pero no la tengo tan clara. Por decirte, con esa plata deberían poder recuperar y hacer la inversión para mantener. Porque también sería lo malo de eso, no tener eso y no tener mantenimiento (E1).

Lo va a pagar el sector que más lo usa. Yo creo que hasta ahora no hay una idea superadora del peaje. Yo he visto obras, por ejemplo, la autovía de Salta, pasé los otros días y no estaban cobrando. Vos decís raro. Pregunté y me dijeron que pararon la obra y cerraron el peaje. Primera vez que me paso. Pase también por Dalmacio a Hernando y no cobran más tampoco. Creo que se terminó el pliego no sé, pero esa ya era de mantenimiento. La de Salta era para construir. Iban a cobrar hasta que esté la obra. Pero en todo el mundo cobran peaje, lo que vos tenés que tener es un contra-servicio al pago, que la ruta esté impecable (E10).

Como no me pareció una locura cuando hicieron la autovía de la 36 y se cobrara en combustible. Excelente. Ahí está la autovía. Y me pareció fantástico. Y hoy está hecha y la disfrutamos y la aprovechamos. Hay que mantenerla, tiene peaje y funciona. Es un modelo (E5).

- La responsabilidad financiera del Estado nacional ante una ruta internacional.

Y esos son recursos nacionales. A lo mejor puede haber una participación de la Provincia, pero estamos hablando de una ruta que une Mendoza con Corrientes, son rutas internacionales. O sea, en el caso de Río Cuarto-Córdoba era muy local, pero en esto es una cuestión de estrategia nacional. La autovía no tendría que terminar en Río Cuarto sino directamente en Villa Mercedes. Porque vos hasta San Francisco venís con autopista o autovía, y tenés que unir San Francisco con Villa Mercedes (E2).

Yo entiendo esto que si llaman a licitación lo hace la Nación, por ser una ruta nacional. Y no debe estar involucrada la provincia. Tendrá el dinero para hacerla. No creo que sea como la ruta 10 que vamos a poner los productores. Que podría ser una alternativa llegado el momento (E9).

Y los fondos estimo que deberían ser nacionales porque la ruta 158 es nacional, con fondos nacionales (E14).

Es una pelota envenenada la que me tirás. El financiamiento yo creo que tiene que estar dado por el gobierno nacional. Son obras que, de otra manera, les cuesta mucho a los gobiernos provinciales y no es rol de los gobiernos locales. Indudablemente tiene que ser financiamiento de los gobiernos nacionales (E19).

Yo creo que obviamente es una obra que tiene que hacer Nación porque su poderío es mayor que cualquier provincia (E20).

Yo pienso cómo se va a terminar haciendo, va a ser financiada por la nación. Puede ser contraída una deuda en el Banco Interamericano de Desarrollo tranquilamente para el desarrollo de esta autovía (E7).

- La utilización de cualquier modo de financiamiento disponible para un país con dificultades en el acceso al crédito internacional.

El financiamiento debiera ser el que se consiga. Hoy, imposible pensar en eso porque el Gobierno Nacional tiene cerradas todas las posibilidades de conseguir financiamiento alguno. Pero normalizada la situación y la perspectiva de este país en términos económicos y políticos, uno tiene que pensar que sí, puede haber ofertas internacionales o nacionales... o asociadas, que le den viabilidad financiera a eso. No, ese aspecto no me preocupa como no sea... me preocupa centralmente la definición política de... que excede lo partidario. Una visión de un estadista que diga: "Esta obra es necesaria en Córdoba". ¡Es una vergüenza que esta obra no se concrete en Córdoba! (E22).

Que tiene que ser un aporte de todos está claro. Tiene que ser claro, por ejemplo, en el combustible yo pienso que, si en el combustible te cobran 20 centavos, 1 peso o 3 pesos más, pero están las máquinas trabajando, sí. No sólo con promesas. Tiene que ser un poco por la gente, un poco por la industria, un poco por la Nación y si viene de afuera, mejor. Sino el proyecto no se va a hacer nunca. Creo que si las reglas están claras y las máquinas están en el terreno de trabajo si puede haber consenso sobre eso. Yo creo que la gente no quiere más recibir promesas de poner 3 pesos, 5 pesos más en el combustible y que no se haga (E13).

- Los créditos internacionales para el financiamiento de la nueva carretera.

Si la construcción viene con créditos internacionales que supongo que va a ser porque la mano de obra es en pesos, y los créditos en dólares así que yo creo que al ritmo que venimos la mano de obra no es una locura, las constructoras se acomodan con los plazos y después es un peaje (E10).

Yo pienso cómo se va a terminar haciendo, va a ser financiada por la nación. Puede ser contraída una deuda en el Banco Interamericano de Desarrollo tranquilamente para el desarrollo de esta autovía (E24).

- La necesidad de un financiamiento pertinente en modo, tiempo y lugar.

Yo creo que poner un sobreprecio a cualquier cosa es complicado. Tenemos sobreprecios todos los días en realidad. En un sistema inflacionario como tenemos ahora... No va a ser útil. Se genera un malestar en todos. En este sistema que tenemos, no. Además, necesitas un financiamiento que sea sólido y consistente para una obra de esa magnitud en el tiempo que se tiene que hacer, para que no se dilate (E10).

- El aporte de los productores agropecuarios utilizado por la provincia de Córdoba en un financiamiento estatal-privado de la infraestructura vial.

Yo creo que hoy si al productor le decís, no tienen ningún problema con la financiación mixta. De hecho, lo está haciendo con el Gobierno de Córdoba con los caminos ripiados. No tendría ningún tipo de problema. Yo creo que con el aporte que está haciendo, el productor pediría diagramar obras para mejorar la producción. No puede ser que le saques a un sector y lo uses en otra cosa. El productor si le pedís hoy lo hace. Porque lo necesitas, porque genera muchos beneficios. Y si no, te quedas esperando... Creo que ahí está la gestión (E5).

El sector privado podría comprometerse si va a tener beneficios económicos, sí. Ahora, si ven que es un perjuicio no... Para mí es todo decisión política. Para lograr los recursos económicos primero tenés que tener una decisión política. Si sabes que intereses vas a afectar y sabes que beneficios trae, los recursos después vienen (E16).

- La articulación estatal-privada con valorización del sentido público de la obra vial.

Yo creo que todo lo que es en función del beneficio colectivo tiene que estar bajo la responsabilidad y custodia del Estado, que el Estado en sus niveles y con el aporte del capital privado pueda lograr una buena gestión como es la autovía significaría una eficiente reasignación de recursos. Acá hay que resignar recursos para, que tiene como fin toda política pública. Para mí, y es una opinión personal, la asignación de recursos tiene que ver con una mixtura entre la responsabilidad y control del Estado más el aporte de capital privado porque considero

que Argentina tiene un grave concepto de lo público, no cuidamos lo público, no lo hacemos propio. Entonces cuando nosotros como ciudadanos tomemos conciencia de eso vamos a poder generar todo lo que necesitemos y en este caso puntual tiene que haber una decisión política en convivencia con el sector privado (E16).

- La eliminación gradual de las retenciones o derechos a la exportación agropecuaria con un compromiso provincial de financiamiento para la obra.

Espero que se vayan con una visión... Por lo menos no una visión optimista sin sustento u optimista interesada como puede ser la visión electoralista. “Che tengo que anunciar esto, nos vamos a quedar sin eje de campaña”, ni una visión negativa de que esto no se puede hacer. Esto sí se puede hacer, es necesario hacerlo, existe la capacidad. Sí, existe en Córdoba. Solo el hecho de que a nosotros se nos eliminara gradualmente los derechos de exportación y se los pusiera a puesta de ganancia, en un proceso de siete u ocho años, y utilizar parte de eso como capacidad de ahorro como para hasta poner la condición de un gobierno nacional que podría decir: “Bueno, yo les voy a bajar las retenciones, pero a Santa Fe, Entre Ríos y a Córdoba la condición es que con eso financien el desarrollo de toda esta infraestructura”. Bueno, hasta eso se podría ver. Posibilidades hay porque nosotros tenemos espalda suficiente como para hacerlo. Lo que no hay es decisión política (E22).

Estos testimonios de los referentes reconocen los alcances y límites de varios modos de financiamiento para la construcción de la nueva infraestructura vial: sobreprecio al combustible, peaje, presupuesto nacional, crédito internacional, derechos a las exportaciones agropecuarias, articulación público-privada y mixta. Al mismo tiempo, los diversos referentes entrevistados destacan las responsabilidades específicas de diversos actores públicos y privados: el Estado en sus niveles nacional y provincial, los organismos financieros, los empresarios y los usuarios de la nueva ruta.

Financiar el imprescindible mantenimiento

¿Cómo debería financiarse el mantenimiento de una autovía entre Río Cuarto y Villa María?
¿Por qué? Las expresiones de los referentes locales identifican posibilidades y limitaciones de diferentes alternativas, no necesariamente excluyentes, para financiar el mantenimiento de la nueva ruta:

- Las diversas condiciones del peaje como una fuente de financiamiento hartamente reconocida.

Como no me pareció una locura cuando hicieron la autovía de la ruta 36 y se cobrara en combustible. Excelente. Ahí está la autovía. Y me pareció fantástico. Y hoy está hecha y la disfrutamos y la aprovechamos. Hay que mantenerla, tiene peaje y funciona. Es un modelo (E5).

Es cierto, tampoco el Estado puede estar manteniendo todo, ¿viste? Tampoco soy, no sé de números, pero me parece que una forma razonable son los peajes. Porque de última lo paga el que circula. Pero no la tengo tan clara. Por decirte, con esa plata deberían poder recuperar y hacer la inversión para mantener. Porque también sería lo malo de eso, no tener eso y no tener mantenimiento (E1).

Yo creo que peaje no sería factible el peaje, porque también ahí, no sé, no sé la ruta 6. Esa es paralela a la ruta 8 a la ruta 9, esa que va a la autopista. Está la ruta 9 y está la ruta 6. Van las tres para allá. Tuvieron peaje hasta septiembre y no arreglaron nunca nada. Caemos siempre a en dónde va. Que yo al fin, si hay alguna administración correcta, lo veo factible que sea eso. Pero siempre hay malversación de fondos. Entonces, qué sé yo, soy medio descreído de esas cosas. Yo creo que Córdoba está linda, han hecho toda la circunvalación de Córdoba que hace años que no estaba, han hecho la autopista, han hecho muchas cosas. Pero la gente todavía tiene ese chip de coso, descreído de la gente que tenemos, que son la misma gente que somos nosotros. Es así (E8).

Bueno, el peaje podría ser. A ver, siempre cuando uno piensa eso acá, piensa que alguien se lo va a chorear. Es así. ¿Me entendés? No estaría mal, no estaría mal. Igual te diría, yo soy convencido que a lo mejor tiene que haber peaje, pero auditado, o sea que realmente paguemos peaje y si hay un pozo vayan y lo tapen; o las banquinas tienen una maleza así. O sea, que te auditen loco. Yo no digo que no ganen guita, pero que te auditen y te digan: “Che, nosotros estamos pagando 200 mangos, pero fijate que en este tramo los yuyos están altos, no tenés banquina, la ruta está ondulada; loco arreglá, hacé algo” (E3).

Si, cómo que no. Si sacaron el peaje, que no tenía ningún sentido, en la ruta 6 pasando Dalmacio. El primero de octubre, hace poquito, lo sacaron. Porque no tenía sentido, era nada más que para pagar los sueldos a los que trabajaban ahí porque nunca hacían nada. El mantenimiento lo hacía la misma provincia por lo que me dijeron. Las cosas hay que pagarlas si las queremos, hay que ser conscientes de eso. Hay que ser lógicos. Lo que pasa es que lo que se cobra de peaje, no cambiaron los precios, no creo que alcancen para mantenimiento (E6).

