

## Resistencias en territorios de reestructuración del capital: el caso de Villa El Tropezón (Córdoba, 2013-2016)

### Autores

Emilio Seveso, UNSL/CONICET. Correo electrónico: [emilioseveso@hotmail.com](mailto:emilioseveso@hotmail.com)

Aldo Esteban Morales, UNC. Correo electrónico: [aldoemorales@gmail.com](mailto:aldoemorales@gmail.com)

### Introducción

En el presente trabajo procuramos problematizar el “impacto” de las modalidades de intervención estratégica orientadas a la expansión y el desarrollo urbano, interpelando las decisiones de obra pública a partir de las experiencias de resistencia de los pobladores de «Villa El Tropezón» durante el período 2013-2016 en Córdoba. Teniendo como marco inicial diversos proyectos colectivos que orientaron este proceso de exploración,<sup>1</sup> nuestro objetivo central es presentar al lector un panorama general de la problemática en el territorio, tomando foco en los procesos de desplazamiento/expulsión frente a la construcción de un Nudo Vial en cercanías de la Villa y las diversas acciones de lucha emprendidas por la comunidad.

Durante los últimos años se han desplegado numerosas acciones y políticas, tanto públicas como privadas, orientadas a la apropiación diferencial de este escenario que puede ser considerado un punto estratégico para el desarrollo urbano. El inicio de la última etapa de conflictos en el territorio puede ser ubicado entre los años 2007 y 2009, cuando se produjo, por un lado, el desalojo violento (en horas de la madrugada) de un grupo de vecinos habitantes de la ya desaparecida Villa Costa Canal Don Bosco, trasladados al Barrio “Villa Aspacia” como parte del programa de “erradicación de villas”, en muchos casos a través de la construcción de “Barrios Ciudad”;<sup>2</sup> y por otro lado, el inicio de la construcción de nueve torres de propiedad horizontal de

---

<sup>1</sup> SECYT/UNC “Círculos de encierro y muros de detención en la ciudad de Córdoba: una indagación sobre las políticas de seguridad a partir de los procesos de segregación socio-urbana (2014-2015)”; SECYT/UNC “Investigación-Acción y (Des) Montaje Transdisciplinar en torno a experiencias vinculadas con la salud (Pública, Ambiental, Comunitaria y Colectiva) (2014-2015)”. SEU/UNC “Salud pública, ambiental y colectiva en las sierras chicas. Una propuesta de Investigación-acción-participativa (2014-2015 Extensión-UNC). Fac. de Arquitectura, Urbanismo y Diseño”.

<sup>2</sup> Los así denominados “Barrios Ciudad” son complejos urbanísticos destinados a los sectores vulnerables de la ciudad de Córdoba, con un formato homólogo al que presentan políticas como “Chile Barrio” (en Chile) y “Favela-Barrio” (en Brasil). Su diseño deja al descubierto rasgos de guettización desde una estructura que delimita las fronteras del adentro/del afuera de la ciudad-centro, marcando límites para la circulación de los pobladores-destinatarios, fijados al espacio por la fuerza de las “piedras” en que habitan. Hasta hoy se han construido 15 de estas urbanizaciones, ubicadas en torno al anillo de la circunvalación y, en la mayoría de los casos, por fuera de él.

la empresa GAMA, frente a El Tropezón y sobre el arroyo El Infiernillo. Dando continuidad a estos procesos, en el año 2013 se inició la edificación del nudo vial más importante de la Provincia, en pleno territorio que fuera ocupado durante 50 años por la Villa. A pesar del largo proceso de disputa iniciado desde entonces por la comunidad, hoy se erige allí una megaestructura vehicular de ingreso/salida de la capital (la más grande de Argentina en su tipo); punto neurálgico de circulación que es nodo conectivo con otras localidades cercanas y que amenaza expandirse nuevamente.

A fin de indagar en las condiciones de estructuración del conflicto proponemos al lector el siguiente recorrido: primero caracterizaremos el emprendimiento urbanoy referido, dando cuenta de su impacto cuantitativo/cualitativo para la ciudad en tanto obra emblemática del proceso productivo-circulacionista; segundo, historizaremos las redes conflictuales en Villa El Tropezón desde diversos procesos de intervención que permiten comprender el marco histórico y relacional de resistencia de la comunidad; y finalmente, retomaremos en esta misma línea algunas experiencias y formas de expresividad de los pobladores, entendidas como intersticios de resistencia frente al proceso de ocupación/desplazamiento suscitado.

