

***SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL, CONFLICTOS Y
SENSIBILIDADES: DISPUTAS POR LA MOVILIDAD Y EL
DESPLAZAMIENTO EN LA CIUDAD DE CÓRDOBA, ARGENTINA***

***SOCIO-SPATIAL SEGREGATION, CONFLICTS AND SENSIBILITIES:
DISPUTES OVER MOBILITIES AND DISPLACEMENT IN THE CITY OF
CÓRDOBA (ARGENTINA)***

Ana Lucía Cervio y Gabriela Vergara

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)

Centro de Investigaciones y Estudios Sociológicos (CIES)

Recibido: 17/04/2017 - **Aceptado:** 2/05/2017

Formato de citación: Cervio, A. L. y Vergara, G. (2017). “Segregación socio-espacial, conflictos y sensibilidades: disputas por la movilidad y el desplazamiento en la ciudad de Córdoba, Argentina”. *Aposta. Revista de Ciencias Sociales*, 74, 111-144, <http://apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/acervio.pdf>

Resumen

En este artículo, se analizan las conexiones entre estructura social y estructura espacial, en sus vinculaciones con la segregación socio-espacial, a partir de conflictos asociados con la movilidad y el desplazamiento urbano protagonizados en los años '80 y primera década del siglo XXI. Para alcanzar dicho objetivo, se propone el siguiente esquema argumentativo: 1) se articulan los conceptos de segregación socio-espacial, conflictos y sensibilidades; 2) se describen brevemente algunas redes de conflicto identificadas en Córdoba durante el período estudiado; 3) se analizan conflictos vinculados con la movilidad y el desplazamiento dentro de la ciudad, protagonizados por “vecinos” de barrios periféricos durante los 80, y por “carreros” en los '2000 y, 4) en clave de una

sociología de los cuerpos/emociones se interpreta la (in)movilidad como mensaje, ausencia y síntoma de los procesos de estructuración social.

Palabras clave

Movilidades urbanas, segregación socio-espacial, conflictos; sensibilidades.

Abstract

In this article, we analyze the connections between social structure and spatial structure in their links with socio-spatial segregation, based on conflicts related to mobility and urban displacement in the 1980s and the first decade of the 21st century. To reach this objective, the following argumentative scheme is proposed: 1) articulate the concepts of socio-spatial segregation, conflicts and sensibilities; 2) briefly describe some conflict networks identified in Córdoba during the period studied; 3) discusses conflicts related to mobility and displacement within the city, carried out by "neighbors" of peripheral neighborhoods during the 1980s, and by "carreros" in 2000 and, 4) in the key of a sociology of the bodies/emotions is interpreted (in) mobility as a message, absence and symptom of social structuring processes.

Keywords

Urban mobilities, socio-spatial segregation, conflicts, sensibilities.

1. INTRODUCCIÓN

Desde hace algunas décadas, las transformaciones del capitalismo a escala global vienen implicando reconfiguraciones tanto en los modos de organizar el espacio urbano como en las maneras sociales de habitarlo. Los complejos procesos de “mercantilización de la vida” que caracterizan al siglo XXI suponen la emergencia de prácticas, conflictos y vivencialidades que obligan a reactualizar las tradicionales aproximaciones teóricas para el estudio de las ciudades y los conflictos que tienen lugar en ellas. La ciudad es un innegable centro de producción y reproducción de espacios, cuerpos y emociones. Como tal, pone en evidencia las maneras en las cuales el capitalismo reconfigura y actualiza su dominio en y desde tramas espaciales segregacionistas y expulsivas,

condicionando de ese modo las prácticas y las formas de sentir de quienes se encuentran en los bordes físicos y simbólicos de la misma.

Una de las vías analíticas para indagar cómo la segregación socio-espacial se materializa en las prácticas cotidianas de los sujetos que habitan las ciudades radica en las estrategias de movilidad y en las características que asumen los desplazamientos urbanos. La movilidad espacial de las distintas clases sociales es un hecho sociológico que acontece a diario en toda ciudad del mundo. Millones de recorridos particulares y colectivos entretejen los tiempos-espacios de las ciudades, *demandando* infraestructura y servicios (transporte, corredores, semaforización, controles viales, sendas peatonales, etc.), *organizando* prácticas ligadas al viaje (cálculos de los tiempos que implica “salir”, “viajar”, “llegar”; previsión y disposición de dinero y otros recursos indispensables para desplazarse; autocuidados corporales, estrategias de seguridad, etc.), y también *expresando* conflictos asociados con la disputa por el espacio público y por el acceso a bienes y servicios urbanos (frecuencias y estado de las unidades del transporte; estado de las vías de circulación; disponibilidad de caminos; conservación de sendas peatonales, etc.). La localización diferencial de los lugares de residencia y los espacios de reproducción cotidiana, como el trabajo o la educación, explican en mayor medida la movilidad como una de las principales características de las ciudades modernas (Sennet, 2007; Mongin, 2006). La dinámica que adquiere la distribución y configuración de las vías de movilidad “disponibles”, condiciona los desplazamientos posibles, según la posición y condición de clase de los sujetos, emergiendo como uno de los conflictos urbanos más importantes. Esta lógica conflictual vinculada con la movilidad se manifiesta estructuralmente en la distribución diferencial de las posibilidades de acceso a medios y vías de transporte. Desde allí, tal conflictividad se extiende a la organización de la vida, en clave de los tiempos de los sujetos, es decir, en la cantidad de horas-vida que demandan los desplazamientos necesarios para la reproducción material de la existencia cotidiana en las ciudades. Y esto es, indudablemente, una cuestión de clase.

En otros lugares hemos analizado la ciudad como centro para la producción y reproducción de las lógicas que estructuran lo social en la actual fase de acumulación capitalista (Cervio, 2013, 2015a; Cervio y D’hers, 2012), indagando tanto los conflictos que se instancian en la trama urbana (Scribano y Cervio, 2010; Cervio, 2016, 2015b,

2010), como las experiencias y sensibilidades vinculadas con la movilidad (Vergara y Fraire, 2017; Cervio, 2013).

En este artículo nos proponemos observar la movilidad como “síntoma” de la segregación socio-espacial. Entendida como un fenómeno que promueve en forma simultánea prácticas y procesos de diferenciación, desigualdad y desencuentros entre clases sociales, la segregación socio-espacial es una de las dimensiones de los procesos de estructuración social del capitalismo actual en las ciudades del Sur Global. En este marco, buscamos dar cuenta de una de las formas que ha asumido y las modalidades en que se manifiesta la segregación socio-espacial en la ciudad de Córdoba (Argentina) a lo largo de las últimas décadas. Desde un análisis sociológico crítico centrado en los cuerpos/emociones, asumimos que los conflictos que se espacializan en contextos urbanos se vinculan con las formas en que se estructura la sociedad y las sensibilidades. Concretamente, indagamos las conexiones entre estructura social y estructura espacial, en sus vinculaciones con los procesos de segregación socio-espacial, a la luz de una serie de conflictos asociados con la movilidad y el desplazamiento urbano protagonizados en los años 80 y primera década del siglo XXI por sujetos que (re)producen su cotidianeidad en contextos de segregación socio-espacial.

El análisis de los conflictos seleccionados forma parte de investigaciones [1] que comparten supuestos epistemológicos, teóricos y metodológicos. Además, la mayoría de los datos sistematizados en este artículo fueron construidos en base al registro hemerográfico del periódico de mayor tirada de Córdoba Capital, *La Voz del Interior*, en sus versiones digital e impresa. A partir de esta meta-interpretación de los datos, inscriptos en mediaciones estructurales que operan como redes de conflicto, mostramos que durante el período 1980-2000 la ciudad de Córdoba afirma y profundiza su carácter segregante, y que las tramas espaciales (segregacionistas y expulsivas) resultantes de tal proceso son in-corporadas por los sujetos como *sensibilidades del habitar*. A su vez,

¹ Una, corresponde a la tesis doctoral de Ana Lucía Cervio, titulada “Los sentidos de ciudad desde organizaciones de base territorial. Córdoba: 1983-1992” (UBA) y su proyecto de investigación en curso: “De la ‘ciudad democrática’ a las ‘ciudades-barrios’. Sensibilidades y experiencias del habitar en la ciudad de Córdoba durante los años ’80 y ’2000”, aprobado por CONICET. La otra, es una conexión entre la tesis doctoral de Gabriela Vergara y su proyecto “Sensibilidades en tensión: Trabajos, acciones colectivas y mujeres. Un análisis desde la estructuración social en San Francisco y Villa María (2002-2016)”, aprobado por CONICET.

dichas sensibilidades se inscriben y expresan, entre otras, en las manifestaciones conflictuales asociadas con la movilidad y el desplazamiento urbano.

Para alcanzar dicho propósito hemos dispuesto la siguiente estrategia argumentativa. En primer lugar, realizamos una articulación conceptual entre segregación socio-espacial, conflictos y sensibilidades, en tanto entramado analítico que proponemos para “observar” los conflictos seleccionados. En segundo lugar, a modo de repaso y contextualización de las redes de conflicto identificadas en Córdoba durante el periodo estudiado, describimos brevemente algunas de las principales transformaciones en la estructura productiva y en el mercado de trabajo. En tercer lugar, efectuamos un análisis de conflictos vinculados con la movilidad y el desplazamiento dentro de la ciudad, protagonizados por “vecinos” de barrios periféricos durante los años 80, y por “carreros” en los años 2000. Finalmente, en clave de una sociología de los cuerpos/emociones interpretamos la (in)movilidad como mensaje, ausencia y síntoma de los procesos de estructuración social.

2. SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL, ACCIONES COLECTIVAS Y SENSIBILIDADES EN CONTEXTOS URBANOS

Junto con las metamorfosis registradas en el mundo del trabajo (Antunes, 2005; Neffa, 2003; De la Garza, 2012; Scribano, Vergara, Lisdero y Quattrini, 2015; Vergara y Lisdero, 2015), y la incidencia de las políticas sociales en la vida cotidiana de millones de sujetos (De Sena, 2016, 2014; Scribano y De Sena, 2014; Danani, 2004; Halperin Weisburd, 2008), la segregación socio-espacial en contextos urbanos es una de las dimensiones de los procesos de estructuración social que definen y configuran a las ciudades capitalistas en la actualidad.

Diversos autores vienen dando cuenta de la emergencia de esta nueva configuración urbana, acuñando metáforas que señalan la *dualización* como clave para interpretar los procesos sociales que tienen lugar en las ciudades de la región. En este sentido, se proponen categorías tales como “*metrópoli fragmentada*” o “*sociedad archipiélago*” (Prévôt Schapira, 2002), para abordar los procesos de segregación urbana que (se) materializan (en) la producción de territorios diferenciales que consolidan formas de

vida antitéticas: por un lado, la segregación autoinducida de los sectores de más altos ingresos y, por el otro, la segregación estructural (por expulsión) de los pobres urbanos. Así, la polarización social que devuelve como postal el paisaje urbano del Sur Global implica la “coexistencia de dos mundos aislados” (Saraví, 2008), producto de la “suburbanización de las elites” y la “insularización” de vastos territorios que concentran la pobreza más extrema (Arizaga, 2005; Janoshka, 2002; Núñez y Ciuffolini, 2010).

Como concepto, la segregación supone *diferenciación*, pues indica la distribución diferencial de los sujetos en la ciudad de acuerdo a posiciones y condiciones de clase. Cuando se observan los rasgos que adquiere la distribución de la población en ciertas áreas urbanas, o bien las magnitudes y cualidades que reviste la concentración de determinados grupos en espacios específicos de la ciudad, la diferenciación supone un concreto posicionamiento de los sujetos y de los espacios que obliga a complejizar el concepto y pensar la segregación como criterio de jerarquización social y, a partir de allí, como expresión espacial de la *desigualdad*. Dicha configuración es característica de América Latina en el espacio urbano, entre otros aspectos, a la luz de la coexistencia de áreas que limitan y excluyen los puntos de contacto entre clases, evidenciando un fuerte proceso de zonificación y encapsulamiento territorial de acuerdo a parámetros socioeconómicos claramente definidos (Cervio, 2015a, 2015c). Así, además de diferenciación y desigualdad, la segregación urbana supone *desencuentro entre clases*, es decir, la virtual cancelación de sociabilidades e interacciones entre sujetos que se reconocen “extraños”. En su fluir, intenso y conflictivo, este proceso de extrañamiento traza la línea física y simbólica que demarca el “ellos/nosotros”, poniendo “en jaque” lo urbano como *ese* lugar de encuentros e intercambios (por antonomasia), e instituyendo a la desconfianza respecto al *otro* (devenido amenaza) como uno de los rasgos más palmarios de la ciudad capitalista (Scribano y Cervio, 2010).

Desde la perspectiva apuntada, las sensibilidades (clasistas) vinculadas con el habitar y los conflictos asociados con ellas, emergen como una superficie de inscripción válida para indagar los actuales procesos de estructuración social, pues precisamente se han venido constituyendo en lugares analíticamente privilegiados para interpretar la constitución de las sociedades. Siguiendo a Melucci, el conflicto es “la lucha entablada entre dos o más actores que buscan la apropiación y el control de recursos considerados

valiosos” (1996: 22). Dichos recursos pueden ser de naturaleza material y/o simbólica, y en las disputas por su apropiación los actores ponen en juego diferentes valoraciones e intereses que pueden coincidir o no con los de sus antagonistas. De manera general, las acciones colectivas son precedidas y presididas por uno o más conflictos que, velados o manifiestos, colaboran en la reproducción de las condiciones que posibilitan la existencia de las primeras.

Una acción colectiva siempre es el resultado de otras anteriores, al tiempo que se convierte en potencialidad para la aparición de nuevas. De esta forma, “involucran momentos de latencia y manifestación, haciendo referencia con ello a su potencial o manifiesta visibilidad como resultado de otras acciones colectivas e individuales” (Scribano, 1999: 48). Así, toda acción colectiva está ligada a una *red de conflictos*. Es decir, las relaciones implicadas en ella siempre remiten a tejidos conflictivos anteriores que, de alguna manera, dan sentido a las luchas reivindicativas actuales. Como sostiene Scribano: “una red de conflictos da posibilidades de visibilidad a otra red de conflictos que, sumergida o velada, está potencialmente instalada en las relaciones sociales cotidianas” (2003: 121).

En tanto *formas de espacialización de tiempos*, en las que los sujetos articulan metas, decisiones, inversiones emocionales-afectivas y recursos expresivos en el marco de una *relación conflictual operante*, las acciones colectivas son señales o *profetas* –al decir de Melucci– de los grandes dilemas que atraviesan a la sociedad en un tiempo-espacio dado. De allí que, a partir de su naturaleza conflictiva, las acciones colectivas puedan conceptualizarse como *síntomas* de los procesos de estructuración social, *mensajes* de la redefinición de los límites de compatibilidad sistémica y *ausencias*, pues señalan los hiatos, las fallas y fisuras de un sistema desprovisto de los viejos mecanismos de síntesis social (Scribano y Schuster, 2001).

Entendidas como un instante de interpelación conflictual que devela los procesos de estructuración social, las acciones colectivas anudan y comunican una densidad significativa y emocional hacia el interior del colectivo, hacia los antagonistas y hacia las audiencias.

En principio, la *forma* que reviste la acción (corte de accesos, paros, marchas, cacerolazos, etc.) condensa y comunica sentidos, pues materializa la relación existente entre sujetos, espacios, discursos y sentidos (Scribano, 2003; Cervio, 2016). En este marco, uno de los indicadores conceptuales de la forma son los *recursos expresivos* utilizados y seleccionados por los colectivos para otorgar visibilidad al conflicto en una coordenada tiempo-espacio dada. Son recursos expresivos los cánticos, consignas, pancartas, accesorios corporales, locaciones, cromaticidades, etc. que acompañan y configuran la manifestación conflictual. De acuerdo con Scribano, “un recurso expresivo se puede conceptualizar como un objeto textual que permite delimitar, construir y distribuir socialmente el sentido de la acción (...) Los recursos expresivos se construyen y utilizan como productos de sentido y son, a la vez, sentidos en producción” (2003: 125). Desde esta perspectiva teórica, éstos son conceptualizados como *vehículos de sentido* y *mensajes con sentido*, pues anudan las demandas de identidad colectiva con las demandas de visibilidad conflictual.

En otro lugar (Cervio y Guzmán, 2017), definimos los recursos expresivos como *objetos sensibles* (sonoros, olfativos, visuales, táctiles, gustativos) que no sólo confieren visibilidad a las redes conflictuales que subyacen y configuran a un episodio de protesta. También colaboran en la configuración de procesos identitarios vinculados con un “nosotros compartido” (demandas de identidad colectiva, *sensu* Melucci) y construyen audiencias (antagonistas y potenciales aliados), delimitando, elaborando y distribuyendo socialmente el sentido de la acción colectiva.

Por su parte, otra dimensión analítica que adquiere relevancia para el estudio de las acciones colectivas y conflictos sociales en sus conexiones con los procesos de estructuración social son las denominadas “valoraciones simbólicas”. Éstas aluden a los marcos de sentido que configuran la densidad significativa y afectiva de todo proceso conflictual. Siguiendo la definición de conflicto propuesta por Melucci (1996), podemos afirmar que “la diversidad de valoraciones que portan los contendientes de la relación conflictual está sujeta al juego de posiciones-disposiciones que supone la geometría clasista que insta la propia expansión del capital. Estos aspectos refieren mutuamente al *quantum* de energía corporal y social disponible para invertir en la disputa por la apropiación del bien en cuestión, así como a la línea divisoria entre los *estados del*

sentir y del hacer “legítimos” y/o “abyectos” que consagra la situación de dominación” (Cervio, 2016: 39).

Ahora bien, reconociendo que los procesos de segregación socio-espacial que caracterizan a las ciudades capitalistas son una dimensión de los procesos de estructuración social, y que las conflictividades sociales derivadas de la diferenciación, desigualdad y los desencuentros entre clases promovidos por tal rasgo estructural contribuyen a configurar *sensibilidades del habitar enclasadas*, la pregunta por los modos en que dicha sensibilidad se hace práctica, cuerpo y experiencia adviene central.

Desde una sociología de los cuerpos/emociones, podemos afirmar que es debido a la condición corporal que como agentes sociales vivimos (en) el mundo, lo aprehendemos y somos moldeados por él. Este mundo está configurado bajo un modo de estructuración social capitalista en función del cual los cuerpos ocupan posiciones y condiciones de clase diferenciales (*sensu* Bourdieu). En esta línea, la *materialidad*, *constructibilidad* e *historicidad* son los ejes desde donde las “tramas corporales” (Vergara, 2012) son entendidas como el conjunto de disposiciones configuradas en la interpenetración de dimensiones socioculturales, subjetivas/identitarias y orgánicas a lo largo de una biografía, y de acuerdo con el lugar social ocupado por el sujeto. En otras palabras, tiempo y espacio operan como los ejes cartesianos de las tramas corporales, configurando a la vez la subjetividad, la socialización y la configuración orgánica. En este sentido, la condición corporal se vuelve central a los fines del presente análisis, dado que implica al mismo tiempo las formas de (in)movilidad así como los modos de sentir y experimentar la ciudad.