Y después el mantenimiento siempre queda en manos de los poderosos, porque terminan siendo quienes manejan las grandes contrataciones del mantenimiento de las rutas de la Argentina. Muchas veces el peaje termina siendo negocio de unos pocos... Por ahí lo tercerizan y vemos que nos cobran peaje y la ruta... Vos decís yo pagué y la ruta no está bien (E7).

Yo creo que la ruta está medianamente en buenas condiciones, por lo menos en este tramo. Y ahora, desde Río Cuarto hasta Cabrera se hizo el tramo nuevo y desde Varillas hasta San Francisco se estaba haciendo el tramo nuevo. Después, yo no sé si los peajes dan o generan el recurso que se necesita para el mantenimiento. Realmente eso lo desconozco (E1).

Claro, el peaje tiene esa función, supuestamente. Supuestamente es para mantenerla. Y las multas. Listo, tenés tanto peso sobreexcedido, multa. Hay bastante exceso. ¡Sí, sí, sí! No respetan, ese es el principal problema por el que se rompe. No habría control. El dinero manda... Es difícil... Yo creo que es el problema más grande que tiene cualquier país, la corrupción. El interés del dinero por sobre los demás (E15).

Creo que debe haber peajes como en todos lados para su mantenimiento. No me parece que sea un mantenimiento que debiera hacer el Estado, debería haber una concesión. Podría ser una concesión hasta para los pueblos, en el sentido de que, cada tantos kilómetros, es un pueblo el beneficiado. Podría ser. Pero también creo que en este desarrollo las intendencias deberían formar parte. Por más que la traza y el proyecto esté yo creo que no hay que dejar de pensar en los accesos a los pueblos. Que no se vean afectados por esas trazas. Me parece que parte de esto del federalismo. Del yo vengo a transformar tu región, pero no dejo de escucharte (E20).

Casi todas las políticas que se aplican, las políticas públicas, como fue en su momento los peajes, tienen una buena intención de inicio y de arranque. Después se desdibujan con el tiempo y terminan siendo otra cosa. Y terminan siendo más una entidad del recaudador y pierden un poco la función por la cual están. A veces vos pagás un peaje y te da bronca que ni siquiera la llegada al peaje está buena. O sea, no está mal que se cobre un peaje, lo veo

bien, pero la ruta tiene que estar en condiciones ¡Tiene que ser claro! No puedo tener un impuesto al combustible en el puesto del peaje. Creo que tiene que estar claro dónde está. Si no siempre es generar un gasto más, un gasto más, un gasto más. Quieras o no yo hoy a Río Cuarto voy, un poco más un poco menos, pero no tengo peajes. Si mañana me hacen autovía y tengo peaje tengo un costo extra a mis gastos que puedo llegar a recurrir, por lo cual eso es también más plata que sale del bolsillo de la gente. Creo que eso tiene que haber reglas claras. Si realmente hay un peaje que sea claro de qué manera funciona, cómo es. Creo que podría ser a través de entes que lo manejen también, tiene que ver por ahí los municipios que... pero también acá hubo una experiencia de un ente que hace poco se diluyó, que era provincial el peaje, sobre la ruta que va a lo que es Hernando, a lo que es entre Dalmacio y Hernando que había un peaje; que también la experiencia no era buena y no había un arreglo de la ruta. Digo, para generar un costo y encima no se hace nada, no tiene mucho sentido. Creo que eso tiene que haber una política clara, pero tiene que estar contemplado cómo va a ser el mantenimiento. De hecho, todos tenemos que tener en cuenta el mantenimiento. No podemos hacer algo que después no lo podamos mantener. En eso, cada obra de infraestructura que se desarrolla se debería ya tener planeado y pensado cómo se va a mantener (E21).

Yo sinceramente prefiero pagar dos peajes o darle la concesión a la empresa que construya, pero con la obligación de que ni un pozo, ni una banquina despintada ni una banquina con yuyos. Que ellos se solventen. Con el flujo que hay se puede solventar (E23).

El mantenimiento debería ser un peaje y después la Nación a cargo de la construcción. Lamentablemente es así. O sea, la Nación tiene que saber que es una ruta internacional. Es lo que no logro saber, uno está acá y piensa: "Es una de las rutas más importantes del país" (E13).

El sistema de peajes, si está bien hecho, es lo que debería ser. En todas partes del mundo es así. Acá los peajes son limosnas lo que pagás. En Europa el peaje te cuesta más que el combustible que gastás, que es lo que hace falta para mantener una autovía o autopista bien hecha. Entonces, si vos estás cobrando 100 pesos, 150 pesos, no llega a un litro de combustible para hacer 200 kilómetros. Entonces, mal que nos pese, tenemos lo que pagamos (E2).

Argentina tiene una política en la que todo tiene que ser gratis. Nada es gratis, alguien lo paga. Lo lógico es que lo pague el que lo use ¿Por qué yo voy a pagar la ruta de Buenos Aires a Rosario si yo no la uso nunca? Yo uso Río Cuarto-Córdoba. Bueno, mientras la use, la pago. Ese es el mecanismo. El Estado quiere copar todo y después distribuye como se le da la santísima real gana ¡Y sí! Hemos generado un Estado tan grande y tan en todas partes que no sirve para nada (E2).

Yo soy un partidario de que si la vamos a mantener y se la tenemos que dar a un privado para cobrar un peaje... Yo no tengo problema. Que el que la use la pague. Me parece que es lo más lógico. El estado tiene que estar ahí, armando la obra. Después tiene que tener un rol de controlar. No puede hacer todo el Estado (E5).

Pero en todo el mundo cobran peaje, lo que vos tenés que tener es un contra-servicio al pago, que la ruta esté impecable (E10).

Yo lo asociaría a la mantención, al mantenimiento. Claro, claro. Pero la inversión de la construcción debería ser nacional y después para el mantenimiento, que esa es la función de los peajes, ¿no? Para mantener. [...] De hecho las rutas que he transitado donde vos pagás peaje, la verdad que da gusto porque bien (E14).

Posteriormente, en nuestra Argentina se instauró en los años 90 un esquema de mantenimiento de las banquetas y todo eso que se hizo a través de los peajes. Pero las rutas nacionales hoy en día quien sigue teniendo la potestad para arreglarlas y la obligación es el gobierno

nacional. A mí no me asusta, en tanto y en cuanto se cumpla con los contratos que se firman, los privados tengan el mantenimiento por lo menos primario de lo que es una red vial. Pero bueno, ahí se necesita un Estado activo, fuerte, que controle, que sancione. Que muchas veces vemos que en nuestro país eso no ocurre y nos ponemos a discutir y nos enojamos con el sistema que tenemos, cuando en definitiva lo que faltan son decisiones políticas que tiendan a cumplir lo que tiene que hacer un Estado eficiente. Entonces, se pone en duda todo el sistema. En tanto y en cuanto haya un estado que cumpla con su rol de Estado, yo replicaría el sistema existente hoy. No que ocurra como ocurre en muchas rutas del país, que el Estado no controla, no sanciona, y obviamente siempre es quien tiene que salir a resolver los problemas que surgen, cuando por contrato debieran ser otros. Pero, al no controlar ni sancionar, siguen usufructuando las mismas cuestiones que el Estado no debiera permitirlo (E19).

Yo creo que, aunque sea antipático, debería de haber peajes. Para construirla no, es una decisión del Estado que buscará financiamiento. Sí para mantenerla. Yo sé que es antipático, pero debería de cambiarse. Si no volvemos a lo mismo. A veces el Estado se olvida, tiene otro costo, pero para cualquier ciudadano o vecino de la zona, que esté bien mantenida y que tenga que pagar me parece que lo harían sin inconveniente. Con el valor que significa un costo, pero bueno. El beneficio es mucho mayor: ahorro de combustible, menor desgaste de los autos, entre otras cosas. Y si esperás que el Estado venga a mantenerla, vas a esperar como parte de la ruta 158 que hoy está destruida desde hace 30 años. Entonces, vos decís, me aseguro. Que con mantenimiento por un costo de pagar un peaje va a estar mantenida. Yo avanzaría por esa vía (E4)

- El aporte mixto del Estado y las empresas con inversiones en las obras.

En ese sentido soy partidaria del aporte mixto, hay tramos que quizá lo puedas concesionar y otros que va a participar directamente el Estado. Es obligación del Estado mantener sus caminos, eso lo dice la Constitución. Ahora, hay ciertos circuitos donde va a haber mayor circulación y donde se concentren las economías, donde generalmente va a haber aporte de capital privado que va a necesitar recuperar su aporte de alguna manera y bueno, van a tener la obligatoriedad de mantener esos caminos y esas rutas. Lo esencial es el objetivo de por qué se hace esto. No para que el capital privado recupere determinada cantidad de años, sino pensando en el beneficio y en la necesidad de la comunidad en su totalidad. Como fin total el bien común (E16).

- Las limitaciones de un sobreprecio al combustible en la provincia de Córdoba.

Al haber inflación eso se hace más complicado también, tener que actualizar costos... Imagínate que te aumenten la nafta dos veces al mes (E15).

- El aporte de los usuarios extranjeros de una carretera internacional.

Es el Estado Nacional el que debe dirimir esa cuestión. Pero yo creo que el tránsito internacional, que es el fuerte de esta ruta, me parece que es ahí al que hay que apuntar. Porque en definitiva son ellos los que van, vienen, trasladan, comercializan, recaudan y somos nosotros los que nos tenemos que hacer cargo del mantenimiento. Yo creo que ahí es un poco donde hay que, no digo meter la mano en el bolsillo, pero sí apuntar para que, efectivamente, ese paso por nuestra ruta también genere el recurso necesario para el mantenimiento (E12).

- La participación de las cooperativas locales prestadoras de servicios en la gestión de la ruta.

En las cuestiones de los números de financiamiento de una obra de esas, como que casi escapa a lo que yo pueda pensar. Cuando estamos hablando de una obra pública, los números son totalmente distintos. Son más grandes, no sabes bien cómo se manejan. Lo que a mí me gustaría que, si el alumbrado lo agarra la cooperativa, el organismo de control es la cooperativa de esa obra. Porque ellos vienen, te montan la obra, buscan a un tipo que firma desde Buenos Aires y qué sigue. Pasó como esta acá, a los pocos meses la montaste, la prendiste dos o tres meses, fuiste, firmaron, todo bien y después se rompió. Funcionó muy poco tiempo porque no hicieron lo que tenían que hacer (E18).

Hay un sistema que funcionó muy bien, una herramienta si se quiere, en algún momento en los Estados. Tiene que ver con la conformación de cooperativas, pero no la cooperativa viciada de manejo político por parte del Estado. Muchas veces ocurre eso, se crea la cooperativa, se utiliza de herramienta, porque la cooperativa la termina conformando gente, trabajadores o socios. Muchas veces se termina utilizando como una cuestión política de lo que es la vieja política. Generando clientelismo con quienes son los socios y todo eso. Si el Estado pudiera, y en muchos casos lo ha hecho, conformar cooperativas que realmente cumplan el rol de una cooperativa, y que esa cooperativa mantenga y haga todos los trabajos que haya que hacer por zona, estaría bueno. Además, el sistema cooperativo tiene los principios que sustentan y son muy loables. Lo que pasa es que en nuestro país se desvirtúa todo, y no solamente desde el Estado, en la faz privada también. Por eso el problema que tiene la Argentina tiene que ver con la dirigencia, sea de donde sea. Ese es un problema que tenemos los argentinos. Mientras no resolvamos ese problema que tenemos de fondo vamos a seguir teniendo los problemas y vamos a seguir reproduciéndolos como hace siglos que nos ocurre. Volviendo al tema, creo yo que podría ser una buena herramienta un sistema de cooperativas que tiendan a tener un contrato con el Estado con todas las de la ley, y si cumple, se renueva el contrato (E19).