### **Medios de circulación: arterias del capital en el orden de (re)producción urbana**

La reconfiguración espacial de las ciudades de escala media en Argentina está fuertemente asociada al impacto y profundización ejercido por el modelo agro-exportador y energético regional. En la actualidad las urbes operan como fundamentales escenarios de actuación de los sistemas de producción, circulación y consumo, profundizando las dinámicas de acumulación capitalista así como sus efectos de expropiación/desposesión a escala planetaria. En torno a ello, diversas intervenciones urbanísticas orientadas a nivel estatal y privado en la ciudad de Córdoba adquieren sentido estratégico, con impactos profundos que necesitan ser evaluados en términos de la orientación geopolítica que imponen.

Entre otros factores de fundamental incidencia, la consolidación de la actual dinámica de expropiación sistémica está asociada al alcance radial que propician los medios de circulación. El ritmo acelerado de la ciudad está ligado al desarrollo de megaobras de infraestructura, tanto como a espacios consagrados a la materialización de redes de rápida circulación que operan desde el dobles integración/expulsión. Autopistas, rutas, nodos de conexión, soportan materialmente la dinámica productiva, potenciando las capacidades de movilidad de sujetos y expandiendo las

posibilidades de traslado de mercancías. Pero esta promesa de movilidad/velocidad consagrada a ciertos sectores de clase tiene como correlato la elaboración de muros espaciales, fronteras sociales y círculos de encierro que conminan a la inmovilidad a otros. Los cambios en las maneras de circular imponen alteraciones profundas en el hábitat, en las formas de encuentro e interacción, resultantes de políticas cuyo efecto preponderante es la intervención diferencial del par cuerpo-clase (Boito y Espoz, 2014).

Al respecto, consideramos que el proceso de estructuración del «Nudo Vial El Tropezón» permite reconocer, en tanto “cifra”, algunos de los efectos actuales y tendenciales de la expansión del sistema productivo a través de los medios de circulación al que refieren los anteriores procesos.<sup>3</sup>El emprendimiento referido implicó una intervención directa sobre mil metros espaciales de terreno sobre la calzada de Avenida Cárcano y mil doscientos metros sobre Avenida Colón, concretando un total de 75 mil metros cuadrados de pavimentación que se extienden parcialmente sobre zonas previamente pobladas por sectores populares en el área noroeste de la ciudad capital de Córdoba. Previo a su inauguración, el tránsito promedio en la zona era de unos 35 mil vehículos diarios, sobre el que se pronosticaba un colapso inminente. Es en este camino que el diseño de la infraestructura procuró: a) sistematizar, aligerar y descomprimir los desplazamientos; b) duplicar la capacidad y volumen del tráfico vehicular; y c) ampliar los enlaces, accesos y comunicaciones entre arterias y zonas urbanas relevantes, especialmente con las localidades cercanas de La Calera y Carlos Paz, así como con la zona norte de la ciudad en donde el desarrollo de proyectos habitacionales inmobiliarios creció exponencialmente durante la última década. Según voces especializadas, el proyecto impuso un modelo de ingeniería con características técnicas inusitadas para la provincia, potenciando un movimiento carretero de hasta 120 mil vehículos por día, con un costo final de 656 millones de pesos provenientes de la tasa impositiva vial.

Además de estar articulado con diversos tramos y nodos de conexión con fundamental incidencia para la dinámica de circulación local, el Nudo Vial forma parte de un diseño estratégico mayor orientado a la consolidación regional, vinculándose a la funcionalización y operatividad de arreglos transnacionales como la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura

---

<sup>3</sup> La noción de «medios de circulación» ha sido trabajada más extensamente en Seveso (2016A, 2016B), refiriendo al conjunto de materializaciones que permiten optimizar productivamente el movimiento de las mercancías y su velocidad en curso, alcanzando a su vez un marco ideológico, en tanto “plus” de sentido desarrollista (o incluso progresista) que organiza el sentido de las intervenciones concretadas. En este apartado sólo nos limitamos a explicitar algunos de sus rasgos en función del problema de análisis propuesto.

Regional Suramericana (IIRSA), la Hidrovía Paraná-Paraguay y el corredor bioceánico central. En este sentido, al constituir un punto neurálgico de movilidad de capitales sus efectos solo pueden ser evaluados en términos de una escala de producción ampliada que (al menos) refiere a la dimensión geopolítica regional.