Las tramas corporales enfatizan la dimensión del cuerpo-social y sus capacidades de movimiento, la cual “incluye todo el conjunto de aprendizajes y saberes sociales, prácticas, hábitos, lenguaje, que moldean y modelan al cuerpo ‘orgánico’. La socialización es el proceso que permite la incorporación de la sociedad y, a la vez, la que contribuye a la constitución de la subjetividad. Además se consideran en esta dimensión las actividades sociales que los cuerpos realizan, particularmente en relación al trabajo y a la participación en acciones comunitarias o colectivas” (Vergara, 2012: 145).

En otro lugar (Vergara y Fraire, 2017), analizamos las prácticas de (in)movilidad y sus sensibilidades a partir de la noción de “cuerpo-movimiento” propuesto por Scribano, en el sentido de la inscripción corporal de las posibilidades de acción. Dicho concepto se articula con “el cuerpo *imagen*: es un indicador del proceso de cómo ‘veo que me ven’. Por su parte, el cuerpo *piel* señala el proceso de cómo ‘siento-naturalmente’ el mundo (...) Estas tres maneras de reconstruir las vivencias corporales se plantean como vías de análisis e interpretación acerca del modo en que aparecen socialmente las formas corporales” (Scribano, 2007: 100).

En clave del análisis propuesto en este artículo, las condiciones objetivas se inscriben en los cuerpos, propiciando prácticas de (in)movilidad que se asocian a las percepciones y emociones que los sujetos tienen sobre la ciudad que habitan. De ahí que las experiencias en los espacios urbanos permitan “mapear” analíticamente no sólo las percepciones y emociones sino también el estado de los conflictos sobre los que se fundan y operan las aludidas experiencias en y con la ciudad.

Desde la perspectiva apuntada, los vínculos entre (in)movilidades, conflictos y emociones es uno de los ejes interpretativos posibles para abordar las experiencias en las ciudades capitalistas. En ellas, los límites, márgenes y bordes son formas a través de las cuales se delimitan muros mentales y materiales que operan como encapsulamientos de cuerpos y de prácticas enclasadas (Scribano, 2013).

Movilidades restringidas se asocian con emociones que se instancian, reproduciendo la ciudad. Así pues, las ciudades generan plexos de sensaciones. Los procesos de fragmentación y segregación socio-espacial –aludidos párrafos arriba– se combinan con determinadas formas de percibir y sentir la ciudad, configurando experiencias particulares de lo urbano en función de las diferentes actividades que las capacidades de acción de los cuerpos (*piel-imagen-movimiento*) permiten y/o impiden (Cervio, 2012). Desde esta perspectiva teórica, las experiencias se traman en las tensiones entre las sociabilidades, las vivencialidades y las sensibilidades. Estas últimas se definen a partir de la relación entre percepciones, emociones y sensaciones que se construyen socialmente desde y para las políticas de los cuerpos y las emociones sobre las que se

funda y opera la dominación en la actual fase de acumulación capitalista (Scribano, 2009).

3. BREVE HISTORIZACIÓN DE LAS REDES DE CONFLICTO: TRANSFORMACIONES EN LA ESTRUCTURA PRODUCTIVA Y EL MERCADO DE TRABAJO EN CÓRDOBA (1980-2000)

Las ciudades capitalistas segregan socio-espacialmente dejando en condiciones cada vez más agudas de pobreza y expulsión a los sujetos que reproducen su cotidianeidad en contextos de extrema privación. Esta segregación ha sido sostenida y reproducida durante más de tres décadas por las transformaciones en la estructura productiva.

Como en otros países de la región, las urbes argentinas muestran las cicatrices de las políticas implementadas desde el último gobierno militar (1976-1983) –asociación entre la Doctrina de la Seguridad Nacional y el neoliberalismo– pasando por el ajuste estructural y sus efectos en el mercado de trabajo. Entre las transformaciones económicas y productivas derivadas de tal proceso, destacan la apertura económica, la terciarización, la emergencia del modelo económico post-sustitutivo [2] y el cambio hacia un rol de arbitraje del Estado (Aspiazu, Basualdo y Schorr, 2001; Neffa, 2003), las cuales generaron formas precarias de empleo, desempleo, cuentapropismo informal, feminización de la mano de obra, entre otras consecuencias. La sumatoria y persistencia de estos procesos resultó en una evidente política corporal basada en la diferenciación, estigmatización y segregación de miles de sujetos (Cervio, 2015a, 2012). Las transformaciones registradas en el país se instancian en la ciudad de Córdoba, materializándose de diversos modos. Una de las consecuencias más ostensibles de la aludida aleación económico-política es la metamorfosis del mundo del trabajo, de la mano de la desindustrialización, la precarización e informalidad laboral –en particular en el sector servicios–, aumento de la producción agrícola –soja, principalmente–, desempleo masculino, feminización laboral, etc.

² El estado de la estructura productiva y el mercado de trabajo después del ajuste estructural puede describirse siguiendo la interconexión de los siguientes procesos: a) continuidad creciente a la desindustrialización; b) simplificación productiva, c) tendencia a la concentración en oligopolios, d) deterioro de las Pymes, e) acceso diferencial al crédito, f) carácter asimétrico de la apertura comercial, g) expulsión de mano de obra, caída de salarios y regresión distributiva, h) reestructuración regresiva de la producción fabril, y i) valorización financiera (Aspiazu, Basualdo y Schorr, 2001).

La impronta de ciudad “industrial y automotriz” que Córdoba mostró “orgullosamente” durante los años 50 y 60, se trastocó en forma drástica (y sostenida) en las décadas subsiguientes. Tal es así que durante los primeros años del siglo XXI, la principal actividad productiva llegó a ser la agroindustria [³]. Si analizamos el mercado de trabajo en clave de relaciones de género, podemos advertir algunas transformaciones en el mundo del trabajo que develan su innegable carácter de clase. Asimismo, aparece como una dimensión estructural crucial, en tanto muestra la paulatina desestructuración del perfil industrial-automotriz cordobés y el advenimiento de un mercado de trabajo atravesado/constituido por las lógicas de la precarización e informalidad.

Siguiendo la *Clasificación Industrial Internacional Uniforme* (CIIU), en Córdoba, hacia 1974, más del 50% de las trabajadoras se concentraban en cuatro actividades: la fabricación de prendas de vestir (rama 322), la instrucción pública, los servicios médicos y odontológicos y otros servicios de sanidad, y el servicio doméstico. En el empleo industrial “las mujeres representaban además el 75%, del empleo de la rama 322 y éste a su vez, el 49% del total que trabajaban en la industria” (Alasino, 1991:176). En el marco de la desindustrialización, este sector fue particularmente afectado. En efecto, en 1977 se redujo el empleo en un 19% debido al estancamiento en el sector de comercio y servicios que expulsó mujeres, al igual que la industria (principalmente, textil). En 1980, las consecuencias estructurales del nuevo modelo económico acentuaron los efectos de la desindustrialización y la paralización de la construcción. Como contrapartida, se produjo un auge en el sector de servicios financieros que elevó el empleo femenino en un 33% frente a un nuevo retroceso masculino.

Entre 1973 y 1984, en la ciudad de Córdoba se produjo una brusca caída de los ingresos que duplicó la cantidad de ocupados con ingresos menores al valor de media canasta familiar. Entre estos ocupados se registraba una sobrerrepresentación de las mujeres, lo cual indica que la mayor participación femenina que se verifica después de 1977 resultó de presiones económicas emergentes desde los hogares debido a un estado general de carencias; fenómeno que se combinó con una atracción en puestos “típicamente

³ Según un informe oficial, “Córdoba cuenta con un tejido industrial muy diversificado, dentro del cual se destaca, después de la agroindustria, la industria automotriz, conformada por un número importante de pequeñas y medianas empresas autopartistas y tres terminales automotrices, las cuales en 2010 ensamblaron más de 190 mil automotores, equivalentes al 26% del total nacional” (DINREP, 2010).

femeninos”, con buenos ingresos, dentro del sector servicios. En este sentido, la reducción de la diferencia en los ingresos entre varones y mujeres no se produjo por una mayor equidad, sino por “un mayor deterioro de los ingresos de los ocupados masculinos, como consecuencia de una pauperización general de la economía urbana” (Alasino, 1991:183). Esta paradoja muestra menor desigualdad de género, por un lado, pero mayor polarización, pobreza y distanciamiento entre clases, por el otro.

Según la Encuesta Permanente de Hogares (EPH-INDEC), en octubre de 1986, en Córdoba la tasa de participación de los varones duplicaba a las mujeres. Sin embargo, considerando los niveles sociales, aparecían notables diferencias en este último grupo. Los ingresos del estrato femenino alto duplicaban al respectivo de ingresos bajos. La inserción de las mujeres pobres se encontraba afectada por diversas variables, entre las cuales podemos mencionar: el nivel educativo, las demandas del trabajo doméstico según las etapas del ciclo de vida, el nivel de ingresos que mostraba la inexistencia de discriminación por género entre los pobres y, en el caso de las mujeres adultas, la desprotección respecto de la cobertura previsional, dada la ausencia de una actividad laboral formal previa, en la etapa de actividad. Considerando el primer factor, se observó que a mayor nivel educativo se daba una mayor participación femenina en los grupos no-pobres, mientras que entre las pobres “sus tasas de participación se muestran poco sensibles ante variaciones en los años de escolaridad” (Montoya, 1993: 208).