En este sentido, los referentes del desarrollo regional consideran al pago de peaje por los usuarios nacionales e internacionales de la eventual ruta como el modo predominante para financiar el mantenimiento de la ruta ante otras alternativas como el sobreprecio en los combustibles, los fondos público-privados y la participación de las cooperativas locales o regionales de servicios para la infraestructura vial.

Los referentes locales y las propuestas, el tipo, las ventajas y la gestión de una nueva carretera

En síntesis, los referentes del desarrollo regional exponen las siguientes ideas sobre el conocimiento de propuestas, la necesidad, la posibilidad, el modo, las ventajas, las desventajas y la gestión de una eventual ruta nueva entre Río Cuarto y Villa María:

- conocen propuestas previas y actuales de una carretera transformada,
- destacan tanto la necesidad y urgencia cuanto la relativa posibilidad de la infraestructura vial demandada,
- tienden a privilegiar la opción por una autopista regional más extensa antes que por una autovía más corta,

- reconocen ventajas de la eventual ruta en varias dimensiones,
- focalizan las desventajas de localización de algunas localidades y empresas ante una nueva traza vial,
- imaginan una participación multisectorial en la gestión de las decisiones sobre distintos aspectos de la infraestructura de conectividad,
- reconocen los alcances y límites de varios modos de financiamiento para la construcción de la nueva carretera al tiempo que destacan las responsabilidades específicas de los actores públicos y privados, y
- consideran al pago de peaje por los usuarios de la eventual ruta como el principal modo para financiar el mantenimiento de la ruta.

El deseo de una nueva carretera: entre la necesidad, la urgencia y la esperanza



Los referentes del desarrollo regional imaginan, desde el deseo sostenido, una nueva carretera entre Río Cuarto y Villa María desde los siguientes razonamientos:

- La esperanza en una construcción en el mediano plazo.

Pero bueno, tenemos esperanza. Nos cuesta creerlo que, alguna vez, se haga la autovía. Sabemos que a 5 kilómetros ya está trazada por campos de amigos. Los he visto trabajar hace ya unos cuantos años. Uno tiene esperanza, pero cuesta mucho porque sabemos lo que demoró la ruta E90. Está bien que una es ruta provincial y la otra nacional, pero bueno, por la situación del país por ahí nos cuesta creer que se vaya a hacer en el corto plazo. Creemos que sí, alguna vez, seguramente se va a hacer. Pero uno supone que van a pasar varios años y el problema se agrava cada vez más (E6).

Yo me hice la casa acá, pensando en la autovía. Es una expectativa para mí. Yo creo más allá de todo, que la obra se va a hacer porque es necesaria en términos de infraestructura del país. Y por eso me hice la casa. Pensando en eso, que van a hacer la autovía (E10).

- La necesidad de realizar una obra postergada y muy demandada por diversos grupos de la población.

Al alentar la producción y favorecer todo lo que sea una ley para que no estén tan en desventaja nuestros productores con respecto a otros países también opera. Pero esto de la ruta

158, si yo logro terminar mi gestión y empezar a mover, que se empiece a construir, creo que está cumplido el objetivo. La satisfacción de haber cumplido con mi rol y de representar una zona donde un reclamo tan importante hace falta (E4).

La verdad que no sé, porque los problemas ya los charlamos, sería repetir un poco nomás, pero... haría falta, hace falta (E15).

A ver, no sé si será posible o factible. Creo que es sumamente necesaria y debería ya haber estado hace tiempo. No sé si hay un proyecto, si alguna vez se presupuestó. Desconozco. Pero con las personas que hablo la necesidad imperiosa de que exista una autovía... hacia Río Cuarto y hacia San Francisco. Conectar esas localidades sería... un proyecto de necesidad y urgencia (E11).

Como vos decís es mucho más ambicioso, sí, me encanta que sea más ambicioso y sea una autopista. Me quedo con gusto a poco si sólo es eso (E20).

- La urgencia de la realización, en el menor lapso posible, de una carretera impulsada desde las comunidades.

La inteligencia es que después los intendentes que se conectaron físicamente se conecten estratégicamente. Tiene que haber una mesa de intendentes que digan: "Che, a dónde queremos llevar la región", este es el primer paso. Vamos por más. Eso no lo están trabajando. A la conexión estratégica. No, hoy no. Hoy el Gran Río Cuarto está unido. A mí me interesaría trabajarlo con una mesa estratégica pensando en hasta dónde queremos ir y, además, para que estos proyectos no se caigan y se hagan en tiempo y forma. Nos dijeron 10 años, no sé si podemos esperar 10 años para una autopista (E20).

Yo lo que sí ansío es que sea verdad y que se haga cuanto antes, porque para nosotros, aquí en General Deheza, a nivel ciudad, pueblo grande, nos va a beneficiar en todo aspecto, más allá de los camiones. A mí, que yo tengo un auto, que a lo mejor viajo a Río Cuarto, a Villa María, a Córdoba, al médico, a lo que sea. Mis hijos están estudiando en Córdoba. Ehh, ya el movimiento y la seguridad van a ser más beneficiosos (E8).

Simplemente quiero decir que me parece super interesante el trabajo que están haciendo. Espero que sea para lograr algo, es algo que nosotros venimos reclamando hace tiempo. No sé si lo hacemos bien o mal, o lo hacemos en voz baja probablemente, por lo cual no se escucha ni hace ruido. Pero es una necesidad para la industria, para las personas (E13).

Que la hagan. Hasta que yo no la vea... A esta ruta 10 yo no había nacido y ya la habían prometido. Y no sé cuántas veces la marcaron, más de 4 o 5 veces. Es más, por ahí en algún mapa provincial aparece asfaltada. Entonces hará 3 meses atrás donde llamaron, no sabes las respuestas de la gente. Y hay que poner. Yo creo que una vez que la marquen alguien la va a seguir. Eso es lo más importante. Vos en cosecha querés volver a Río Cuarto a las 7 u 8 de la noche y es imposible. Pero bueno, ojalá no sea un... Yo le tengo miedo. Y tengo el ejemplo de la ruta 10. Demoraron 60 años. Y la pagamos nosotros. Pero la pagamos con gusto. Es loco porque vos decís, para qué pagamos impuestos... para el desarrollo. Pero después hay que poner. En definitiva... Pero bueno ya es muy largo el tema. Y no sé si se puede resolver (E9).

No, yo creo esto, que se pueda concretar. Que a veces estas voces del pueblo lleguen a quienes están hoy como presidente, ocupando el lugar que son los que posibilitan la construcción de esta autovía. Para que bueno, atiendan y que sepan el crecimiento que va a traer regional, nacional también e internacional. No nos vamos a achicar. Verdaderamente lo hago desde el conocimiento limitado que tengo que esto. Quizás hago mea culpa y por el lugar

que ocupo debería interiorizarme aún más pero bueno, vamos encaminados al crecimiento. Y todo lo que tenga que ver con obras que hagan al crecimiento de la localidad vamos hacia adelante. Desde el Concejo apoyamos totalmente. La autovía sería un ejemplo de esas obras. Entonces sería eso. Estén atentos. Yo creo que sí, que las fuerzas nacionales están atentas, por eso se está haciendo cada vez como más hablado este tema (E14).

- Las demandas de otras infraestructuras de conectividad para el sur de Córdoba con un específico subdesarrollo relativo.

A mí me gustaría que llegara el tren hasta acá. Por ejemplo. En realidad, generar otros puntos. Yo pienso que nos daría otras posibilidades a las localidades. Este centro de transferencia de carga que plantea el intendente tiene incluida una ampliación de vía, entonces creo que da otras perspectivas. Imagino que, de haber ganado de antemano él, no creo que sea viable acá (E7).

Yo creo que terminaría de cerrar la autovía hasta Villa Mercedes, que está planteada en el presupuesto del 2023. Yo creo que eso terminaría de unirnos a Mendoza. Y con respecto al sur viene la traza de la ruta 7 que viene en obra, viene avanzando. Yo fui a Buenos Aires hace poco y viene avanzando bien esa parte. Vienen haciendo la duplicación de calzada y avanza bien. Como viene avanzando la ruta 8 desde Pergamino (E7).

- El compromiso del aporte sectorial para una obra consensuada y dependiente de las decisiones de las políticas adoptadas fuera de la región.

Ustedes dígannos si realmente tenemos que hacer algo para que ayude a que sea una realidad, nosotros lo hacemos. Yo, como presidente de ACA (Asociación de Cooperativas Argentinas), desde Buenos Aires. Nosotros ahora en ACA estamos recibiendo permanentemente a los candidatos. Recibimos a Manes, ahora vamos a recibir a Patricia Bullrich. Yo por ahí les puedo decir el problema de la ruta. Allá a ACA la visitan todos los candidatos, yo por ese lado en todo lo que pueda ayudar, ayudo (E6).

En síntesis, la imaginación de la nueva carretera por los referentes locales se sustenta en el deseo de una necesaria y urgente obra vial y de algunas infraestructuras conexas para expresar un compromiso con el desarrollo del centro-sur de Córdoba.

A modo de cierre

¿Cómo imaginan la autovía, una infraestructura pública de conectividad vial, los referentes locales y regionales de un territorio subprovincial en un país de desarrollo intermedio y con una inserción subordinada en una economía globalizada y un orden geopolítico multipolar?

Este apartado presenta las conclusiones del relevamiento realizado mediante veinticuatro entrevistas semiestructuradas y otros registros audiovisuales con veintinueve referentes del desarrollo local en las trece localidades y los cuatro departamentos atravesados por la Ruta Nacional 158, en el trayecto que une el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María.

Representaciones sobre el desarrollo local y regional: trayectorias y horizontes

El desarrollo de la región. Los referentes locales señalan la unidad en la diversidad del desarrollo regional con una mayor dinámica relativa de la agricultura y las industrias asociadas al tiempo que identifican la presencia de figuras sociales específicas y complejas condiciones técnicas. Asimismo, ciertas expresiones destacan algunas condiciones diferentes de la vida urbana en ciudades y pueblos mientras otras advierten sobre limitaciones del desarrollo como las coyunturas desfavorables para la producción agropecuaria, los límites de la sustentabilidad ambiental y las restricciones de la infraestructura de servicios públicos.

Perfil y dinámica económico-social de pueblos y ciudades. Los referentes consultados destacan la diversidad en la unidad de la dinámica de las trece localidades atravesadas por la actual Ruta Nacional 158. A riesgo de resultar esquemático, cabe identificar cuatro situaciones de la urbanización: una ciudad más poblada con un significativo perfil de comercio y servicios para toda el área de influencia e índices de importante desigualdad social; la segunda ciudad más poblada con un temprano desarrollo industrial; ciudades menos pobladas con mayor agregación de valor mediante agroindustrias y menores indicadores de pobreza y, finalmente, localidades pequeñas y pueblos con pequeñas industrias y habitados por productores agropecuarios con residencia urbana. Asimismo, se identifican como aspectos positivos de la dinámica urbana a la presencia de industrias, la oferta educativa, la seguridad, la disponibilidad local de conocimiento científico-técnico, los servicios locales de salud, el aporte de las cooperativas de servicios y la integración relativa entre las localidades vecinas. En cambio, entre otras condiciones negativas de la dinámica urbana son destacadas la ausencia de inversiones productivas, la concentración de las empresas agroindustriales, las dificultades económicas de algunas categorías de empresarios, los límites del financiamiento municipal para el desarrollo, la pobreza asociada a la precariedad laboral, la falta de calificación de la fuerza de trabajo, algunos factores socioculturales del subdesarrollo, la limitada articulación entre las organizaciones y otros actores del desarrollo, las carencias de infraestructura y la demanda de espacio físico para nuevas viviendas.