Para visualizar la importancia de esta materialización es interesante detenernos en algunos datos agregados que vinculan la funcionalidad de los medios de circulación con la estructura del sistema productivo local. Córdoba ocupa el tercer lugar dentro del ranking de exportaciones entre las provincias argentinas, con un perfil principalmente agrícola en el que se destacan los bienes primarios y derivados del maíz, la soja y el maní. Sólo estos tres productos tienen un nivel agregado de incidencia del 47,8% sobre el total de las exportaciones provinciales, muy por encima de aquellos de origen automotriz en los que Córdoba también se destaca.<sup>4</sup> Por otro lado, cabe destacar que Argentina es el país de la región con más vehículos por habitante y el tercero de América después de Estados Unidos y Canadá. Un reciente informe de la Bolsa de Comercio de Rosario estima que el parque automotor nacional está compuesto por unas 13,4 millones de unidades en las calles, con un 4,68% de móviles pesados sobre el total. Los vehículos que transportan granos desde chacra-acopios a las terminales portuarias e industrias procesadoras está liderado por el uso de camiones (89%) -muy por delante del ferrocarril (10%) y las hidrovías (1%)-, oscilando en una cantidad de entre 88.000 y 90.000 unidades, concentradas principalmente en Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe (Basodana y Calsada, 2016).

El usufructo del modelo agro-exportador involucra de este modo la incidencia directa de las arterias circulacioncitas, favorecidas por los términos de intercambio en anclajes productivos específicos. Dentro de este cuadro, es difícil impugnar la *fantasía* que concretan emprendimientos tan significativos como los del Nudo Vial El Tropezón. Su carácter industrioso está “a la vista”, en el carácter “espectacular” de su infraestructura, capaz de romper los límites de desplazamiento, producción y acumulación. La proyección de sus potenciales efectos técnicos confirma su relevancia para el orden regente, al demarcar un estado de conexión permanente entre individuos, ciudades y países; relaciones sociales que, de manera fetichista, parecen

---

<sup>4</sup> En este caso la sumatoria corresponde a los siguientes rubros: harina y pellets de soja, maíz, habas de soja y maníes. Todos los datos citados corresponden al año 2013, ya que con posterioridad la OPEX reporta datos parciales. Si bien el monto total de las exportaciones en dólares se ha mantenido estable en aquel sector durante el período 2011-2013, la tendencia general desde 1993 evidencia un incremento permanente que actualmente busca ser expandido. En este marco, los principales países compradores de bienes primarios y derivados de granos son Brasil y China -segundo y cuarto productor de bioetanol a nivel mundial, respectivamente- con colocaciones que durante 2013 alcanzaron un 21,6% y 9,77% cada uno (Cámara Argentina de Comercio, 2014: 20).

concretarse a través de los vínculos establecidos entre *cosas*. Sobre la dominancia discursiva sostenida en imágenes progresistas y nociones dulcificadas -como las de “megaobra”, “obra emblemática” y “nudo vial histórico”-, se expone la concreción de un tiempo/espacio destinado a la reproducción ampliada del capital.

En otro lugar (Seveso 2016B) hemos especificado que la vigencia de la dinámica de desposesión/depredación capitalista, así como su tendencia a la maximización de las condiciones de explotación, están directamente vinculados a la sinergia que efectiviza la articulación entre fuerza de trabajo, medios de producción y medios de circulación. El horizonte de actuación sistémica -la potencia elástica del capital- se organiza y varía conforme a los medios que permiten optimizar y concretar el movimiento de las mercancías y su velocidad en curso; guías de extensión (tanto físicas como virtuales) que afirman el terreno de la producción ampliando la magnitud del *quantum* de explotación/desposesión/depredación y desplazando constantemente sus horizontes.

Es interesante destacar que en este escenario el automóvil opera como producto y productor de las condiciones de separación clasista en sus más diversas significaciones. Bien personal (y personalizable), signo de distinción y marca de lujo, brinda capacidades diferenciales a los sujetos para desplazarse en la ciudad y apropiarse de las arterias que el capital concreta: “privilegio por completo inédito: el de circular mucho más rápido que todos los demás” (Gorz, 2011: 62). Esta singular mercancía constituye hoy la principal unidad de desplazamiento en Argentina, alcanzando al 86,7% del parque automotor, con el promedio de un vehículo cada 3,8 habitantes (Télam, 12/05/2015). La prominencia incuestionable del automóvil, lejos de referir a su simple presencia como bien de consumo masivo, da cuenta de un tipo de posesión diferencialmente distribuida según clases que a su vez impacta en las posibilidades y modalidades de apropiación del espacio. Así, es posible aseverar que (por lo menos en parte) los trayectos facilitados en el plano horizontal del paisaje traducen las distancias verticales existentes entre clases, en recorridos que resultan muchas veces insólitos y hasta a veces imposibles para cierta categoría de sujetos. La capacidad de recorrido autónomo de un individuo por fuera de su ámbito cotidiano de inscripción nos habla de las distancias que lo alejan/acercan de otros cuerpos que habitan la ciudad. En este sentido, por ejemplo, es que el automóvil posibilita a unos -en detrimento de otros- el “escape” hacia espacios múltiples y singulares (naturales, seguros, tranquilos), propicios para la distracción circunstancial frente al malestar de la rutina. Entonces,