Entre 1970-1980, el crecimiento de la economía provincial fue del 40.7%, pero durante la década siguiente, se redujo en 13.3% [4]. Por su parte, en los años 90, la economía cordobesa no eludió los efectos de la aplicación del ajuste estructural que afectó, fundamentalmente, a las dos ramas de actividad en las que la provincia se destacaba: la automotriz y metalmecánica. A ello se sumaron los vaivenes del contexto macroeconómico internacional y nacional: la crisis del Tekila en 1995, Caipirinha en 1999, y la crisis de 2001-2002, con la devaluación del peso argentino.

En términos socio-habitacionales, entre 1991-2001, alrededor de 128.000 personas se instalaron en la periferia de la ciudad de Córdoba: el 33,5% lo hizo en asentamientos

⁴ Informe “Producto Bruto Geográfico de la Provincia de Córdoba 1993-2002”. Gerencia de Estadísticas y Censos de la provincia de Córdoba. 2003. Versión digital.

ilegales/informales, y el 20% tenía viviendas subsidiadas para hogares de bajos ingresos. Sólo el 16.5% se instaló en barrios privados residenciales (*countries*).

Si bien los indicadores macroeconómicos son positivos, la informalidad urbana se mantiene debido al aumento en la distancia de los ingresos de los hogares y el costo de un terreno o vivienda, lo que genera menores posibilidades de acceso a través del mercado formal [5]. Así, en la ciudad de Córdoba se advierte “la expulsión de la población hacia las zonas donde el valor del suelo es más bajo (...); la anexión de parcelas de bajo valor en zonas periféricas para posibilitar la construcción de viviendas financiadas por operatorias públicas (...) y la aparición o crecimiento de sectores en situaciones de informalidad/irregularidad, tanto por densificación de algunas tipologías (caso de las villas de emergencia [6]), como por la aparición de nuevas como las tomas de tierra, que no se habían registrado con la intensidad con que comienzan a manifestarse a partir de los años 2008-2010 ” (Marengo y Monayar, 2012:13).

Los procesos estructurales mencionados se inscriben en la ciudad de Córdoba de los años 80 y 2000 bajo la tutela de un Estado que articula y facilita las condiciones para la reproducción del capital, legitimándolas a través de políticas públicas devenidas en políticas de los cuerpos y las emociones (Cervio, 2015a, 2015c). En este marco, uno de los *resultados (e insumos)* de la sostenida segregación social ostensible en Córdoba desde hace décadas es el aumento de la inmovilidad de amplios sectores sociales de su población.

⁵ Uno de los indicadores del proceso de segregación socio-espacial que se verifica en Córdoba en forma sostenida, al menos, desde la década del 80 radica en la relación entre el crecimiento del capital inmobiliario y la creciente expulsión de población hacia áreas urbanas con bajos estándares de urbanización. Así, el crecimiento por expansión que se registra en la ciudad es el resultado de un doble proceso de larga duración. Por un lado, políticas de desarrollo urbano que buscan incrementar la productividad y atraer inversiones privadas que re-qualifiquen espacios estratégicos de la ciudad. Por otro lado, y subsidiario del proceso anterior, la progresiva ocupación diferencial del área periférica de acuerdo a posiciones y condiciones de clase (por ejemplo, conjuntos de vivienda social que contrastan social, económica y estéticamente con *countries* y barrios cerrados) (Cervio, 2015a).

⁶ En Argentina, las villas de emergencia refieren genéricamente a asentamientos poblacionales ubicados en tierras de propiedad fiscal o de terceros, cuyas condiciones de habitabilidad en general presentan algún grado de precariedad. Poseen una trama irregular, con acceso a las viviendas a través de pasillos, y el proceso de ocupación es individual. En Latinoamérica estos aglomerados de pobreza reciben distintas denominaciones: las “favelas” en Brasil, las “callampas” en Chile, los “cantegriles” en Uruguay, las “ciudades perdidas” en México, las “invasiones” en Ecuador y Colombia, las “chacaritas” en Paraguay, los “pueblos jóvenes” en Perú, los “tugurios” en Costa Rica, etc.

4. CUERPOS INMOVILIZADOS EN LA CIUDAD. ESCENAS CONFLICTUALES Y SENSIBILIDADES

Atendiendo a los procesos de segregación socio-espacial que atraviesan y configuran la vida de millones de sujetos en las ciudades del Sur Global, en lo que sigue se efectúa una aproximación a una serie de conflictos vinculados a los desplazamientos/movilidades en la ciudad de Córdoba, agudizando la mirada desde una sociología de los cuerpos/emociones.

Los episodios que se analizan en este apartado presentan ciertas diferencias en cuanto a su forma y reclamo. No obstante, más allá de la aparente desvinculación que podría suponer la temporalidad en la que se expresan, los conflictos seleccionados (y la posición y condición de clase de los sujetos que los protagonizan) comparten la inscripción en redes conflictuales asociadas con la *pobreza* y la *segregación socio-espacial* resultante de la *desarticulación del mercado de trabajo* y la *estructura productiva en el marco del modelo post-sustitutivo*. Es decir, entramados de conflictos operantes que persisten como maneras socio-segregadas de habitar y experimentar la ciudad de Córdoba desde hace al menos tres décadas.

4.1. CONFLICTOS “VECINALES” POR EL TRANSPORTE URBANO DE COLECTIVO EN LOS AÑOS 80 [7]

En razón de los tiempos y distancias que insumen los recorridos que un sujeto conoce, los que considera posible realizar, y los que finalmente concreta, la práctica social del viaje conjuga la necesidad y el deseo de desplazamiento con las posibilidades estructurales de satisfacerlo en el marco de condicionantes de tipo infraestructurales, económicos, culturales y regulatorios.

⁷ Reproducimos de manera textual la expresión “vecinos” utilizada por el periódico consultado (La Voz del Interior) para nominar a los actores protagonistas de los episodios conflictuales seleccionados. En este sentido, es importante destacar que la aludida denominación podría generar interpretaciones ambiguas en su significado, sin embargo en los conflictos que analizamos remite a sujetos que habitan en la periferia de la ciudad y que reproducen su cotidianeidad en el marco de múltiples privaciones. Para un análisis más exhaustivo de esta categoría, véase Cervio (2013).

Si bien el transporte es necesario, pero insuficiente, para conocer las implicaciones y naturaleza de la circulación como totalidad, un paneo por los conflictos identificados en Córdoba durante la década del 80 indica que el déficit, inexistencia y/o deterioro de este servicio repercute en las posibilidades ciertas que detentan los sujetos localizados en los bordes urbanos para circular y conectar-se con otros barrios, así como con el centro de la ciudad. Aspecto que puede observarse tanto en las *formas* que adquiere la acción colectiva, como en las *redes de conflictos* y *valoraciones simbólicas* imputadas por los contendientes de la relación conflictual.

En los años 80 se verifican en Córdoba múltiples conflictos asociados con la movilidad intra y extra barrial. En una primera instancia, dicha conflictividad se liga con la imposibilidad corporal más primitiva de poder circular adecuadamente por el barrio debido al deterioro de las arterias y veredas que lo atraviesan. En adición, en la ciudad se registran conflictos asociados a las dificultades para movilizarse hacia otros sectores urbanos haciendo uso del servicio de transporte, así como la inseguridad individual y colectiva que implica transitar ante la falta de custodia policial, en particular, o por vivenciar alguna sensación de inseguridad, en general. Asimismo, los inconvenientes que genera el déficit o deterioro de desagües pluviales sistematizados es otro de los conflictos que atentan contra las posibilidades del movimiento corporal, ostensible en jornadas de lluvia en las que se producen anegamientos de las calles interiores o bien de las vías de circulación que conectan al barrio con otros alrededores y/o con el centro de la ciudad. Por último, se identifican conflictos ligados a la seguridad vial y al control vehicular, en los que al déficit de infraestructura específica se suma el desconocimiento o inadecuación de las normativas existentes, poniendo en riesgo el tránsito de peatones y automovilistas (Cervio, 2012).

Dentro del conjunto de bienes y servicios urbanos mencionados, el transporte de colectivos es el que señala de manera más palmaria las condiciones que asumen los movimientos que se desarrollan en una escala extra-barrial [⁸]. En este apartado, analizaremos protestas asociadas con el transporte de colectivos que tuvieron lugar en

⁸ Esta afirmación no supone que el resto de los bienes y servicios que, de manera más o menos directa, propician la circulación urbana (seguridad vial y control vehicular; calles y veredas; desagües pluviales; seguridad y vigilancia), así como los conflictos a ellos asociados, no constituyan obstáculos para la circulación por fuera de las fronteras barriales. Aquí queremos enfatizar el carácter estratégico que reviste el transporte público de pasajeros, en tanto inter-conector de sectores urbanos próximos y distantes.

barrios periféricos de Córdoba, particularizando en aquellas que asumieron la forma de cortes de accesos, calles y puentes. Para los fines de este análisis, la elección de dicho conjunto de episodios conflictuales responde al hecho de que se trata de modalidades de acción y opciones expresivas vinculadas a “poner el cuerpo” en el espacio público, en tanto implican inversiones emocionales-afectivas situadas en el tiempo-espacio de la protesta.

Analíticamente, cuando la voz parece no alcanzar, los sujetos seleccionan y construyen una serie de “medios” que, en razón de su materialidad, se transforman en “mensajes” de lo hasta entonces silenciado por la obviedad de la falta que se denuncia. Así, cuando la cantidad de ómnibus es insuficiente, las frecuencias muy irregulares, las paradas se encuentran a una distancia “prudencial” del barrio, el costo del boleto es elevado y una sola línea de colectivos no alcanza para cubrir la demanda existente, advienen cortes de accesos y otras modalidades de acciones callejeras que implican *poner el cuerpo, hacer ruido, encender fogatas, elaborar pancartas, entonar cánticos y convocar a la prensa* para ganar visibilidad ante la inmovilidad que supone vivenciar día a día la falta de transporte. Y allí no sólo la forma de la acción (cortes), sino también los cuerpos que protestan, devienen significativos recursos expresivos de esos instantes de expresividad que adquiere el conflicto.