Ideas, acciones y condiciones de (im)posibilidad para el desarrollo futuro. Los referentes locales destacan varias ideas sobre el desarrollo imaginado para la región y sus localidades. Entre otros aspectos, identifican horizontes, como la transformación productiva desde la industria, condiciones de posibilidad, como la favorable coyuntura agrícola internacional,

estrategias de intervención, por ejemplo los parques o áreas industriales y la formación de trabajadores calificados, y aportes institucionales imprescindibles, por caso las específicas políticas provinciales.

Las acciones para el desarrollo reconocidas por los referentes locales refieren a políticas del desarrollo focalizadas en las condiciones productivas, de infraestructura e impositivas del desarrollo de las localidades y la región atravesadas por la actual Ruta Nacional 158.

Los referentes locales identifican para el corto, mediano y largo plazo varias condiciones favorables y desfavorables para el desarrollo de las trece localidades y la región atravesadas por la actual Ruta Nacional 158. Por un lado, las condiciones de posibilidad contemplan tanto la presencia activa de organizaciones públicas, privadas y comunitarias cuanto las acciones que éstas emprenden individualmente o en vinculación sectorial o intersectorial. Por otro lado, las condiciones de imposibilidad incluyen tanto las limitaciones de la actividad sectorial e interinstitucional de dichas organizaciones cuanto las limitaciones coyunturales o estructurales del contexto de la acción para el desarrollo territorial.

Experiencias con la Ruta Nacional 158

Importancia de la carretera para el referente, su actividad y su organización. Los referentes locales del desarrollo reconocen muy diversos aspectos de la importancia de la Ruta Nacional 158 en lo personal, como viajeros frecuentes de conectividades diversas, para su actividad, por ejemplo en organizaciones públicas y privadas o como vecino de las localidades, y para su organización, por caso una agroindustria o un municipio.

Condiciones de la ruta y el tránsito. Los referentes del desarrollo en general reconocen varias condiciones, en general problemáticas e incluso muy críticas, de la carretera y el tránsito por la Ruta Nacional 158: el creciente tránsito intenso de vehículos diversos, los problemas de diseño y mantenimiento y el atravesamiento de las localidades por una ruta internacional, entre otros aspectos.

Consecuencias de una carretera “saturada” y “colapsada”. Estos testimonios de los referentes locales identifican consecuencias en general negativas de las condiciones de la Ruta Nacional 158 que trascienden la sensación de riesgo y otras percepciones de los usuarios ante una circulación vial muy compleja para reconocer costos importantes en vidas humanas y pérdidas de otros recursos valiosos para el desarrollo local y regional.

Las acciones de los actores políticos y comunitarios: alcances y límites de la gestión. Los referentes locales señalan tanto los alcances cuanto los límites de las acciones para transformar las actuales condiciones desfavorables de la Ruta Nacional 158. Los alcances comprenden, entre otros aspectos, acuerdos políticos, acciones como los reclamos institucionales y un proyecto ejecutivo para comenzar la construcción de una autopista de casi trescientos kilómetros. Los límites incluyen, entre otras condiciones, la falta de políticas de Estado para la infraestructura vial y la carencia de una mayor participación en las decisiones específicas por parte de los municipios y la población en general de la región.

Conocimiento, uso y evaluación de autovías y autopistas

Experiencia en autovías y autopistas. En sus experiencias con rutas, autovías y autopistas regionales, nacionales e internacionales, los referentes locales destacan las limitaciones del primer tipo de carreteras y ponderan positivamente las condiciones de las otras dos modalidades. Entre las condiciones ponderadas se destacan aspectos del tránsito, como la fluidez y la seguridad, rasgos de la infraestructura básica como el carril al menos doble, y la disponibilidad de infraestructuras y servicios complementarios como la iluminación y la pintura.

Opciones para una renovada infraestructura vial. Los referentes consultados tienden a destacar sus preferencias por las autopistas por sobre las autovías a partir de la ponderación positiva de las condiciones de la infraestructura y el tránsito en estas más amplias, seguras y costosas infraestructuras viales.

Sobre una autovía o autopista entre Río Cuarto y Villa María

Del conocimiento de propuestas a la prioridad de la obra vial. Los referentes locales reconocen algunas propuestas de transformación de la Ruta Nacional 158 desde el conocimiento de obras preliminares y complementarias, los antecedentes del proyecto ejecutivo aprobado de una autopista entre Río Cuarto y San Francisco con ejecución en cuatro tramos y el tratamiento del tema por los medios de comunicación locales.

Los referentes locales focalizan también la prioridad de la nueva infraestructura vial entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María con razonamientos diversos respecto de la necesidad, posibilidad, importancia, razones de su funcionamiento, ventajas y desventajas de una transformada carretera para el desarrollo territorial.

Necesidad y posibilidad de la nueva carretera: ¿autovía o autopista? Los referentes locales indican la necesidad de la nueva infraestructura vial, en particular una autopista, con diversos razonamientos entre los que se destacan la condición fundamental de la obra, sus aportes al desarrollo regional, su contribución a la infraestructura vial, la solución de problemas del tránsito, la relevancia geopolítica, la disponibilidad de específico conocimiento científico y los apoyos recibidos en distintos espacios políticos y empresariales.

A su vez, los referentes locales conciben la posibilidad de la nueva carretera desde varios criterios entre los que predominan los antecedentes de proyectos específicos, la relativa capacidad del estado, el impacto económico positivo de la obra y la predisposición para la disputa política nacional promotora de la iniciativa.

Importancia de la nueva infraestructura vial. Los referentes locales destacan la máxima prioridad de una nueva carretera para su localidad, actividad y grupo desde, entre otros criterios, la presencia del tema en la agenda política local, la mejora de las condiciones de vida, el impacto en el desarrollo agropecuario al tiempo que interrogan sobre eventuales impactos ambientales negativos.

Las razones de una ruta transformada. Los referentes locales expresan varios motivos fundantes de la nueva infraestructura vial del centro-sur de la provincia de Córdoba entre los cuales destacan los múltiples aportes al desarrollo local y regional, los vínculos con otras infraestructuras, la solución de problemas del tránsito y la voluntad de acción política en un escenario nacional considerado desfavorable.

Ventajas de una nueva carretera. Los referentes enuncian las ventajas de una nueva carretera para la localidad, su actividad y su organización o grupo. Predominan en sus razonamientos el ordenamiento del tránsito de personas y mercancías, la seguridad para la población y la emergencia de nuevos usuarios y actividades productivas.

A su vez, los referentes locales dan cuenta de la nueva carretera como una solución a los problemas del desarrollo regional mediante la facilitación de nuevas urbanizaciones, las conectividades diversas, el fortalecimiento geopolítico regional y las mejoras de la economía regional.

Asimismo, los referentes locales reconocen los aportes de una carretera a la integración rural-urbana regional mediante mejoras como el crecimiento de la infraestructura vial, la promoción de mejores condiciones productivas y de vida, el ordenamiento territorial y un mejor tránsito de personas y vehículos diversos entre el campo y la ciudad.

Desventajas imaginadas de la infraestructura deseada. Los referentes locales señalan algunas desventajas específicas para las empresas y poblaciones locales. Su imaginación enfatiza, entre otros aspectos, el impacto negativo de la nueva traza vial para los comercios y servicios ubicados sobre la actual Ruta Nacional 158, la invisibilización de las localidades distantes del nuevo recorrido y los límites de las acciones multisectoriales para contrarrestar estas consecuencias desfavorables de la eventual ruta nueva.

Gestión del trazado, la construcción y el mantenimiento

Los referentes locales presentan un significativo cúmulo de ideas diversas algunas de las cuales disputan los sentidos de la gestión de la nueva carretera. La presencia de ideas en pugna alcanza principalmente a la cuestión de la traza de la nueva autopista o autovía con al menos tres posibilidades en discusión. Otro asunto reiterado con diferencia de concepciones es la situación de aquellas localidades que dejarían de ser atravesadas por la eventual infraestructura vial. Finalmente, la variedad de aspectos de la nueva ruta tematizados por los referentes locales es otra fuente de la riqueza de ideas emergentes sobre el trazado de la nueva ruta.

Estos actores también enuncian varios criterios acerca de la gestión de la nueva infraestructura vial. En este sentido, sobresalen el rol específico de los actores estatales, empresariales y comunitarios; la articulación entre los niveles del Estado; la vinculación privado-estatal y las condiciones técnicas y económicas de la renovada infraestructura vial.

Los referentes locales reconocen los alcances y límites de varios modos de financiamiento para la construcción de la nueva carretera: sobrepeso al combustible, peaje, presupuesto

nacional, crédito internacional, derechos a las exportaciones agropecuarias, articulación público-privada y mixta. Al mismo tiempo, los diversos referentes entrevistados destacan las responsabilidades específicas de diversos actores públicos y privados: el Estado en sus niveles nacional y provincial, los organismos financieros, los empresarios y los usuarios nacionales y extranjeros de la nueva ruta.

Estos actores del desarrollo regional consideran al pago de peaje por los usuarios nacionales e internacionales de la eventual ruta como el modo predominante de gestión del mantenimiento ante otras alternativas como el sobreprecio en los combustibles, los fondos público-privados y la participación de las cooperativas de servicios viales.

Una nueva carretera: entre la necesidad, la urgencia y la esperanza

Los referentes locales sostienen la necesidad de una nueva ruta desde la esperanza en una construcción dentro del mediano plazo, el deseo de una imprescindible y urgente obra vial y de algunas infraestructuras conexas como así un compromiso manifiesto con el desarrollo de la región centro-sur de la provincia de Córdoba.

Capítulo 5

Hacia el futuro: conclusiones y recomendaciones

*La capacidad de proyectar y la voluntad misma de hacerlo
están desigualmente distribuidas.*
Sergio Caggiano y Elizabeth Jelin



¿Cómo se imagina la autovía, una infraestructura pública de conectividad vial, en distintos espacios de la agenda social de un territorio subprovincial en un país de desarrollo intermedio y con una inserción subordinada en una economía globalizada y un orden geopolítico multipolar? ¿Cómo construye la digitalizada prensa local las noticias sobre la ruta actual y su eventual reforma o reemplazo? ¿Cómo concibe la población regional a la carretera dispo-

nible y a aquella proyectada hacia el futuro? ¿Cómo entienden a una y otra infraestructura vial los referentes de las organizaciones estatales, privadas y comunitarias del territorio atravesado por la vía de circulación?

La teoría social reciente a nivel internacional destaca la sostenida vigencia de la cuestión del significado en dicho espacio teórico focalizando tanto a las interacciones situacionales como a los patrones más amplios de las representaciones culturales. Por otra parte, se considera a la noción o el concepto de representación como el instrumento más relevante para comprender las dinámicas del mundo social, siempre ubicadas en la relación entre las condiciones objetivas y su percepción, apreciación y movilización por los individuos y las clases.

En este sentido, la teoría diversa sobre las representaciones sociales permite visibilizar los sistemas de pensamiento, percepción y acción de los sujetos del desarrollo local sobre sus territorios de la vida cotidiana y, en particular, facilita reconocer sus ideas acerca de la eventual autovía de la provincia de Córdoba (Argentina) que conectaría a trece localidades vinculadas hoy por la Ruta Nacional 158 (ver tabla 1 y figura 1).

Toda infraestructura pública, como una condición necesaria del desarrollo, atraviesa diferentes etapas: idea, proyecto, construcción, uso y mantenimiento, entre otras. En particular, la infraestructura como idea, por ejemplo, de una autovía, habilita la investigación de los complejos y dinámicos aspectos de la imaginación desde miradas específicas de la comunicación y la cultura como las propuestas desde la teoría sobre las representaciones sociales.