"[d]e objeto de lujo y fuente de privilegios, el coche ha pasado a convertirse en objeto de una necesidad vital: para evadirse del infierno ciudadano del auto, hay que tener uno. Entonces, la industria capitalista ganó la jugada: lo superfluo se ha vuelto necesario" (Gorz, 2011: 68).

Hablamos entonces de materializaciones que configuran entornos sensitivos/estéticos, organizando del mismo modo experiencias y prácticas. La capacidad de desplazamiento pone en juego el acceso a los lugares “lindos” frente a la inmovilidad perpetrada en espacios “feos”; la mirada posible del verde del campo se convierte en un bienpreciado en permanente tensión con los grises de la ciudad; el acceso a sitios de emplazamiento seguros/tranquilos son la mercancía más preciada en contraposición a los muros impenetrables y las vías intransitables de la ciudad. Todos ellos modos diferenciales de estar/sentir/ser desde el par cuerpo/clase (Boito y Seveso 2015: 40 y ss). Los medios circulacionistas concretan estas divisiones, tanto por las capacidades de desplazamiento y acción que facultan, como del quiebre y elusión interaccional que posibilitan. En este camino es que las intervenciones urbano-espaciales constituyen una clave central al momento de comprender ciertas pautas novedosas y conflictivas de socialización y subjetivación que atraviesan la experiencia cotidiana de los sectores subalternos. La tensión constante que suscitan puede leerse, en el caso de El Tropezón, desde datos tan menores como la ausencia de pasarelas peatonales para los residentes “de a pie”, que solo fueron proyectadas después de un accidente fatal en la zona y diversos reclamos por parte de los pobladores, llegando a concretarse en Mayo de 2016 (a 6 meses de la fastuosa y muy esperada inauguración).

### **La irrupción estratégica: territorios disputados desde la política urbana**

La ideología mediatizada permiten reconocer una tendencia hacia la construcción de la ciudad como mercado de consumo; una urbe plagada de objetos en competencia para su apropiación, que prometen el goce y la satisfacción desde la experiencia mercantil que atraviesa, doblemente, al espectáculo turístico de sus bienes culturales convertidos en marca registrada, así como la configuración de espacios seguros/asegurados, naturales, ordenados y agradables.<sup>5</sup> Son objetos que procuran captar la atención de un mercado mundial en auge, instalando a la ciudad como terreno de inversiones y capitales productivos. Es en este marco que se producen diversas

---

<sup>5</sup> “[I]magen para *el turista*, pero no sólo para el que viene a “vacacionar” sino que de alguna manera proponen y disponen formas de estar en la ciudad para sus habitantes: contribuyen a establecer un tipo de experiencia que tiene más que ver con *pasar- tomar imágenes- mirar* que con la posibilidad de la sociabilidad y apropiación del espacio (público/compartido) urbano” (Boito y Michelazo, 2015: 3).

formas de expulsión configuradas por la valorización del suelo y la consecuente presión para su comercialización, especialmente de las propiedades en desuso, deterioradas o con tenencia irregular. Es así que diversas zonas del centro de la ciudad de Córdoba y barrios aledaños se disponen como territorios en conflicto: Barrio General Paz, Pueyrredón, Alta Córdoba, Juniors, Alberdi, San Vicente y Güemes, entre muchos otros, que son objeto de interés y acción de los autodenominados “desarrollistas urbanos”, quienes presionan a la transformación funcional del espacio así como a la renovación de sus residentes. Entre tanto, las poblaciones tradicionales son objeto de estas intervenciones estratégicas y de tendencias de reestructuración urbana que, entre tanto, ponen en juego relaciones comunitarias, trayectorias de vida y experiencias colectivas/individuales vinculados al derecho de uso/apropiación de la ciudad.