En una base de datos sobre conflictos acaecidos en la ciudad de Córdoba durante el período (1983-1991) [⁹] se identificaron siete cortes de accesos, puentes y/o calles efectuados por “vecinos” ante el deterioro (o la inexistencia lisa y llana) de la prestación del servicio transporte urbano de colectivos en la periferia de la ciudad [¹⁰]. Si bien el

⁹ Base elaborada a partir del relevamiento hemerográfico de *La Voz del Interior* (versión papel), y que forma parte del material empírico trabajado en Cervio, 2012. Cabe aclarar que utilizar noticias periodísticas para efectuar un estudio de acciones colectivas posibilita, por un lado, ejercer un control y seguimiento metódico sobre los eventos que se identifican a lo largo del período considerado y, por el otro, reunirse con la información todas las veces que el análisis lo requiera. Sin embargo, un relevamiento como el que aquí sintetizamos no garantiza la total *visibilidad* de los sucesos acaecidos en un tiempo-espacio dado. Por el contrario, asumimos la premisa de que tanto en la “selección” como en el formato de las “noticias” decidido por el medio periodístico entran en juego parámetros e intereses políticos-comerciales que, al definir los modos de “recortar el suceso” y “construir lo noticiable”, inciden sobre la mencionada visibilidad.

¹⁰ La mayoría de ellos surgen en respuesta a los tres reordenamientos en el sistema de transporte implementados por la Municipalidad en febrero de 1985, enero de 1986 y marzo de 1987. También se verifican algunas protestas que denuncian el cese del servicio por razones gremiales, o bien porque las prestatarias se niegan a ingresar al sector debido al deterioro de las calles, o para “garantizar la seguridad de los trabajadores” del corredor.

peso relativo de esta modalidad de acción no es significativo en términos cuantitativos [11], cualitativamente llama la atención que en el contexto de la ciudad de los años 80 tenga lugar una forma de protesta que, con matices, alcanzará mayor difusión –por “contagio” de insumos y modalidades de usos de recursos expresivos– en el país a mediados de los 90 como consecuencia de las políticas de ajuste, privatizaciones y depredación de recursos naturales (Scribano, 1999, 2002; Schuster y Pereyra, 2002).

Un repaso por las particularidades de estas acciones señala que: 1) Son protagonizadas por “vecinos” que se convocan masiva y fragmentariamente para reclamar. 2) Obstruyen cruces ferroviarios y accesos clave de la ciudad, provocando congestiones de tránsito e imposibilitando la circulación del transporte de pasajeros, vehículos particulares y comerciales. 3) Se encienden fogatas, se elaboran pancartas alusivas y se organizan cuadrillas de vecinos encargados de custodiar el “normal” desarrollo de la protesta. Además de estos recursos expresivos, la *forma* misma de la acción (corte) es ya un mensaje de la situación socialmente problematizada: la paralización del tráfico opera como estrategia para otorgar visibilidad al conflicto, al tiempo que interpela (práctica y emocionalmente) a las audiencias. 4) Entre las demandas/reclamos manifiestos se destacan la inexistencia de líneas de colectivos en el sector; lejanía del servicio más próximo; irregularidad de las frecuencias; reestablecimiento de recorridos anteriores y costo del boleto. 5) La prensa es reconocida como una instancia clave, pues además de presentificar el conflicto a nivel mediático, la difusión de la “noticia” potencia la participación en la protesta (aliados) y/o convoca la atención de los responsables de atender las demandas (antagonistas). 6) Los cortes ocupan un lugar central en la cobertura del periódico durante dos o tres jornadas, de acuerdo a la duración de la protesta y a las consecuencias de la misma. Una de las variables que inciden en la “durabilidad de la noticia” es la ocurrencia (o no) de incidentes entre manifestantes y policía. 7) Las protestas convocan la intervención de fuerzas policiales. En dos de ellas se registraron heridos y detenciones. 8) Los manifestantes aluden discursivamente a los impactos que provoca la falta de transporte en la cotidianeidad de los vecinos del sector. En todos los casos se subraya el número de familias “afectadas” por las deficiencias en

¹¹ Durante el período, en la ciudad de Córdoba se verifican 40 cortes de accesos/calles/puentes, los que representan sólo el 2.4% del total de conflictos urbanos (1682). De acuerdo con la tipología de bienes/servicios en disputa, esta clase de repertorio de protesta tendió a ser más frecuente en reclamos ligados a la falta de transporte, agua potable y desagües pluviales, y casi en su totalidad fueron protagonizados por “vecinos” de distintos barrios de la ciudad (Cervio, 2012).

la prestación, usualmente sintetizadas en la imposibilidad concreta de viajar para ir al trabajo o para asistir a establecimientos educativos. 9) Los cortes son “levantados” como condición impuesta por las autoridades para iniciar las “negociaciones”.

Analíticamente, las redes de conflictos involucradas en estas protestas pueden sintetizarse como: a) *pobreza/segregación socio-espacial* y b) *distribución diferencial de bienes y servicios urbanos*. La primera, está ligada a las políticas de los cuerpos y del espacio desplegadas en el contexto urbano cordobés de los primeros años de la transición democrática, observables en el marco de un urbanismo estratégico estructurador de sensibilidades diferenciales respecto al acceso y al disfrute (Cervio, 2015a, 2015c). Muy conectada con la anterior, la segunda red de conflicto alude a los procesos de mercantilización que acompañan/configuran la gestión de la ciudad. Las acciones colectivas que otorgan visibilidad a este entramado conflictual señalan hacia la apropiación diferencial de bienes y servicios urbanos en base a posiciones y condiciones de clase cartográficamente identificables (Cervio, 2013).

En sus torsiones, ambas redes conflictuales develarían la distribución desigual y segregacionista que (se) instancia (ante) la ausencia de la posibilidad de trasladarse a la que se ven sometidos quienes habitan los bordes de la ciudad. En esta línea, no es casual que las valoraciones simbólicas [12] imputadas más enfáticamente por los manifestantes conjuguen la referencia estructural del conflicto en cuestión (*acceso/no acceso*) con la sensación que entrama el saberse destinatarios de un “transporte de segunda” (*abandono*).

En otros términos, el conjunto de conflictos analizados devela un mecanismo de estructuración social claro: la *pobreza y la segregación socio-espacial* operan como contenido y continente de las condiciones de reproducción material de sujetos que vivencian cotidianamente la inmovilidad como una de las maneras del habitar la ciudad.

¹² Entre otras variables, en la base de datos sobre conflictos utilizada para este análisis, se sistematizaron las “valoraciones simbólicas” puestas en juego por los participantes de la relación conflictual. En términos operacionales, las mismas fueron registradas a partir de las “voces de los actores” presentadas por el periódico (expresiones entrecomilladas) y luego categorizadas de acuerdo al plano de las *sensaciones* manifiestas en la noticia, o bien a la posición de los actores respecto a la *referencia estructural* del conflicto, según corresponda. Sin embargo, cabe destacar que ésta es una distinción puramente analítica pues, como venimos argumentando, las sensibilidades no pueden comprenderse si no es en el marco de los procesos estructurales que tienen lugar en un tiempo-espacio dado.

En adición, dicha red conflictual se anuda con una evidente discrecionalidad, de corte clasista, que hace de la *distribución diferencial de bienes y servicios urbanos* un potente “aliado” para la consolidación de la sensibilidad del “habitante de segunda” (Cervio, 2013). De este modo, y más allá de la “calidad” de los bienes demandados y de la forma seleccionada por los manifestantes para nominar la ausencia (semantizada bajo la rúbrica del “derecho”, “necesidad”, “reclamo”, etc.), aquí nos interesa señalar que la lógica del *apartheid* se impone como encarnación de la separación social proyectada sobre el espacio y sobre los cuerpos en la ciudad capitalista [13]. Tal separación (segregante y segregadora) se actualiza en la cotidianeidad de los sujetos como una mediación que opera estructurando sensibilidades asociadas con la “falta de”. En este sentido, no es casual que frente a conflictos ligados al transporte, las principales valoraciones imputadas por los manifestantes conjuguen la referencia estructural de los mismos (*acceso-no acceso*) con la sensación (*abandono*) que provoca el saberse destinatarios de “servicios de segunda”.

En esta clave de lectura, el *abandono* es la sensación más literal que invocan fundamentalmente los sujetos por la vía de los conflictos que denuncian. En efecto, al reconocerse inmersos en condiciones estructurales que van en detrimento de movimientos corporales tan primarios como salir de la vivienda, transitar por el barrio o fuera de él sin correr riesgos, el *desamparo* personal y comunitario, así como el *olvido* del entorno barrial emergen como las dos caras (interrelacionadas) de la sensación aludida.

En líneas generales, el abandono es un sentimiento de “falta de” que sacraliza la privación como vivencia del *ser/estar/sentir* el fragmento de la ciudad que ocupan sujetos que se encuentran en condiciones de segregación. Estas faltas, objetualizadas en la negación de bienes y servicios (como el transporte), realizan un concreto trabajo de estructuración de sensibilidades, performando narraciones sobre un mundo social limitado al régimen de la suficiencia, en tanto “mínimo indispensable” de/para la habitabilidad (Cervio y D’hers, 2012).

¹³Aquí se retoma la noción de segregación propuesta por Henri Lefebvre (1978), quien la define como un conjunto de prácticas que proyectan sobre el espacio la *separación* del acceso y el disfrute de bienes, ritmos y flujos que estructuran lo urbano como totalidad.