Los tres estudios presentados en este libro corresponden a un programa de investigación aplicada, integrado por otros cinco relevamientos, generado por una institución pública del sistema argentino de ciencia, técnica y educación superior en respuesta a una demanda específica de una dependencia municipal del sur de la provincia de Córdoba (Argentina). El objetivo general de dicho programa de investigación consistió en relevar las condiciones de viabilidad económica, social y cultural de la construcción de la Autovía Río Cuarto-Villa María desde una perspectiva multidimensional y multiescalar del desarrollo territorial. El área de relevamiento comprende trece localidades cordobesas ubicadas en una región con predominio de las actividades agropecuarias y agroindustriales, y hoy atravesadas por la actual Ruta Nacional 158.

Las tres investigaciones contemplan a las representaciones sobre las carreteras como un fenómeno pertinente a la comunicación para el desarrollo, una disciplina de conocimiento teórico y práctico, y un campo científico analítico-normativo al mismo tiempo, que recurre al valioso patrimonio de la humanidad integrado por los diversos modos, medios y géneros de la comunicación ahora en creciente proceso de digitalización. La condición analítica de la comunicación para el desarrollo dice sobre la voluntad sostenida para, como toda disciplina científica, describir, clasificar y explicar los procesos de la comunicación específica al desarrollo en sus distintas dimensiones y escalas. A su vez, la condición normativa propone principios diversos del deber ser en las estructuras, los procesos y las funciones de la comunicación para el desarrollo.

En ese marco, las representaciones sociales sobre los territorios, en general, y las autovías, en particular corresponden a alguien (actor social), utilizan uno o más sistemas simbólicos para elaborar mensajes o textos (textualización multimodal), se refieren a una o más entidades materiales, mentales o simbólicas (objeto), se expresan para establecer una posición de sentido y/o acción particulares (propósito o función) y procuran instalar ciertas ideas entre las diversas personas (públicos) en un marco sociocultural e histórico específico (contexto).

A nivel de objetivo general, esta investigación procuró relevar las representaciones de la prensa digital, las poblaciones y los referentes comunitarios del eje vial Gran Río Cuarto – Gran Villa María sobre una nueva autovía específica del territorio local y regional

De este modo, la investigación comprendió tres estudios específicos:

- a. un relevamiento de la presencia de la Ruta Nacional 158, sobre el cual informa en el Capítulo 2 de este libro, en las noticias de la versión digital de los diarios de las ciudades de Río Cuarto y Villa María;
- b. una encuesta sobre las representaciones de los ciudadanos de la región sobre una eventual autovía entre ambas localidades presentada en el Capítulo 3 de este libro; y
- c. un estudio basado en veinticuatro entrevistas y otros registros audiovisuales en terreno, cuyos resultados presenta el Capítulo 4, sobre las representaciones de las autovías en los referentes del desarrollo local pertenecientes a entidades estatales, privadas y de la sociedad civil de las trece localidades atravesadas por la Ruta Nacional 158.

Principales conclusiones

Un primer estudio focaliza la construcción noticiosa de dos diarios locales con versión digital del Gran Río Cuarto y Gran Villa María, sobre la principal carretera que conecta ambos aglomerados urbanos y otras once localidades situadas en dicho trayecto. Así, se destacan varios emergentes del análisis cuantitativo-cualitativo de doscientos artículos periodísticos sobre la Ruta Nacional 158 publicados entre julio de 2018 y junio de 2022 por la prensa local de ambas ciudades (ver Capítulo 2).

Uno, el análisis cuantitativo destaca la presencia de la temática *Accidentes* como el tópico ampliamente dominante de la cobertura de la prensa local sobre dicha carretera mientras que la construcción, el mantenimiento y la reparación de la ruta, representada en el tópico *Infraestructura Vial*, es la segunda temática principal del corpus relevado. Dos, la idea-proyecto de la Autovía entre las aglomeraciones urbanas del Gran Río Cuarto y el Gran Villa María es una temática exclusiva de la prensa local de Río Cuarto y está ausente en la prensa de Villa María más atenta a otras infraestructuras viales. Tres, la escasa presencia relativa de los tópicos *Producción-Comercio-Servicios y Economía* en las noticias de la prensa local de ambas ciudades sobre la Ruta Nacional 158 como actual traza vial contrasta con la significativa importancia asignada a los aspectos productivos, comerciales y económicos por las

noticias específicas sobre la idea o el proyecto de una Autovía entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María.

En un plano cualitativo, las redes semánticas muestran, entre otros aspectos, el predominio de los representantes del ámbito político y económico de la ciudad de Río Cuarto como los principales impulsores del proyecto de Autovía Gran Río Cuarto-Gran Villa María al tiempo que destacan la pertenencia de la Ruta Nacional 158 al Corredor Bioceánico como una posición geopolítica central con fuertes implicancias para el desarrollo local, regional, provincial y nacional. La importancia productiva de dicha carretera, la seguridad vial y la mejora de la transitabilidad son argumentos relevantes de la eventual reconversión de la infraestructura de una carretera con un intenso tránsito y un muy significativo flujo del transporte de cargas.

Por otra parte, los siguientes datos de la segunda investigación sintetizan las representaciones de los ciudadanos de la región sobre la eventual autovía recopiladas en una encuesta a una muestra no probabilística pero muy representativa de las condiciones de edad, género y localidad de residencia de la población regional: un conocimiento de las autovías y autopistas regionales aunque con un uso entre moderado y leve de esta modalidad de carreteras, el predominio de una evaluación positiva antes que negativa de las autovías y autopistas disponibles sostenida en numerosos criterios, un consenso pleno sobre la necesidad y la posibilidad de una autovía entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María, el predominio de la atribución de varias ventajas, antes que desventajas, de una carretera reformada o nueva entre ambas aglomeraciones urbanas, la opinión diversa sobre el trazado de la futura ruta y la preferencia por el financiamiento de la autovía mediante el aporte estatal (Nación y Provincia) y el peaje en la actual Ruta Nacional 158 (ver capítulo 3).

Un tercer estudio recopiló las representaciones sociales de referentes locales de las trece localidades del trazado de la Ruta Nacional 158 mediante entrevistas semiestructuradas en terreno a una muestra muy diversa de actores según la pertenencia a entidades públicas, privadas y comunitarias y la representatividad de parámetros sociodemográficos. Los múltiples rasgos de dichas representaciones (ver Capítulo 4) trascienden el siguiente resumen.

¿Cómo se percibe el desarrollo regional? Los referentes locales señalan la unidad en la diversidad del desarrollo regional con una mayor dinámica relativa de la agricultura y las industrias asociadas al tiempo que identifican limitaciones del desarrollo como las coyunturas desfavorables para la producción agropecuaria, los límites de la sustentabilidad ambiental y las restricciones de la infraestructura de servicios públicos. Cuatro situaciones se identifican en el perfil económico-social de las localidades: una ciudad más poblada con una significativa dinámica del comercio y los servicios para toda el área de influencia e índices de importante desigualdad social; la segunda ciudad más poblada con un temprano desarrollo industrial; otras ciudades menos pobladas con mayor agregación de valor mediante agroindustrias y menores indicadores de pobreza y, finalmente, las localidades pequeñas y pueblos con pequeñas industrias y habitados por productores agropecuarios con residencia urbana. En cambio, entre otras condiciones negativas de la dinámica urbana son destacadas la ausencia de inversiones productivas, la concentración de las empresas agroindustriales, las

dificultades económicas de algunas categorías de empresarios, los límites del financiamiento municipal para el desarrollo, la pobreza asociada al desempleo, la falta de calificación de la fuerza de trabajo, algunos factores socioculturales del subdesarrollo, la limitada articulación entre las organizaciones y otros actores del desarrollo, las carencias de infraestructura y las limitaciones del espacio físico para nuevas viviendas. Finalmente, las ideas sobre el desarrollo imaginado para la región y sus localidades identifican horizontes, como la transformación productiva desde la industria, las condiciones de posibilidad, como la favorable coyuntura agrícola internacional, las estrategias de intervención, por ejemplo, los parques o áreas industriales, y la formación de trabajadores calificados, y aportes institucionales imprescindibles, por caso las específicas políticas provinciales.

¿Cuáles son las experiencias con la Ruta Nacional 158 de los referentes multisectoriales? Estos actores locales reconocen diversos aspectos de la importancia de esta carretera en lo personal, para su actividad y para su organización. A su vez, estos protagonistas del desarrollo en general destacan varias condiciones, en general problemáticas e incluso muy críticas, de la infraestructura vial y la circulación por dicha carretera: el creciente tránsito intenso de vehículos diversos, los problemas de diseño y mantenimiento y el atravesamiento de las localidades por una ruta internacional. Sus testimonios destacan consecuencias en general negativas de las condiciones de la infraestructura vial que trascienden la sensación de riesgo y otras percepciones de los usuarios ante una circulación vial muy compleja para reconocer costos importantes en vidas humanas y pérdidas de otros recursos valiosos para el desarrollo local y regional. También los referentes locales reconocen alcances y límites de las acciones para transformar las actuales condiciones desfavorables de la Ruta Nacional 158. Los alcances comprenden, entre otros aspectos, los acuerdos políticos, las acciones como los reclamos institucionales y un proyecto ejecutivo para comenzar la construcción de una autopista provincial más amplia con casi trescientos kilómetros. Los límites incluyen, entre otras condiciones, la falta de políticas de Estado para la infraestructura vial y la carencia de una mayor participación en las decisiones específicas por parte de los municipios y la población en general de la región. También los referentes consultados tienden a destacar sus preferencias por las autopistas por sobre las autovías a partir de la ponderación positiva de las condiciones de la infraestructura y el tránsito en estas más amplias, seguras y costosas infraestructuras viales.

¿Autovía o autopista como solución al problema? Los referentes locales reconocen algunas propuestas de transformación de la Ruta Nacional 158 desde el conocimiento de obras preliminares y complementarias, los antecedentes del proyecto ejecutivo aprobado para una autopista entre las ciudades de Río Cuarto y San Francisco, con ejecución prevista en cuatro tramos, como así el tratamiento del tema por los medios de comunicación. Estos actores indican la necesidad e importancia de la nueva infraestructura vial con diversos criterios entre los que se destacan la condición fundamental de la obra, sus aportes al desarrollo regional, su contribución a la infraestructura vial, la solución de problemas del tránsito, la relevancia geopolítica, la disponibilidad de específico conocimiento científico y los apoyos recibidos en distintos espacios políticos y empresariales. A su vez, los referentes locales conciben la posibilidad de la nueva carretera desde varios criterios entre los que predominan los antecedentes de proyectos específicos, la relativa capacidad del Estado, el impacto económico de la obra y la predisposición para promover la iniciativa en un escenario de disputa política nacional.

¿Cuáles son las ventajas y desventajas de una nueva carretera? Los referentes enuncian las ventajas de una nueva carretera para la localidad, su actividad y su organización o grupo. Predominan en sus razonamientos el ordenamiento del tránsito de personas y mercancías, la seguridad para la población y la emergencia de nuevos usuarios y actividades productivas. A su vez, sus testimonios destacan a la nueva carretera como una solución a los problemas del desarrollo regional mediante la facilitación de las nuevas urbanizaciones, las conectividades diversas, el fortalecimiento geopolítico regional y las mejoras de la economía regional. Asimismo, los referentes locales reconocen los aportes de una carretera a la integración rural-urbana regional mediante mejoras como el crecimiento de la infraestructura vial, la promoción de mejores condiciones productivas y de vida, el ordenamiento territorial y un mejor tránsito de personas y vehículos diversos entre el campo y la ciudad. Por otra parte, la imaginación de las desventajas enfatiza el impacto negativo de la nueva traza vial para los comercios y servicios ubicados sobre la actual Ruta Nacional 158, la invisibilización de las localidades distantes del nuevo recorrido y los límites de las acciones multisectoriales para contrarrestar estas consecuencias desfavorables de la eventual ruta nueva.