Escenarios como los que caracterizan a la Villa El Tropezón sufren, sin embargo, un avasallamiento profundo mediado por la negación de derechos de sus residentes, afectados por la directa ocupación y expropiación del espacio y la represión sistemática; fenómenos que precisan ser ponderados en términos de la inscripción de clase, la situación de pobreza estructural y transgeneracional, así como a partir del estado de vulnerabilidad que padecen ciertas poblaciones. Esta es una diferencia sustancial con otras zonas de la ciudad en donde, a pesar de existir evidentes procesos de desplazamiento y expulsión, aun se preserva cierta pluralidad de composición en términos de procedencia social y cultural. En escenarios como los indagados, la primacía de la separación clasista es la que está presente.

El trabajo de acompañamiento a los vecinos de la Villa permite enfatizar el marcado proceso de exclusión que sufrió la comunidad de los ámbitos decisorios que determinaron la construcción del Nudo Vial y, simultáneamente, las situaciones de padecimiento que resultaron de las intervenciones territoriales realizadas, ambas ligadas a un conjunto de políticas cuyos principales beneficiarios no han sido los históricos pobladores, sino *otros* sectores de la sociedad.

La sistematización vial concretada por el Estado habilitó la radicación de grandes emprendimientos inmobiliarios superpuestos a los viejos territorios populares, como las nueve torres de apartamentos “Alto Villasol” de la empresa GAMA SA, el Hipermercado Wal-Mart, el centro comercial-habitacional “Love” y el desarrollo en cercanías del complejo de concesionarias automotrices Autocity. Algunos de estos proyectos estuvieron signados por la promesa de erradicación de la Villa, a ser trasladada a un nuevo complejo urbanístico: el nuevo Barrio El Tropezón. Pero en los hechos solo algunas viviendas fueron construidas -partiendo de un formato

prediseñado que, nuevamente, fue impuesto a sus futuros habitantes-, mientras simultáneamente se utilizó una estrategia de traslado forzoso de algunos pobladores hacia áreas alejadas de su actual ubicación, utilizando prácticas ya características y normalizadas por el Estado cordobés.<sup>6</sup> Todas estas medidas dan cuenta de una lógica de usurpación y ocupación territorial que no estuvo mediada por procesos de consulta ni participación de los vecinos, integrando acciones de avasallamiento, cooptación y represión profundamente agresivas que actualizan el diagnóstico sobre la ciudad como territorio colonial (Scribano y Boito, 2010).

Como ya anticipáramos, esta situación encuentra antecedentes en diversas estrategias de reordenamiento urbano y valorización espacial proyectadas por el gobierno local. La ejecución del “Programa de densificación urbana” (elaborado en el año 2010 por la Secretaría de Desarrollo Urbano como parte del Plan Director Córdoba 2020) ofrece un claro ejemplo del proceso de intervención que afecta hoy a la Villa, diseñado originalmente desde el paradigma de un “nuevo modelo de ciudad” y orientado por una política *racional* de uso del suelo. Según este informe, la baja densidad poblacional genera “deseconomías urbanas en la provisión de infraestructuras, equipamiento, transporte público y, asimismo, una permanente amenaza de consumo inadecuado del suelo natural, tanto rural de valor productivo, como de valor paisajístico-ambiental” (Programa de densificación urbana, 2010: 5). El documento prosigue señalando que el problema central de Córdoba se encuentra en la excesiva expansión de la mancha poblacional, conformada en gran medida por viviendas unifamiliares, “numerosos bolsones de tierra sin urbanizar”, así como “extensas zonas ya urbanizadas que sin embargo no logran consolidarse aumentando su densidad fundiaria”. La asociación entre estas condiciones improductivas y la dimensión de clase es explícita, ya que el uso irracional del suelo “incluye una importante masa crítica de marginalidad social y territorial” (Programa de densificación urbana, 2010: 4, 5).