Así, en los conflictos que reivindican la “urgencia” por la atención de deficiencias asociadas con la movilidad corporal, puede observarse que los reclamos siguen una especie de temporalidad “espiralada”, identificable no sólo en las posibilidades (energéticas) que detentan los sujetos para sentirlas, ponerlas en palabras y demandarlas, sino también en las condiciones materiales para que las mismas sean visibilizadas y reconocidas como “legítimas” por los “soportes” institucionales encargados de atenderlas. Esta “seguidilla” de vacíos asociados al abandono, en su acepción de desamparo y olvido [14], per-forma el “techo” de lo que se *puede/debe demandar*, (re)produciendo un camino del sentir que va desde el malestar hasta la resignación (muchas veces desapercibida) que supone la transacción de ausencias primordiales: “si no podemos tener más colectivos, al menos que arreglen los que entran al barrio”; “desde hace años nos vienen prometiendo una nueva línea de colectivos; el gobierno dice que no hay presupuesto, pero por lo menos que nos envíen más unidades porque viajamos como animales” [15].

Así, el análisis de estas expresiones permite visualizar una compleja red de conflictos que no sólo activa las aludidas manifestaciones de protesta sino que, fundamentalmente, otorga visibilidad a un particular tejido de significatividad que (se) actualiza en las sensaciones detentadas por quienes habitan los bordes de la ciudad de Córdoba en los años 80.

Desde esta perspectiva, cuando las relaciones sociales implicadas en un conflicto particular remiten a mallas conflictivas anteriores ligadas a la *pobreza/segregación socio-espacial* y a la *distribución diferencial de bienes/servicios urbanos*, se evidencian fundamentalmente valoraciones simbólicas que anudan la sensación de *abandono* con el par referencial *acceso-no acceso*, en tanto binariedad que patentiza la lógica de la falta como una de las únicas certezas que ofrece a estos sujetos la ciudad que se (les) niega.

¹⁴ La “dejadez” que se percibe en términos del deterioro de los servicios e infraestructura urbana destinados a garantizar la circulación intra y extra barrial redundante (nuevamente) en la imagen del “habitante de segunda” que incorpora la des-atención como modo de reproducción de su cotidianeidad. Así, no es casual que el Estado municipal sea el principal antagonista y que la red de conflictos que develan mayoritariamente los registros que refieren al abandono como valoración simbólica sea “distribución diferencial de bienes y servicios urbanos” (Cervio, 2012).

¹⁵ Citas extraídas del relevamiento conflictual.

Estas valoraciones, no sólo movilizan una serie de recursos expresivos que vehiculan significaciones colectivas y, desde allí, otorgan visibilidad al conflicto (productos de sentidos) sino que, en el mismo acto, interpelan a las audiencias, sea en términos de antagonistas o bien de aliados reales/potenciales (sentidos en producción). En suma, mediante la *forma misma de la protesta* (poniendo el cuerpo) estas acciones evidencian no sólo las valoraciones simbólicas, sino también las redes conflictuales que (se) torsionan (en) el juego de la distribución desigual y segregacionista de las posibilidades de trasladarse por una ciudad que ha recuperado recientemente la democracia.

4.2. CARREROS, CABALLOS Y PROTESTAS EN LA PRIMERA DÉCADA DEL SIGLO XXI

Los conflictos vinculados con los residuos, su tratamiento y disposición final son una constante en Córdoba. En otro lugar (Vergara y Lisdero, 2015) hemos analizado una serie de protestas y reclamos que se produjeron en distintas ciudades del interior provincial a lo largo de la primera década del siglo XXI, a propósito de la instalación de vertederos regionales dispuestos por el Programa Córdoba Limpia [¹⁶], en los cuales uno de los actores que paradójicamente no aparecen son los recuperadores de residuos.

En este apartado analizamos las acciones colectivas de un tipo particular de recuperadores, los denominados “carreros”, debido a que su desplazamiento se realiza con vehículos movidos por tracción a sangre. Los carros tirados por caballos son el medio de movilidad que permite transitar grandes distancias y transportar importantes cantidades de residuos para ser reciclados a un costo relativamente bajo. De manera particular, nos centramos en cuatro episodios de un conflicto que se genera a partir de las diferencias en las valoraciones del acceso y permanencia de los carreros y sus caballos en el centro de la ciudad de Córdoba. [¹⁷]

¹⁶ Desde 1999, la Agencia Córdoba Ambiente impulsa el proyecto provincial de gestión de residuos ‘Córdoba Limpia’ que promueve el cierre de basurales a cielo abierto, la construcción de vertederos controlados, junto a un plan de difusión y capacitación.

¹⁷ Hasta 2015 se han registrado conflictos con los carros en la ciudad. Aunque las demandas han ido modificándose, sigue presente la disputa en torno a los caballos. En este marco, la Fundación Sin Estribo, que protege los derechos de los animales, ha interpuesto acciones judiciales contra los carreros en defensa de los caballos. Dicha Fundación también ha realizado marchas en las calles de Córdoba.

La elección de estas manifestaciones del conflicto tiene que ver con lo llamativo de la época en que fueron registradas. Las lecturas clásicas sobre la temática ubican a los cartoneros como actores insoslayables que emergen después de la crisis argentina de diciembre del 2001. A partir de esa fecha, se produce un incremento notable del número de cartoneros en las grandes ciudades. En un marco generalizado de pobreza, exclusión y precarización del empleo en las grandes ciudades argentinas, y como resultado directo del mayor precio de los materiales reciclables importados post-devaluación, el fenómeno se vio replicado por el interés mediático sobre la problemática, y por el aumento de las producciones académicas. Sin embargo, este repentino incremento no debe ocultar el hecho de que durante la década del 90 la actividad se encontraba en constante crecimiento.

En Córdoba tenemos indicios que acreditan su presencia visible y constante en dicho período. Por ejemplo, en 1993, obtuvo su personería jurídica la Cooperativa Los Carreros de Villa Urquiza (Córdoba) y, en 1999, se aprueba la Ordenanza Municipal N°10125 que establece la inscripción en un registro público de vehículos con tracción a sangre. Estos antecedentes dan cuenta de un conjunto de redes de conflicto que permiten la visibilización del conflicto ya en el mes de junio de 2000. En esa oportunidad un grupo de carreros corta la Costanera de la ciudad con sus carros, prohibiendo la circulación del tránsito. La relevancia de este episodio de protesta [18] radica en el hecho de ser una de las primeras manifestaciones protagonizadas por estos actores colectivos, precisamente antes de 2001, y cuyos recursos expresivos se han mantenido prácticamente constantes a lo largo de los 15 años subsiguientes.

Por su parte, en 2002, se registran protestas el 18 de julio y los días 7 y 12 de agosto. Las mismas se inscriben en un contexto de empeoramiento de las condiciones de vida, luego de la salida de la convertibilidad cambiaria [19], que provocó un aumento de la pobreza por ingreso y pérdida de empleo. A esta situación generalizada a nivel país, se suma un endurecimiento de las políticas de control del tránsito por parte del municipio cordobés.

¹⁸ Episodio inscrito en un registro en curso, utilizando la versión digital del diario *La Voz del Interior*.

¹⁹ Con el fin de revertir los efectos de la crisis desatada en el 2001, a partir del 1° de enero de 2002 se decreta el fin del régimen de convertibilidad instaurado en 1991. Éste establecía un tipo de cambio fijo de la moneda argentina respecto del dólar, disponiendo la paridad 1 dólar/ 1 peso. Para más información sobre la crisis del modelo de convertibilidad véase: Fair, 2017.

En los casos referidos, las formas expresivas de las protestas mantienen la misma lógica: caravanas de carros que van desde las villas [20] hasta el edificio municipal o de Tribunales, seguidas por cortes de calles (con carros) en las inmediaciones de la Municipalidad. La presencia en las adyacencias de la institución judicial se produce como consecuencia de la detención de algunos manifestantes; situación que generó ulteriores protestas en reclamo por su liberación.

Teniendo en cuenta las formas expresivas de estas protestas, podemos advertir una modalidad compartida que nos interpela en clave de las tensiones que aparecen entre la movilidad de estos cuerpos y sus posibilidades de reproducción social, y los procesos de segregación socio-espacial. Las protestas tienen como demanda la libre circulación por la zona céntrica con los carros tirados a caballos, en tanto se trata del área urbana que concentra una parte importante de la actividad comercial de la ciudad.

Como contrapartida a la circulación, los episodios conflictuales mencionados evidencian una lógica particular de concentración espacial del capital(ismo): el *centro* es el lugar de disputa de los carreros porque es uno de los puntos urbanos con mayor cantidad de locales comerciales, cuya actividad genera un importante caudal de desechos de cartón y nylon. De esta forma, el “ingreso” a dicha zona supone conseguir mucho material, en óptimas condiciones (limpio, seco) y en poco tiempo, lo cual redundaría en mayores posibilidades de incrementar los ingresos, dadas las condiciones de comercialización de los residuos reciclables. Es decir, los carreros tienen que desplazarse para llegar hasta donde los residuos –vuelto mercancías– se concentran. Y “llegar” devela la distancia espacial y social que separa a estos cuerpos del “centro”, en tanto lugar de consumo y generación de desechos.