¿Cómo gestionar el trazado, la construcción y el mantenimiento? Los referentes locales presentan ideas diversas algunas de las cuales disputan los sentidos de la actual gestión oficial de la nueva carretera. La presencia de ideas en pugna alcanza principalmente al tema de la traza de la nueva autopista o autovía con al menos tres posibilidades en discusión. Otro asunto reiterado con diferencia de concepciones es la situación de aquellas localidades que dejarían de ser atravesadas por la eventual infraestructura vial. A su vez, estos actores del desarrollo también enuncian varios criterios para la gestión de la nueva infraestructura vial: el rol específico de los actores estatales, empresariales y comunitarios; la articulación entre los niveles del Estado; la vinculación privado-estatal y los requisitos técnicos y económicas de la renovada infraestructura vial. Asimismo, los distintos entrevistados reconocen los alcances y límites de varios modos de financiamiento para la construcción de la nueva infraestructura vial: sobreprecio al combustible, peaje, presupuesto nacional, crédito internacional, derechos a las exportaciones agropecuarias, articulación público-privada y mixta. Al mismo tiempo, los diversos referentes entrevistados destacan las responsabilidades específicas de diversos actores públicos y privados: el Estado en sus niveles nacional y provincial, los organismos financieros, los empresarios y los usuarios nacionales y extranjeros de la nueva ruta. Finalmente, los referentes del desarrollo regional consideran al pago de peaje por los usuarios nacionales e internacionales de la eventual ruta como el modo predominante de gestión del mantenimiento ante otras alternativas como el sobreprecio en los combustibles, los fondos público-privados y la participación de las cooperativas de servicios viales.

Sugerencias para la investigación y la acción colectiva del desarrollo

Las siguientes recomendaciones, entre otras pertinentes, focalizan la investigación futura y la acción colectiva destinada a contar con una carretera más pertinente para un desarrollo regional multidimensional que amalgame a las trece localidades comprendidas entre las ciudades mediterráneas de Río Cuarto y Villa María.

- Profundizar la generación de conocimiento científico-técnico sobre los distintos aspectos de la Ruta Nacional 158 y la eventual carretera transformada, por ejemplo, sobre las consecuencias económicas, sociales, políticas y ambientales de una nueva traza.
- Utilizar la difusión pública de los resultados de los tres estudios realizados como una estrategia, entre otras posibles, para ampliar el diálogo y la acción permanentes sobre la nueva ruta entre los referentes del desarrollo, las autoridades locales y la población en general al mismo tiempo que se procura incidir en los actores con capacidad de decisión sobre la obra vial, por ejemplo, el Estado a nivel provincial y nacional.
- Ampliar las actividades sostenidas de mantenimiento de la Ruta Nacional 158 para asegurar mejores condiciones del tránsito entre las diferentes localidades atravesadas.
- Fortalecer los incipientes acuerdos y las acciones específicas entre integrantes del poder ejecutivo local y legisladores municipales, provinciales y nacionales destinados a enfatizar la importancia, la necesidad y la urgencia de una carretera transformada.
- Empezar sistemáticas acciones permanentes de los actores públicos, privados y comunitarios con incidencia en la agenda de los decisores políticos provinciales y nacionales para garantizar la continuidad y ampliación de las obras preliminares emprendidas para una nueva autopista.
- Propiciar que la ciudad de Río Cuarto, dada su condición estratégica en el desarrollo regional, se defina como uno de los nodos para el comienzo de la construcción de cualquier ruta nueva.
- Promover y acompañar las gestiones para obtener financiamiento apto para la ejecución de una obra de infraestructura tan trascendente para el desarrollo de las trece localidades y la región centro-sur de Córdoba cuan costosa y de compleja ejecución en el mediano plazo.

Epílogo: sobre la autovía y la imaginación del desarrollo territorial

Cabe, finalmente, responder de manera sintética a las preguntas básicas de la investigación compuesta por tres estudios integrados sobre distintas agendas del desarrollo territorial:

- ¿Cómo se imagina a la autovía, una infraestructura pública de conectividad vial, en los distintos espacios de la agenda social de un territorio subprovincial en un país de desarrollo intermedio y con una inserción subordinada en una economía globalizada y un orden geopolítico multipolar?
- ¿Cómo construye la digitalizada prensa local las noticias sobre la ruta actual y su eventual reforma o reemplazo?
- ¿Cómo concibe la población regional a la carretera disponible y a aquella proyectada hacia el futuro?

- ¿Cómo entienden a una y otra infraestructura vial los referentes de las organizaciones estatales, privadas y comunitarias del territorio hoy atravesado por la Ruta Nacional 158?

Nuestras respuestas provienen de la comunicación para el desarrollo como una disciplina o campo del conocimiento científico, técnico y artístico que comprende el conjunto de investigaciones y prácticas orientadas a mejorar las condiciones de la vida humana, en, entre otras, sus distintas dimensiones económicas, sociales, políticas, culturales y ambientales apelando al muy rico y complejo patrimonio de los modos, los medios y los géneros de la comunicación.

La comunicación para el desarrollo y, en particular, la teoría diversa sobre las representaciones sociales visibiliza los sistemas de pensamiento, percepción y acción de los sujetos del desarrollo local sobre sus territorios de la vida cotidiana y, más precisamente, reconoce sus concepciones acerca de la idea de una eventual autovía de la provincia de Córdoba (Argentina) que conectaría a las trece localidades vinculadas hoy por la Ruta Nacional 158.

En síntesis, las tres tramas de representaciones sociales sobre una eventual carretera renovada entre las ciudades argentinas de Río Cuarto y Villa María conforman una compleja imaginación del territorio con muchos más consensos que disensos. Unos y otros emergen en las noticias de la prensa local digitalizada, las concepciones de distintos grupos de las poblaciones y las ideas de los referentes de múltiples grupos y actividades sociales.

En este sentido, las voces representadas de la región centro-sur de Córdoba dicen sobre:

- la presencia relativa de propuestas específicas de nueva infraestructura vial en las agendas sociales de múltiple nivel y en las noticias de los diarios locales con formato digital;
- la existencia de proyectos ejecutivos y obras complementarias iniciales para la construcción en cuatro etapas de una autopista entre Río Cuarto y San Francisco;
- el amplio y reflexivo consenso entre las poblaciones, por un lado, y los referentes locales de distintos sectores, por otro lado, sobre la imperiosa necesidad de una obra pública que habilite la participación comunitaria en la gestión del proyecto, la construcción y el mantenimiento.

De este modo, la nueva carretera entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María emerge nítidamente como una importante condición necesaria pero insuficiente del desarrollo regional desde las diversas representaciones de la prensa, las poblaciones y los referentes locales. Las tres agendas relevadas tematizan la renovación de la actual Ruta Nacional 158 y/o la creación de una nueva infraestructura vial entre ambos conglomerados urbanos.

En consecuencia, estas representaciones sociales, como un modo clave de la imaginación del territorio, sustentan la necesidad de una obra pública compatible con los objetivos de un tan complejo como indispensable desarrollo regional con transformación productiva, inclusión social, participación ciudadana, diversidad cultural y sustentabilidad ambiental.

Río Cuarto (Argentina), otoño de 2024

Referencias bibliográficas

- Accarino, B. (2003). Representación. *Léxico de política*. Nueva Visión.
- Arboleda, N. (2021). *Gobernar la utopía. Sobre la planificación y el poder popular*. Caja Negra.
- Arfuch, L. (2002). Representación. En C. Altamirano (Dir.), *Términos críticos de sociología de la cultura* (pp. 206-209). Paidós.
- Arocena, J., y Marsiglia, J. (2017). *La escena territorial del desarrollo. Actores, relatos y políticas*. Taurus / CLAEH.
- Aruguete, N. (2015). *El poder de la agenda. Política, medios y público*. Biblos.
- Benzecry, C., y otros (Eds.). (2019). Introducción. En C. Benzecry y otros (Eds.), *La teoría social, ahora. Nuevas corrientes, nuevas discusiones* (pp. 11-29). Siglo XXI.
- Berkowitz, D. (1997). *Social meaning of news*. Sage.
- Bosco, M. (2001). *Río Cuarto imaginado por sus periodistas y pobladores* [Trabajo final de licenciatura]. Universidad Nacional de Río Cuarto.
- Bosco, M. (2018). *Narrativas de lo local en ciclos informativos de la prensa gráfica* [Tesis de maestría]. Universidad Nacional de Córdoba.
- Botero Gomez, P. (Comp.). (2008). *Representaciones y ciencias sociales. Una perspectiva epistemológica y metodológica*. Espacio.
- Busso, G., y Carniglia, E. (2013). *Políticas de desarrollo para los municipios del Gran Río Cuarto. Diagnósticos, agendas y proyectos 2011-2020*. UniRío editora.
- Caggiano, S., y Jelin, E. (Dirs.). (2022). *Disputas en torno a la tierra y el territorio: valores, proyectos e imágenes en tensión*. Teseo.
- Capiello, V. (2009). La ruralización de la ciudad en la prensa. Su tratamiento noticioso en diarios digitales argentinos. En G. Cimadevilla y E. Carniglia (Coords.), *Relatos sobre la Rurbanidad* (pp. 211-216). Universidad Nacional de Río Cuarto.
- Carlón, M., y Scolari, C. (Eds.). (2009). *El fin de los medios masivos. El comienzo de un debate*. La Crujía.
- Carniglia, E. (2009). *De agricultores y campos de papel. Recepción de prensa agraria por agricultores familiares cordobeses* [Tesis doctoral] Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.
- Carniglia, E. (2019). La mediatización de una agrociudad latinoamericana. Consumos de televisión dentro y fuera del hogar. *Contratexto*, 31, 135-158.
- Carniglia, E. (2022). *Opciones metodológicas y tipos de teoría comunicacional*. Concurso para Profesor Titular. DCC-FCH-UNRC.
- Carniglia, E., y Coleff, A. (2022). *Cuarentena sociosanitaria y noticias locales. Los impactos según el único diario*. UniRío editora.