La posibilidad del Estado para asumir un efectivo control sobre el proceso de extensión y densificación de la ciudad, así como de las vías de desplazamiento urbano, llevó consecuentemente a una política activa sobre la oferta del suelo, articulada sobre tres componentes físico-territoriales (ejes, nodos y áreas) que permitieran reducir la extensión de infraestructura de servicios y mejorar las condiciones de movilidad. Así, en el documento citado, algunas zonas colindantes a la Villa fueron calificadas como F3 y G1 según integran a “barrios pericentrales”, de “distinto origen y grado de consolidación del tejido”, en “proceso de

---

<sup>6</sup>Ver, por ejemplo, los análisis contenidos en Levstein y Boito (2009) en referencia a las Ciudades Barrio.

renovación motivados por el alto valor del suelo y la demanda de unidades habitacionales”. Son precisamente estos rasgos los que llevaron a promover en dichas áreas “un cambio de parámetros que posibilite la generación de unidades de vivienda a valores accesibles para la mayoría de la población”. Mientras tanto, otras zonas colindantes eran identificadas en el informe como H1, sobre las que se “asientan la mayoría de las urbanizaciones privadas con incorporación de tipologías colectivas”. Es de acuerdo con estas caracterizaciones que el plan rector prescribía, para las primeras zonificaciones, “revisar los parámetros urbanísticos en relación a sus cualidades, infraestructura, ubicación, características socio-económicas de la población y demás indicadores que incidan para establecer criterios razonables de densificación” (clara referencia a manchas improductivas y des-estetizantes como las de Villa El Tropezón); mientras que para la segunda destacaba la continuidad en los procesos hasta entonces desarrollados, ya que “[l]a norma beneficia a los planes de gran magnitud con menores requerimientos de terreno” (Programa de densificación urbana, 2010: 18, 26, 29). La modalidad de intervención era clara para entonces y lo sigue siendo en la actualidad: las políticas estatales están orientadas por criterios diferenciales según clases, con un fin netamente productivo que procura la generación de plusvalor urbano; esto es, un excedente de valorización del suelo para el emplazamiento de obras públicas, emprendimientos comerciales o inmobiliarios.

Las dominancias discursivas producidas y escenificadas que legitiman a este tipo de políticas precisan ser cuestionadas, particularmente a partir de la identificación, descripción y caracterización de las regularidades y patrones que representan. En particular, porque las políticas de comunicación y cultura articuladas generadas por los Estados proponen imágenes de las ciudades como indicadores valorativos del desarrollo socio-económico, ponderando la orientación de su desarrollo hacia el turismo, tanto como a la construcción de un imaginario de ciudad embellecida para el mercado mundial (Boito y Espoz, 2014). En estos términos, las ciudades constituidas como “imágenes-marcas” empiezan a formar parte de un mercado de experiencias dispuesto para el consumo que sistemáticamente expulsa a quienes no pueden/desean apropiarse de él como mercancía.

## **Experiencia y resistencia: fragmentos de historia desde la Villa<sup>7</sup>**

Durante años los vecinos de El Tropezón han vivido momentos críticos que los empujaron a procesos de organización y resistencia colectiva. En este apartado proponemos al lector un esbozo inicial, tramado por los principales eventos que marcaron la experiencia de los pobladores y permiten comprender sus prácticas organizativas actuales dentro de una red histórica de conflictos. Como bien podrá observarse, algunas de las principales disputas se fueron librando en relación con las modalidades de uso del suelo. No siempre los antagonismos se produjeron por el intento de expropiación y ocupación espacial, tal como sucede en la actualidad, ya que la posibilidad de refuncionalización del territorio muestra singularidades según los contextos sociales, económicos y políticos a lo largo del tiempo. Así, el recorrido enfatiza de manera variable tendencias como las del embellecimiento estratégico, la valorización del suelo, el desarrollo inmobiliario, entre otros, incluso de manera articulada. Por otro lado cabe destacar que el campo de conflictos suscitado se estructura a partir de la relación entre dos actores prominentes: los pobladores y el Estado; pero que las tramas son mucho más complejas, incluyendo relaciones tanto de asociación como de antagonismo entre estos actores, así como disputas internas entre los pobladores, la intervención de agentes privados y organismos civiles de diversa índole, entre otras dinámicas. En todo caso, lo que aquí aparece como relato construido es, ya decíamos, un primer intento por identificar (a partir de las experiencias de los pobladores) los eslabones que componen la cadena de conflictividad en el territorio y que dan sentido hoy a los procesos de resistencia.