Desde alguna mirada “miserabilista” o “conciliadora”, los carreros, al igual que los recuperadores que se desplazan en las ciudades –no están en un lugar fijo clasificando materiales– podrían ser vistos como los protagonistas de encuentros interclasistas fugaces, en tanto lograrían “vencer” la segregación espacial al trasponer las fronteras de sus lugares de residencia y de venta de materiales cuando transitan por las calles

²⁰ Se alude a las villas de emergencia, en tanto urbanizaciones periféricas en las que en general residen (y desde donde se movilizan) los carreros, protagonistas de los episodios conflictuales analizados.

céntricas o por zonas comerciales de la ciudad. Esto es: circulan, se desplazan, se mueven, son vistos; tienen contactos con comerciantes que les guardan materiales y restos de comida para los caballos, entre otros. Es decir, este *movimiento* podría ser tomado como argumentación para sostener que estos cuerpos tendrían otras alternativas en relación con quienes protagonizaron los conflictos por el transporte público en la década del 80, que analizamos en el apartado anterior.

Sin embargo, si interpretamos estas acciones colectivas en clave de una sociología de los cuerpos/emociones podemos advertir, en primer lugar, la presencia de redes de conflicto que se mantienen y transforman en torno a las metamorfosis del mundo del trabajo –las relaciones entre el Estado y las empresas privadas que controlan “el negocio de la basura”– junto con los procesos de socio-segregación espacial.

En segundo lugar, identificamos un conjunto de características compartidas por estos episodios de protesta en términos de sus recursos expresivos. Los *carreros van hacia el centro para ser vistos y se inmovilizan*, como emulando una huelga de los trabajadores informales del reciclaje. Sus cuerpos y sus caballos, es decir, las energías sociales y naturales, se detienen para lograr visibilidad. Habitualmente, los carros tirados con caballos se detienen ante (o en la parte posterior de) un comercio, industria o vivienda, en busca de residuos, comida, ropa, etc. Pero, en estas protestas, se paralizan frente al edificio municipal, en tanto actor que regula la circulación en el espacio de la ciudad a través de sus ordenanzas y disposiciones. A diferencia de lo que hacen a diario los carreros, cada uno con sus recorridos, en estas protestas todos van hacia el mismo lugar y allí se encuentran y se detienen. Así las demandas de libre circulación se expresan por su opuesto: detener los caballos y carros frente al Palacio Municipal tiene tanto de sinsentido para ellos como la prohibición de ingresar al centro. Los estacionan *como-si* fuesen automóviles, remarcando que los caballos son lo único que estos cuerpos tienen para moverse, para trabajar. En otras palabras: la movilidad y los caballos es lo único que les queda a los carreros para poder formar parte del ‘negocio de la basura’.

En tercer lugar, esta forma expresiva del “corte” con el “vehículo” que se usa para trabajar encuentra alguna similitud en su lógica con los “tractorazos” que durante 1998-2000 realizaron los productores agropecuarios en el sur de la provincia de Córdoba, allí

donde *prosperidad/propiedad/trabajo* eran los ejes de un período que llegaba a su fin (Scribano, 2004). Sólo que, a diferencia de los productores agropecuarios, los carreros comunican otra cosa. Cortando calles con sus carros tirados a caballos, es decir, interrumpiendo la circulación del capital y trasladándose hasta los edificios que regulan dicha circulación, los carreros confieren visibilidad a una particular combinación entre *precariedad, polivalencia y expropiación de energías*, con las cuales el capitalismo del siglo XXI parece estar operando en países dependientes y neocoloniales.

La precariedad no sólo tiene que ver con las condiciones de trabajo sino con la ubicación en las cadenas de valorización de los residuos reciclables. La polivalencia, una de las características de los trabajadores del siglo XXI, aparece manifiesta tanto en los cuerpos de los carreros como en sus medios de movilidad: el carro se utiliza para distintas ocupaciones, tan inciertas e inestables como las propias prácticas de quienes lo conducen (juntar escombros o recoger cartones, llevar a la familia al hospital o juntar comida). En este sentido, también dan cuenta de cómo el capitalismo requiere de las energías naturales y sociales, en la forma e intensidad que sea, por lo cual hay que estar en estado de disponibilidad.

Carreros, caballos y carros son una tríada de energías dispuestas a la expropiación que pone de manifiesto la “paradoja de la recuperación” (Vergara, 2012). Es decir, los cartones se recuperan a costa de la dispensabilidad de cuerpos que, sin embargo, son los que les “devuelven la vida como mercancías”. Precisamente en las protestas referidas, el objeto ausente de los recursos expresivos es el residuo, pues la circulación de estos cuerpos es el anverso solidario de la circulación de los desechos reciclables. Y es en este marco, signado por cuerpos que habitan y sienten la ciudad desde tramas segregacionistas, donde se configura una *sensibilidad de los desechables*.

5. A MODO DE CIERRE: MÁS ACÁ DEL EMPIRISMO

En las páginas precedentes hemos analizado de manera implícita una hipótesis de trabajo: los procesos de segregación socio-espacial se articulan con otras dimensiones de la estructuración social y, en su despliegue en el tiempo, configuran y reconfiguran redes de conflicto desde las cuales emergen diferentes formas expresivas de conflicto.

Intentando trascender la “miopía de lo visible” (*sensu* Melucci), hemos tratado de conectar registros de conflictos cuyas manifestaciones expresivas son opuestas: por un lado, los que *no pueden moverse* por fuera del barrio debido a la falta de transporte, cortan las calles e inmovilizan a otros como forma de protesta (“vecinos” de los 80). Por otro lado, los que se mueven en/por la ciudad –buscando sus “sobras”– *se inmovilizan en el centro*, protestando precisamente contra las restricciones que rigen sobre su ingreso a la ciudad (“carreros” de los 2000). De esta forma, unos reclaman por la ausencia de medios para movilizarse desde sus barrios al resto de la ciudad; otros, frente a la ausencia de recursos que garanticen su propia reproducción, se movilizan con sus medios –los carros con caballos– hasta el centro urbano.

Las lógicas de movilidad son opuestas en uno y otro caso. *Unos están cercados, alejados. Otros, también alejados, quedan fuera de lo cercado* (el centro). No pueden salir o no pueden entrar. En ambos casos, la disponibilidad corporal está limitada y condicionada a un *habitar (en) la sociosegregación* que, en términos estructurales, los (in)moviliza en su condición de cuerpos sociales.

En este marco, hemos advertido un conjunto de mediaciones estructurales que, al menos durante las últimas tres décadas, vienen operando como redes de conflictos que producen y reproducen las aquí denominadas *sensibilidades enclasadadas del habitar y de los desechables*. Redes de conflicto que operan allí donde las posiciones y condiciones de clase dan lugar a “cuerpos periféricos” y “cuerpos precarios” que reproducen su cotidianeidad en las sinuosidades del “Mundo del No” (*sensu* Scribano). Por ello, puestos en un continuo temporal, y considerando un proceso de mediana duración, a través de sus interpelaciones conflictuales tanto los vecinos de los 80 como los carreros de los 2000 muestran *inmovilidad de clase e inmovilidad laboral que se manifiesta como inmovilidad espacial*.

Ahora bien, sea cercados o fuera del cerco, en clave de una sociología de los cuerpos/emociones podemos afirmar que ambas modalidades de acción, vueltas recursos expresivos de episodios de protesta, forman parte de una misma lógica

expulsógena que hace de la inmovilidad de los cuerpos uno de sus rasgos nodales. En este sentido, la (in)movilidad puede ser comprendida como:

- *Mensaje*, en tanto muestra a la sociedad que los espacios urbanos consolidan sensibilidades diferenciadas y enclasadadas del habitar, desde donde emergen estos conflictos. De modo que “No-pasar” (los cortes de los vecinos) o “No-circular” (protestas de los carreros) son expresiones que dan cuenta de la coexistencia conflictiva de dos ciudades-dentro-de-la-ciudad: a una que le va muy bien, y a la otra que le va muy mal.
- *Ausencia*, entre otras formas, el capital se hace presente en el reverso de los cuerpos que disputan su disponibilidad corporal para moverse en la ciudad. Y lo hace a partir de su sagaz habilidad de “seducir” para incrementar el disfrute a través del consumo, mientras persiste en su capacidad de expropiación de energías naturales y sociales.
- *Síntoma*, en tanto evidencia las tramas estructurales del capitalismo del siglo XXI que (se) producen y reproducen en el transcurso del tiempo, configurando plexos de imposibilidades que se metamorfosean dialécticamente desde las ocupaciones precarias a los lugares segregados del habitar.

6. BIBLIOGRAFÍA

Alasino, C. (1991). “Estancamiento económico e inserción femenina: el caso del mercado de trabajo en la ciudad de Córdoba”. En M. del C. Feijoo (comp.) *Mujer y sociedad en América Latina*. Buenos Aires: FLACSO. Pp163-198.

Antunes, R. (2005). *Los sentidos del trabajo*. Buenos Aires: Taller de Estudios Laborales y Herramienta Ediciones.

Arizaga, C. (2005). *El mito de la comunidad en la ciudad mundializada. Estilos de vida y nuevas clases medias en urbanizaciones cerradas*. Buenos Aires: El Cielo por Asalto.

Aspiazu, D., Basualdo, E. y Schorr, M. (2001). *La industria argentina durante los años noventa: profundización y consolidación de los rasgos centrales de la dinámica sectorial post-sustitutiva*. Flacso. Buenos Aires.

Cervio, A.L. (2016). “Acciones colectivas en Córdoba (Argentina) en la década de 1980: entre la visibilidad y la expresividad conflictual”. *Boletín Científico Sapiens Research*, Vol. 6, N° 1. (Pp: 36-42) Disponible en: https://issuu.com/sapiens-research/docs/v6n1-2016_bcsr

Cervio, A.L. (2015a). “Expansión urbana y segregación socio-espacial en la ciudad de Córdoba (Argentina) durante los años ‘80”, *Astrolabio Nueva Época*, N°14 (pp. 360-392).