- Carniglia, E., Bosco, M., y Coleff, A. (2022). *Las autovías en los imaginarios del territorio. Representaciones de vecinos y referentes locales*. Plan de trabajo. Protocolo UNRC-Municipio, mimeo.
- Carniglia, E., Coleff, A., y Bosco, M. (2023). *La autovía Río Cuarto - Villa María según los ciudadanos. Una encuesta sobre las representaciones del territorio*. Informe final. Protocolo UNRC-Municipio, mimeo.
- Carniglia, E., Bosco, M., y Coleff, A. (2023). La imaginación del territorio por referentes locales. Una nueva carretera para el desarrollo regional. Informe final. Protocolo UNRC-Municipio, mimeo.
- Castorina, J., y Kaplan, C. (2003). Las representaciones sociales: problemas teóricos y desafíos educativos. En J. Castorina (Comp.), *Representaciones sociales. Problemas teóricos y conocimientos infantiles* (pp. 9-28). Gedisa.
- Castorina, J., y otros. (2004). *La impronta del pensamiento piagetiano en la teoría de las representaciones sociales*. Mimeo.
- Ceballos, M., y Alba, G. (2003). Viaje por el concepto de representación. *Signo y Pensamiento*, 22(43), 11-21.
- Charaudeau, P., y Maingueneau, D. (Dirs.). (2005). *Diccionario de análisis del discurso*. Amorrortu.
- Chartier, R. (1996). *El mundo como representación*. Gedisa.
- Chartier, R. (2023). *El pequeño Chartier ilustrado. Breve diccionario del libro, la lectura y la cultura escrita*. Ampersand.
- Cohen, T. (1989). Representation, pictorial and photographic. En E. Barnouw (Ed.), *International Encyclopedia of Communications* (Vol. 3, pp. 453-458). Oxford.
- Coleff, A., Bosco, M., y Carniglia, E. (2023). *Derivas de una carretera en la prensa local: noticias sobre la autovía en diarios digitales de Río Cuarto y Villa María*. ISTE (UNRC-CONICET), mimeo.
- Craig, R. (1999). Communication theory as a field. *Communication Theory*, 9(2), 119-161.
- Craig, R., y Muller, H. (Eds.). (2007). *Theorizing communication. Reading across traditions*. Sage.
- Demarchi, P. (2014). *El devenir de las construcciones periodísticas sobre la ciudad y las emergencias sociales (siglo XX). Prensa, orden urbano y clima de época* [Tesis doctoral]. Universidad Nacional de Rosario.
- Despret, V. (2022). *Habitar como un pájaro. Modos de hacer y de pensar los territorios*. Cactus.
- Earl, J., y otros. (2004). The use of newspaper data in the study of collective action. *Annual Reviews of Sociology*, 30, 65-80.
- Enaudeau, C. (1999). *La paradoja de la representación*. Paidós.
- Farr, R. (1988). Las representaciones sociales. En S. Moscovici (Ed.), *Psicología social*, II (pp. 495-506). Paidós.
- Flick, U. (2007). *Introducción a la investigación cualitativa*. Morata.
- García Canclini, N. (2005). *Imaginarios urbanos*. Eudeba.
- Gorelik, A. (2002). Ciudad. En C. Altamirano (Dir.), *Términos críticos de sociología de la cultura* (pp. 12-20). Paidós.

- Gorelik, A. (2022). *La ciudad latinoamericana*. Siglo XXI.
- Hall, S. (Ed.). (1997). *Representation. Cultural representations and signifying practices*. Sage.
- Harvey Brown, R. (1995). Postmodern representation. Postmodern affirmation. En R. Harvey Brown (Ed.), *Postmodern representation. Truth, power and mimesis in the human sciences and public culture* (pp. 1-19). UIP.
- Heffes, G. (2008). *Las ciudades imaginarias en la literatura latinoamericana*. Beatriz Viterbo.
- Hernández, J., y Carbonari, M. (2012). Río Cuarto. Ciudad de intermediación en el capitalismo agropecuario. En S. Gorenstein y otros (Comps.), *Economía urbana y ciudades intermedias. Trayectorias pampeanas y norpatagónicas* (pp. 149-174). CICCUS.
- Ibañez, T. (1988). *Ideologías de la vida cotidiana*. Sendai.
- Ingold, T. (2011). *Being Alive. Essays on movement, knowledge and description*. Routledge.
- ISTE. (2022). *Autovía Río Cuarto - Villa María (Córdoba, Argentina). Relevamiento de condiciones de viabilidad económica, social y cultural*. Plan de Trabajo. Protocolo UNRC-Municipio, mimeo.
- Jodelet, D. (1988). La representación social: fenómenos, concepto y teoría. En S. Moscovici (Ed.), *Psicología social*, II (pp. 469-494). Paidós.
- Kaplún, G. (2013). Viejas y nuevas tradiciones en la comunicación latinoamericana. *Revista Latinoamericana de Ciencias de la Comunicación*, 10(18), 66-76.
- Kornblit, A. (2004). Introducción. En A. Kornblit (Comp.), *Metodologías cualitativas en ciencias sociales. Modelos y procedimientos de análisis* (pp. 9-14). Biblos.
- Lau, R. (2004). Critical realism and news production. *Media, Culture y Society*, 26(5), 693-711.
- Madoery, O. (2016). *Los desarrollos latinoamericanos y sus controversias*. UNTDF.
- Mascias, P. (2023). ¿Qué ficciones construimos para estar juntos/as? El territorio como metáfora. En P. Mendes y C. Morales (Comps.), *Sentarse a la mesa chica: cultura y gobiernos locales* (pp. 35-44). RSC Libros.
- Mongin, O. (2006). *La condición urbana. La ciudad a la hora de la mundialización*. Paidós.
- Moscovici, S., y Hewstone, M. (1988). De la ciencia al sentido común. En S. Moscovici (Ed.), *Psicología social*, II (pp. 679-710). Paidós.
- Muiña, L., y Pugliese, V. (2016). *Pasala y que no vuelva. Representaciones ciudadanas sobre los residuos sólidos urbanos* [Trabajo final de licenciatura]. Universidad Nacional de Río Cuarto.
- Ong, W. (2011). *Oralidad y escritura. Tecnologías de la palabra*. FCE.
- Parikka, J. (2021). *Una geología de los medios*. Caja Negra.
- Pereda, V., y Cortés, L. (2011). Autopistas elevadas y resistencia ciudadana: imaginarios e intolerancia en torno a las obras de infraestructura vial. *Diseño urbano y paisaje*, 8(21), 16-42.
- Petracci, M., y Kornblit, A. (2004). Representaciones sociales: una teoría metodológicamente pluralista. En A. Kornblit (Coord.), *Metodologías cualitativas en ciencias sociales: modelos y procedimientos de análisis* (pp. 91-111). Biblos.
- Raiter, A. (2002). Representaciones sociales. En A. Raiter (Comp.), *Representaciones sociales* (pp. 9-30). EUDEBA.

- Rodrigo Alsina, M. (1993). *La construcción de la noticia*. Paidós.
- Roussiau, N., y Bonardi, C. (2001). *Les représentations sociales. Etat des lieux et perspectives*. Mardaga.
- Sádaba, M. T. (2008). *Framing: el encuadre de las noticias*. La Crujía.
- Sennett, R. (2010). *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Alianza.
- Sennett, R. (2019). *Construir y habitar. Ética para la ciudad*. Anagrama.
- Silva, A. (1992). *Imaginarios urbanos. Bogotá y San Paulo: cultura y comunicación urbana en América Latina*. Tercer Mundo.
- Silverstone, R. (2004). *¿Por qué estudiar los medios?* Amorrortu.
- Steimberg, O. (2002). Géneros. En C. Altamirano (Dir.), *Términos críticos de sociología de la cultura* (pp. 101-105). Paidós.
- Svampa, M. (2016). *Debates latinoamericanos. Indianismo, desarrollo, dependencia y populismo*. Edhasa.
- Van Dijck, J. (2016). *La cultura de la conectividad. Una historia crítica de las redes sociales*. Siglo XXI.
- Vasilachis de Gialdino, I. (1997). *La construcción de representaciones sociales. Discurso político y prensa escrita*. Gedisa.
- Waisbord, S. (2017). Crisis y posprofesionalismo en el periodismo contemporáneo. En E. Mitchelstein y P. Boczkowski, *Titulares, hastags y juegos: la comunicación en la era digital* (pp. 17-34). Manantial.
- Waquet, F. (2021). *Hablar como un libro. La oralidad y el saber entre los siglos XVI y XX*. Ampersand.
- White, H. (1992). *El contenido de la forma. Narrativa, discurso y representación histórica*. Paidós.

ANEXO METODOLÓGICO

Tabla 23. Características de corpus de noticias digitales analizadas

ORDEN	PROCEDIMIENTO	RESULTADO	CORPUS
DIARIO PUNTAL (RÍO CUARTO)			
1	Búsqueda personalizada dentro de un sitio web a través de Google (ruta 158 site:https://www.eldiariocba.com.ar/)	Cerca de 1090 resultados (0,47 segundos)	-
2	Filtro por fecha - AÑO 1 (Del 01/07/2018 al 30/06/2019)	Resultado: 2 pestañas	17 NOTAS
3	Filtro por fecha - AÑO 2 (Del 01/07/2019 al 30/06/2020)	Resultado: 3 pestañas	18 NOTAS
4	Filtro por fecha - AÑO 3 (Del 01/07/2020 al 30/06/2021)	Resultado: 2 pestañas	25 NOTAS
5	Filtro por fecha - AÑO 4 (Del 01/07/2021 al 30/06/2022)	Resultado: 8 pestañas	40 NOTAS
CORPUS FINAL DIARIO PUNTAL			100 NOTAS
DIARIO EL CENTRO DEL PAÍS (VILLA MARÍA)			
1	Búsqueda personalizada dentro de un sitio web a través de Google (Ruta 158 site: https://www.puntal.com.ar/)	Cerca de 2,480 resultados (0.43 segundos)	-
2	Filtro por fecha - AÑO 1 (Del 01/07/2018 al 30/06/2019)	Resultado: 4 pestañas	17 NOTAS
3	Filtro por fecha - AÑO 2 (Del 01/07/2019 al 30/06/2020)	Resultado: 5 pestañas	13 NOTAS
4	Filtro por fecha - AÑO 3 (Del 01/07/2020 al 30/06/2021)	Resultado: 7 pestañas	25 NOTAS
5	Filtro por fecha - AÑO 4 (Del 01/07/2021 al 30/06/2022)	Resultado: +10 pestañas	45 NOTAS
CORPUS FINAL DIARIO EL CENTRO DEL PAÍS			100 NOTAS
CORPUS TOTAL DE ANÁLISIS			200 NOTAS

Fuente: elaboración de los autores.

Cuestionario de la encuesta a la población regional

 <p>CONICET I S T E</p>	<p>Proyecto Autovía Gran Río Cuarto – Gran Villa María (Córdoba, Argentina). “Relevamiento de condiciones de viabilidad económica, sociocultural y territorial” (Expediente UNRC 59.444, Incidente 100). Plan de Trabajo “Representaciones de vecinos y referentes locales sobre las autovías”</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

A. CONOCIMIENTO Y USO DE LAS AUTOVÍAS

1. ¿Conoce autovías? No Sí | 2. ¿Cuál/es? Río Cuarto - Córdoba Ruta 9 Otras

3. ¿Utiliza autovías? No Sí | 4. ¿Cuál/es? Río Cuarto - Córdoba Ruta 9 Otras

5. ¿Con qué frecuencia utiliza las autovías?

Casi todos los días Alguna vez a la semana Alguna vez al mes Alguna vez al año Nunca

6. ¿Cómo evalúa a la autovía que más utiliza?

Excelente Muy buena Buena Regular Mala

7. ¿Por qué evalúa de esa manera a la autovía más utilizada?

B. SOBRE UNA AUTOVÍA ENTRE RÍO CUARTO Y VILLA MARÍA

8. ¿Cómo conoció Usted sobre la probable construcción de una Autovía entre Río Cuarto y Villa María?

No conoce Por los medios de comunicación Por personas cercanas Por los medios y por personas cercanas De otros modos

9. ¿Es necesaria una Autovía entre Río Cuarto y Villa María? No Sí NS/NC

10. ¿Imagina como posible una Autovía entre Río Cuarto y Villa María? No Sí NS/NC

11. ¿Está de acuerdo con las siguientes afirmaciones sobre las ventajas de una Autovía entre Río Cuarto y Villa María?

LA AUTOVÍA RÍO CUARTO-VILLA MARÍA PERMITIRÁ...	DE ACUERDO	EN DESACUERDO	NS/NC
- Mejor conexión entre las localidades			
- Tránsito más rápido o fluido			
- Menor desgaste de los vehículos			
- Más calidad del transporte de personas y bienes			
- Menor riesgo de accidentes de tránsito			
- Fácil acceso a instituciones educativas			
- Mejor acceso a trámites y servicios (salud, comercio, cultura, etc.)			
- Mejores condiciones para la producción			
- Mejoras en el empleo y otros modos del trabajo			
- Menor contaminación ambiental			
- Acuerdos políticos de nivel regional			
- Actualización de ideas y proyectos previos			

23. Además de las mencionadas, ¿cuáles otras ventajas de esta probable autovía Usted considera?

	1
--	---

24. ¿Está de acuerdo con las siguientes afirmaciones sobre las desventajas de una Autovía entre Río Cuarto y Villa María?