### *Experiencias de organización y lucha en El Tropezón*

Habitada por las primeras familias en la década del '60 -en un sector de la ciudad que para aquella época contaba con cortaderos de ladrillos y casas quintas con árboles frutales-, el asentamiento tomó lugar en terrenos fiscales no urbanizados, sobre los que los pobladores no han podido obtener títulos de posesión hasta la fecha a pesar del prolongado tiempo de ocupación. La Villa sufrió un primer desalojo en el año 1978 por motivo del Mundial de Fútbol, que contaba entre sus sedes con el Estadio Chateau Carreras (hoy renombrado Mario Alberto Kempes). Puesto que el asentamiento se encontraba en el trayecto vehicular desde el centro de la ciudad

---

<sup>7</sup> Todos los fragmentos de entrevista citados en esta sección fueron extraídas de Mazur, Morales y Pardo (2012); Boito y Morales (2013); Morales y Sbuely (2014); Morales (2016).

hacia el Estadio, el gobierno militar de facto expulsó a los pobladores con la intención de “despejar la visual” (Boito y Morales, 2013). Una vecina que vive allí hace 64 años y es conocida como la primera habitante de la Villa relata que luego de que finalizara el Mundial las familias reocuparon las tierras, construyendo paulatinamente una fuerte identidad colectiva en el asentamiento. Esta vecina, que hoy vive en el territorio junto a sus hijos, sobrinos, nietos y bisnietos, está nuevamente constreñida por una medida de desalojo, esta vez para ser “reubicada” en Barrio Héroe de Malvinas (distrito periférico identificadomuchas veces comoBarrio Vicor, con el que colinda en el extremo sudoeste de la ciudad, en inmediaciones de la fábrica Santa Isabel de Renault, a aproximadamente 15 km de El Tropezón).Desde aquí es posible observar que la amenaza de erradicación aparece como una pieza clave en la experiencia transgeneracional de los pobladores. Al respecto, cabría preguntar cuál es límite posible de los procesos de reubicación territorial que expulsan continuamente a los sectores populares hacia nuevas periferias, casi siempre funcional a los intereses económicos y enmascarada ideológicamente en criterios “humanistas”.En esta dirección, la situación de disputa territorial estructura una disposición de alerta constante en los pobladores.

A lo largo de los años se generaron nuevos conflictos marcados por procesos de organización colectiva. Entre ellos los pobladores destacanun fuerte enfrentamiento con la Guardia de Infantería de la Policía en 1989, luego de enormes dificultades para conseguir luz eléctrica y sufrir un corte total del suministro durante tres semanas. Se significa aquel momento como un hito de organización y un acontecimiento fundacional de la unión comunitaria. En este marco adquiere sentido la interpretación anecdótica del acontecimiento: si bien la denominación de «El Tropezón» tiene varias décadas –y de hecho diversas historias relatan su origen–, un vecino supo señalar (en alusión al enfrentamiento de 1989) que es difícil doblegar la organización de la comunidad. La naturaleza significativa (y explicativa) de su nombre es que “acá el que viene se tropieza” (palabras de M., 35 años de edad, hombre, 2011).

Posteriormente otros eventos reforzaron la capacidad organizativa de la comunidad. Así por ejemplo, durante la segunda mitad de la década de los ‘90 se constituyó unaagrupación de mujeres denominado «Manos Unidas», con amplia trayectoria de militancia desde la perspectiva de género; grupo que mantiene sus actividades hasta el día de hoy, especialmente en Villa El Sauce/Costa Canal Los Robles, que es una comunidad vecina a El Tropezón. Pero entre los diversos procesos organizativos quizás el más presente en la memoria colectiva sea el Club del

Trueque de la Villa. Éste fue un espacio de relativa autonomía que tomó forma en el contexto de la grave crisis económica y social de los años 2001-2002 y que hasta entrado el año 2003 fue el más importante de la ciudad de Córdoba, trascendiendo su experiencia hacia otros puntos del país.<sup>8</sup>

Aproximadamente desde el año 2009 se inició un fuerte proceso de gentrificación en las adyacencias a los terrenos de la Villa. El progresivo avance de emprendimientos privados orientaron desplazamientos estratégicos de las comunidades residentes, impulsando así acciones de resistencia colectiva. Como hito urbanístico la empresa GAMA SA inició el mega emprendimiento habitacional de “Alto Villasol” (hasta entonces propiedad de Jorge Petrone, quien fuera condenado en enero de 2014 por la Cámara 10ª del Crimen de Córdoba a 5 años y medio de prisión por falsedad ideológica y usurpación). La construcción de las nueve torres de departamentos fue la primera de una serie de obras de envergadura que afectaron gravemente las condiciones habitacionales de los vecinos. En este caso la infraestructura fue situada sobre el arroyo “El Infiernillo” sin contar con los trabajos de encauzamiento exigidos por la Provincia; esto generó una gran inundación en febrero de 2010, llevando a que el área fuera re-calificada como “zona inundable” y posibilitando (en función de esta etiqueta) nuevas intervenciones. Frente a la desidia de la empresa y la falta de control del Gobierno la gestión provincial absorbió el costo de la obra hidráulica, pero sin dar solución definitiva a los problemas de inundación. Así, en función de diversas políticas que fueron entonces implementadas para reubicar a otras poblaciones urbanas situadas en áreas de peligro, se comenzó a producir una nueva amenaza de erradicación.