Cervio, A.L. (2015b). “Espacio, conflicto y sensibilidad. Los ‘sentidos de ciudad’, una mirada analítica”. *Onteaiken. Boletín sobre Prácticas y Estudios de Acción Colectiva*, Año 10, N°20. (pp.43-60). Disponible en: <http://onteaiken.com.ar/boletin-no-20>

Cervio, A.L. (2015c). “Del “barrio social” a las “ciudades-barrios”. Programas habitacionales y elaboración de sensibilidades en la ciudad de Córdoba (Argentina) durante las décadas del ’80 y ‘2000”. *Methaodos, Revista de ciencias sociales*, Vol. 3, N°2, pp. 175-191.

Cervio, A.L. (2013). “Inseguridad, malestar y abandono. Experiencias del habitar en la ciudad de Córdoba, Argentina, durante la década del 80”, en: Salazar Pérez, R. y Heinrich, M. (Coord.) *Atrapados por el miedo. Medios de comunicación, inseguridad social y militarismo en América Latina*. Editora Insumisos Latinoamericanos, Elaleph.com, Buenos Aires.

Cervio, A.L. (2012). *Los sentidos de ciudad desde organizaciones de base territorial. Córdoba: 1983-1992*. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, tesis Doctoral (inédito).

Cervio, A.L. y D'Hers, V. (2012). “Cuerpos y sensibilidades en falta. Una aproximación a la noción de necesidad en contextos de segregación socio-espacial”, en Cervio, A.L. (Comp.) *Las tramas del sentir. Ensayos desde una sociología de los cuerpos y las emociones*. Estudios Sociológicos Editora, Buenos Aires.

Cervio, A.L. Y Guzmán Romero, A. (2017). “Los recursos expresivos en la protesta social. El caso del ‘Acampe villero’ en Buenos Aires”. *Iberoforum. Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana*, Año XII, N° 23 (en prensa).

Danani, C. (2004) “El alfiler en la silla: sentidos, proyectos y alternativas en el debate de las políticas sociales y de la economía social. Introducción”, en *Política social y economía del trabajo*. Buenos Aires: UNGS/OSDE/Altamira (pp. 9-38).

De la Garza Toledo, E. (2012). “El Trabajo no clásico y la ampliación de los conceptos de la Sociología del Trabajo”. *Revista de Trabajo. Dinámica del trabajo en el marco de la incertidumbre global*, Año 8, Núm. 10, Nueva Época.

De Sena, A. (2016). (Dir.) *Del ingreso universal a las transferencias condicionadas, itinerarios sinuosos*. Buenos Aires: ESEditora.

De Sena, A. (2014). (Ed.) *Las políticas hecha cuerpo y lo social devenido emoción: lecturas sociológicas de las políticas sociales*. Buenos Aires: ESEditora.

Fair, H. (2017). “Crisis del modelo de Convertibilidad y reformas neoliberales en Argentina. Posicionamientos, discursos y disputas por la hegemonía durante el Megacanje de la Alianza”. *Aposta. Revista de Ciencias Sociales*, 73, 221-280, <http://apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/herfair1.pdf>

Halperin Weisburd, L. (2008). *Políticas sociales en la Argentina*. Cuaderno del CEPED 10. Buenos Aires.

Janoshka, M. (2002). “El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización”. *Revista Eure*, Vol. XXVIII, N°85.

Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.

Marengo, C. y Monayar, V. (2012). “Crecimiento urbano e informalidad residencial. El caso Nuestro Hogar III, en la periferia de Córdoba, Argentina”, en *Cuaderno Urbano*, núm 13, pp 7-25.

Melucci, A. (1996). *Challenging Codes. Collective Action in the Information Age*. Cambridge University Press, Cambridge.

Mongin, O. (2006). *La condición urbana. La ciudad a la hora de la mundialización*. Buenos Aires: Paidós.

Montoya, S. (1993). “Mujer y pobreza, Córdoba en los ochenta”. En María del Carmen Feijóo (comp.) *Tiempo y espacio: las luchas sociales de las mujeres latinoamericanas*. Buenos Aires: Clacso.

Neffa, J. (2003). *El trabajo humano: contribuciones al estudio de un valor que permanece*. Buenos Aires: Lumen.

Núñez, A. y Ciuffolini, M.A. (2010). *Política y territorialidad en tres ciudades Argentinas*. Córdoba: El Colectivo.

Prévôt Schapira, M.F. (2002). “Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades”. *Perfiles Latinoamericanos*, N°19, (pp.33-56).

Saraví, G. (2008). “Mundos aislados: segregación urbana y desigualdad en la ciudad de México”. *Revista Eure*, Vol. XXXIV, N°103, (pp.93-110).

Sennet, R. (2007). *Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial.

Schuster, F. y Pereyra, S. (2002). “La protesta social en la Argentina democrática. Balance y perspectivas de una forma de acción colectiva”, en Giarraca, N. (Comp.) *La protesta social en la Argentina. Transformaciones económicas y crisis social en el interior del país*. Alianza Editorial, Buenos Aires.

Scribano, A. (1999). “Argentina Cortada: ‘Cortes de Ruta’ y Visibilidad Social en el Contexto del Ajuste”, en López Maya, M. (Ed). *Lucha Popular, democracia, neoliberalismo: Protesta Popular en América Latina en los Años del Ajuste*, Nueva Visión, Venezuela (pp. 45-71).

Scribano, A. (2002). “Lo que el viento se llevó: protesta social, indeterminación y sentido”, en *De gurúes, profetas e ingenieros*. Córdoba: Copiar.

Scribano, A. (2003). *Una voz de muchas voces. Acción colectiva y Organizaciones de Base. De las prácticas a los conceptos*. Córdoba: SERVIPROH, KZE/MISEREOR.

Scribano, A. (2004). *El campo en la ruta*. Córdoba: Edit. Universidad Nacional de Villa María.

Scribano, A. (2007). “Salud, dinero y amor...! Narraciones de estudiantes universitarios sobre el cuerpo y la salud”, en Scribano, A. (Comp.) *Policromía corporal. Cuerpos, graffas y sociedad*. Córdoba: Universitas - UNC-Univ. de Guadalajara.

Scribano, A. (2009). “A modo de epílogo ¿Por qué una mirada sociológica de los cuerpos y las emociones?”, en Figari, C. y Scribano, A. (Comp.) *Cuerpo(s), Subjetividad(es) y Conflicto(s)*. Buenos Aires: Clacso-Ciccus.

Scribano, A. (2013). “Ciudades coloniales: Límites, Márgenes y Bordes”, en Camarena Luhrs, M. (Coord.) *Circulaciones materiales y simbólicas de América*. Querétaro: UAQ.

Scribano, A. y Cervio, A.L. (2010). “La ciudad neo-colonial: Ausencias, Síntomas y Mensajes del poder en la Argentina del siglo XXI”, en *Sociológica*, 2, N°2, (95-116).

Scribano, A. y De Sena, A. (2014). “Consumo compensatorio: ¿una nueva forma de construir sensibilidades desde el Estado?”, en *RELACES*, N°15, año 6.

Scribano, A. y Schuster, F. (2001) “Protesta social en la Argentina de 2001: entre la normalidad y la ruptura”. *Revista del Observatorio Social de América Latina (OSAL-CLACSO)*, N°5, pp. 17-22).

Scribano, A., Vergara, G. Lisdero, P. y Quattrini, D. (2015). “Labor, emotions and social structuration in Argentina”, en *The International Journal of Social Sciences and Humanities Invention*, vol. 2, pp.1679-1688.

Vergara, G. (2012). *Experiencias de la doble jornada en mujeres recuperadoras de residuos de Córdoba en la actualidad. Un análisis de sus tramas corporales, percepciones y emociones*. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, tesis Doctoral (inédito).

Vergara, G. y Fraile, V. (2017). “Cuerpos y sensibilidades en la ciudad. Análisis de prácticas de (in)movilidad en/desde un barrio”, en Camarena Luhrs, M. (Coord.), *¿Cómo se viven las ciudades hoy? Estudios de la experiencia urbana*. (En prensa).

Vergara, G. y Lisdero, P. (2015) “Gestionar, protestar y vivir de la Basura. Un análisis desde el conflicto social en torno a las políticas públicas sobre los RSU en Córdoba Prácticas y Discursos”, en *Prácticas y Discursos*, n°5, julio-diciembre., pp.1-20.

7. INFORMES Y DOCUMENTOS

DIRECCIÓN NACIONAL DE RELACIONES ECONÓMICAS CON LAS PROVINCIAS (DINREP) (2010). Informe Córdoba, 2010. [En línea] Disponible en: <http://www2.mecon.gov.ar/hacienda/dinrep/Informes/archivos/cordoba.pdf> (27/07/15).

GOBIERNO PROVINCIA DE CÓRDOBA (2003). Informe “Producto Bruto Geográfico de la Provincia de Córdoba 1993-2002”. Gerencia de Estadísticas y Censos de la provincia de Córdoba (Versión digital).

* * *

Ana Lucía Cervio es Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires (UBA). Investigadora Asistente del Consejo de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), con lugar de trabajo en el Centro de Investigaciones sobre Comunidad Local, Participación y Política Social (CICLOP- UBA). Investigadora del Centro de Investigaciones y Estudios Sociológicos (CIES) y del Grupo de Estudios sobre Sociología de las Emociones y los Cuerpos (GESEC) del Instituto de Investigaciones Gino Germani (UBA), Argentina.

Gabriela Vergara es Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires (UBA). Investigadora Adjunta del CONICET con lugar de trabajo en la Universidad Nacional de Villa María. Investigadora del CIES y del Grupo de Estudios sobre Subjetividades y Conflictos (GESSYCO). Profesora Asociada en la Universidad Nacional de Rafaela (UNRAF).