LA AUTOVÍA RÍO CUARTO-VILLA MARÍA PRODUCIRÁ...	DE ACUERDO	EN DESACUERDO	NS/NC
- Menor progreso de las localidades			
- Aislamiento entre las localidades			
- Problemas en el tránsito durante la construcción			
- Pérdida de servicios en la ruta			
- Falta de rutas y otras obras locales			
- Cierre de comercios y otras empresas locales			
- Pérdida de empleos y otros puestos del trabajo			
- Migración de las personas			
- Desconocimiento de las localidades pequeñas			
- Mayor contaminación ambiental			

34. Además de las mencionadas, ¿cuáles otras desventajas de esta probable Autovía Usted considera?

35. Si se construyera una Autovía entre Río Cuarto y Villa María, ¿por dónde debería pasar?

- Sobre la actual Ruta 158 Por un nuevo trazado NS/NC

36. Si se construyera una Autovía entre Río Cuarto y Villa María, ¿cómo debería financiarse?

LA AUTOVÍA RÍO CUARTO-VILLA MARÍA DEBERÍA FINANCIARSE...	DE ACUERDO	EN DESACUERDO	NS/NC
- Con recursos de la Nación			
- Con recursos de la Provincia de Córdoba			
- Con financiamiento municipal			
- Con financiamiento internacional			
- Con financiamiento privado			
- Con un impuesto o sobreprecio al combustible			
- Con un peaje en la actual Ruta Nacional 158			
- Con otros recursos	<input type="radio"/> No	<input type="radio"/> Sí	¿Cuáles?

45. ¿Desea expresar otras ideas sobre las características de una Autovía entre Río Cuarto y Villa María?

C. ASPECTOS SOCIO-DEMOGRÁFICOS

46. ¿Cuál es su sexo o género? Masculino Femenino Otro No responde

47. ¿Cuál es su edad? _____ | **48. ¿En qué localidad reside o vive habitualmente?** _____

49. ¿Cuál es su ocupación principal?

- Trabaja fuera del hogar Trabaja en el hogar Desocupado Jubilado Estudiante Otra

50. ¿Cuál es el nivel educativo más alto que completó?

- No completó ninguno Primario Secundario Terciario o universitario

ENCUESTA N° _____	FECHA _____ / _____ / _____	ENCUESTADOR/A N° _____	2
-------------------	-----------------------------	------------------------	---

Guía de la entrevista semi-estructurada a referentes locales

ISTE (UNRC-CONICET)

Proyecto *Autovía Gran Río Cuarto – Gran Villa María (Córdoba, Argentina). Relevamiento de condiciones de viabilidad económica, sociocultural y territorial*

(Expediente UNRC 59.444, Incidente 100)

Plan de Trabajo *Representaciones de vecinos y referentes locales sobre las autovías*

Pauta para entrevistas a referentes

Estimada/o: esta entrevista integra un estudio sobre la viabilidad de una autovía entre Río Cuarto y Villa María. Usted ha sido seleccionada/o para la participación voluntaria en la entrevista por su condición de referente de localidades, actividades o grupos de la comunidad. La información recogida en este diálogo se utilizará sin mencionar su nombre. Puede extenderse en sus respuestas tanto como considere necesario o abandonar la entrevista cuando considere oportuno. Ponemos a su disposición la base de datos, los informes y otros materiales de la investigación que utilicen la información por Usted proporcionada. Este estudio no supone riesgo alguno para su persona y sus resultados pueden contribuir a mejorar las posibilidades de construcción y funcionamiento de dicha autovía. Agradecemos sus aportes de información y el consentimiento informado para responder a nuestra entrevista.

Entrevista N°: Entrevistador:

Fecha: Lugar:

Conocimiento y uso de Ruta Nacional 158 (RN158) y autovías

¿Utiliza actualmente la Ruta Nacional 158? ¿Cómo?

¿Cómo evalúa las condiciones históricas y actuales de la RN 158? ¿Por qué?

¿Cuál es la situación histórica y actual de la RN 158 para su localidad, actividad y grupo u organización? ¿Por qué?

¿Participa o participó en iniciativas para mejorar la RN 158? ¿Cómo?

¿Conoce o conoció autovías? ¿Cuál/es? ¿Dónde? ¿Cómo?

¿Utiliza o utilizó autovías? ¿Cuál/es? ¿Dónde? ¿Cómo?

¿Cómo evalúa a las autovías que conoce y/o utiliza?

¿Por evalúa de esa manera a las autovías que conoce y/o utiliza?

Sobre una autovía entre Río Cuarto y Villa María

¿Conoce o conoció Usted propuestas de construcción de una Autovía entre Río Cuarto y Villa María? ¿Cómo?

¿Es necesaria una Autovía entre Río Cuarto y Villa María? ¿Por qué?

¿Imagina como posible una Autovía entre Río Cuarto y Villa María? ¿Por qué?

Comparada con otras infraestructuras y servicios locales y regionales, ¿cuán importante o prioritaria es una Autovía entre Río Cuarto y Villa María para su localidad, actividad y grupo?

¿Cuáles serían los motivos o razones principales del funcionamiento de una Autovía entre Río Cuarto y Villa María?

¿Entiende que una Autovía entre Río Cuarto y Villa María implicará ventajas para su localidad, actividad y grupo? ¿Cuáles?

Además de las mencionadas, ¿cuáles otras ventajas de esta probable autovía usted considera?

¿Aportaría esta autovía a la solución de problemas del desarrollo local y regional? ¿Cuáles?

¿Entiende que una Autovía entre Río Cuarto y Villa María implicará desventajas para su localidad, actividad y grupo? ¿Cuáles?

Además de las mencionadas, ¿cuáles otras desventajas de esta probable Autovía usted considera?

¿Contribuiría esta probable autovía a la integración entre áreas urbanas y rurales del territorio regional? ¿Cómo?

¿Produciría esta autovía problemas para el desarrollo local y regional? ¿Cuáles?

¿Por dónde debería pasar una eventual Autovía entre Río Cuarto y Villa María? ¿Por qué?

¿Cómo deberían gestionarse la construcción y el mantenimiento de una Autovía entre Río Cuarto y Villa María? ¿Por qué?

¿Cómo debería financiarse la construcción de una Autovía entre Río Cuarto y Villa María? ¿Por qué?

¿Cómo debería financiarse el mantenimiento de una Autovía entre Río Cuarto y Villa María? ¿Por qué?

¿Desea expresar otras ideas sobre las características de una Autovía entre Río Cuarto y Villa María?

Datos sociodemográficos

¿Cuál es su sexo o género?

¿Cuál es su edad?

¿En qué localidad reside o vive habitualmente?

¿Cuál es su cargo o rol principal como referente en la localidad, actividad laboral y grupo/ organización?

¿Cuál es su ocupación o actividad laboral?

¡Muchas gracias!

Índice de tablas, cuadros y figuras

Tabla 1. Provincia de Córdoba (Argentina). Personas y viviendas en localidades y departamentos de la Ruta Nacional 158 entre Gran Río Cuarto y Gran Villa María (2010-2022).....	11
Figura 1. Provincia de Córdoba (Argentina). Corredor vial Gran Río Cuarto – Gran Villa María: una infraestructura del desarrollo territorial.....	17
Cuadro 1. Estrategias del método de análisis de las noticias	37
Tabla 3. Diario <i>Puntal</i> y <i>El Centro del País</i> (julio 2018- junio 2022)	38
Temática principal de los artículos sobre la Ruta Nacional 158	38
Gráfico 1. Diario <i>Puntal</i> , Río Cuarto (julio 2018 – junio 2022).	39
Temática principal de los artículos sobre la Ruta Nacional 158.....	39
Temática principal de los artículos sobre la Ruta Nacional 158.....	39
Figura 2. Noticias sobre la Ruta Nacional 158 en versión digital del Diario <i>Puntal</i> (Río Cuarto).....	41
Figura 3. Noticias sobre la Ruta Nacional 158 en versión digital de <i>El Diario</i> (Villa María)	42
Cuadro 2. Diario <i>Puntal</i> de Río Cuarto. Redes temáticas de las noticias sobre la Autovía Río Cuarto-Villa María	45
Cuadro 3. Estrategias metodológicas de la encuesta a ciudadanos	55
Tabla 4. Sexo o género de las personas encuestadas	56
Tabla 5. Edad de las personas encuestadas.....	56
Tabla 6. Localidad de residencia habitual de las personas encuestadas	56
Tabla 7. Ocupación principal de las personas encuestadas	57
Tabla 8. Mayor nivel educativo completado por las personas encuestadas.....	57
Tabla 9. Conocimiento de autovías regionales según ciudadanos.....	58
Tabla 10. Utilización de autovías del centro-sur de Córdoba por los ciudadanos	58

Tabla 11. Frecuencia de uso de autovía más utilizada por ciudadanos.....	58
Tabla 12. Evaluación de ciudadanos sobre autovía más utilizada	59
Tabla 13. Criterios de evaluación positiva de ciudadanos sobre autovía más utilizada	59
Tabla 14. Criterios de evaluación negativa de ciudadanos sobre autovía más utilizada ...	60
Tabla 15. Conocimiento de ciudadanos sobre probable construcción de autovía Río Cuarto – Villa María.....	61
Tabla 16. Necesidad de una Autovía Río Cuarto – Villa María según los ciudadanos	62
Tabla 17. Posibilidad de una Autovía Río Cuarto – Villa María según los ciudadanos ...	62
Tabla 18. Ventajas imaginadas de una Autovía Río Cuarto – Villa María	62
Tabla 19. Desventajas imaginadas de una Autovía Río Cuarto – Villa María	64
Tabla 20. Trazado de una autovía Río Cuarto – Villa María según los ciudadanos.....	64
Tabla 21. Financiamiento de una Autovía Río Cuarto – Villa María según los ciu- dadanos	65
Tabla 22. Otras ideas de los ciudadanos sobre la autovía Río Cuarto -Villa María	65
Cuadro 4. Estrategias metodológicas de la investigación cualitativa.....	71
Tabla 23. Características de corpus de noticias digitales analizadas	226

Imaginar el desarrollo regional

Representaciones sociales de una infraestructura vial

Edgardo Carniglia, Marcela Bosco
y Amir Coleff

Colaboradoras

Belén Cortés
Agustina Piola
Bianca Rinaudo

¿Cómo se imagina la autovía, una infraestructura pública de conectividad, en las agendas sociales de un territorio subprovincial en un país de desarrollo intermedio y con una inserción subordinada en una economía globalizada y un orden geopolítico multipolar? ¿Qué dicen las noticias de la prensa local digitalizada sobre la ruta actual y su reforma o reemplazo? ¿Cómo concibe la población regional a la carretera disponible y a aquella proyectada hacia el futuro? ¿Cómo entienden a una y otra infraestructura vial los referentes de las organizaciones estatales, privadas y comunitarias de la región? Estas preguntas del libro son de diversos órdenes e involucran complejidades también diversas. Los capítulos abordan recortes distintos del problema, desde múltiples perspectivas teóricas y metodológicas, siempre sensibles a la voluntad ética y política de reconocer las voces de todas y todos quienes tienen algo que decir. Una respuesta integral a estos complejos interrogantes emerge desde la comunicación para el desarrollo, una especialidad que comprende a las investigaciones y prácticas comunicacionales para mejorar las condiciones de la vida humana en las dimensiones económicas, sociales, políticas, culturales y ambientales, entre otras.