Este mapa de conflictos se vio actualizado posteriormente por nuevas acciones de intervención. En marzo de 2011 los vecinos tomaron conocimiento de que se realizaría una obra de envergadura sobre el Canal Maestro Sur que atraviesa el centro de la Villa. La noticia llegó a través de los medios de comunicación, sin consulta ni mediación técnica del entonces gobierno de Juan Schiaretti o de la empresa ejecutora IECSA.<sup>9</sup> Siguiendo un modelo de “recuperación” similar al aplicado sobre la Avenida Costanera del Río Suquía, los trabajos iniciaron en el mes de agosto de 2011 mediante la tala de todos los árboles situados a la vera del Canal Maestro Sur y el

---

<sup>8</sup> Para una profundización sobre este punto, ver Buffaet. *al* (2009).

<sup>9</sup> Entrevista: Periodista – “Parte del Canal Maestro va a pasar por su zona, y ustedes no recibieron información de ningún tipo”. Vecino – “No, de nadie. La historia es que el día 24 de marzo salió un anuncio. El gobernador Juan Schiaretti (...) dijo que iban a hacer 2,5 m de vereda y 7 m de calzada, similar a la costanera” (Fragmento difundido en el programa televisivo “El Show de la Mañana”, 2/04/2011).

avance de maquinaria pesada sobre las viviendas. El rasgo ominoso de la intervención es visible en la destrucción de los espacios habitados, tanto como en el efecto sobre el sentido del lugar que articulaba las relaciones comunitarias y sus modos de vida.

D - ¿Y qué pensás de lo que están haciendo en el Tropezón?

C - Y, es una masacre. Están destruyendo la naturaleza, porque cortaron más de 15 árboles.

D - ¿Y qué te pareció eso a vos?

C - Me pareció increíble, porque, o sea, jamás pasó eso. Desmantelaron todo, *destruyeron los paisajes de uno. Quieren sacar los puentes, no tenemos como comunicarnos con el otro lado del canal. Es increíble.*[Entrevista realizada por una joven de Villa el Tropezón, de 13 años, a su hermana, de 16 años de edad, 2011]

Este hecho inició un fuerte proceso de organización y resistencia entre los vecinos, con cortes parciales sobre la Avenida Colón a partir del mes de abril y con numerosas asambleas, incluyendo en agosto el bloqueo de la obra que llegó a ser cancelada en el mes de septiembre. Como resultante, los trabajos planificados quedaron inconclusos y abandonados produciendo nuevos impactos sobre el ambiente y la salud de las familias de la Villa. El parcial encauzamiento del Canal genera hasta el día de hoy –luego de cuatro años– un permanente estancamiento de agua, favoreciendo el desarrollo de inundaciones y la proliferación de focos infecciosos.

M - Hidráulica, mandó la orden de que limpien el canal para poder canalizarlo y nunca supo la gente que tomó la concesión de la obra del canal de que había gente viviendo a la orilla del canal (...). Fuimos (...) con un grupo de gente y paramos la obra, porque si entraban las máquinas al canal se caían las casas. La obra se paró, se canalizó un poco del canal, quedó más alto ahora que las casas y eso provoca inundaciones hoy en día (...) ¿A partir de qué se empezó a inundar? ¿Cuándo? Cuando dejaron la obra del canal a la mitad, que lo cerraron al canal. Y cuando construyeron GAMA [un complejo cercano de departamentos en altura]. Ahí empezamos a inundarnos nosotros. Que estábamos en el gobierno de Schiaretti, que Schiaretti hace los desagües allá en la punta, que fue cuando se hundió el asfalto. Acá es un desastre. Han hecho un desastre con nosotros.

C –(...) acá siempre dicen “La gente tira la basura”. No. La basura viene; vos vieras, es impresionante cómo viene por la calle de Calera, viene rodando la basura. ¿Y a dónde cae? Al canal que han dejado. El Nudo Vial ha dejado el canal de la Cárcano para este lado del Tropezón, está abierto, entonces baja toda el agua ahí. Toda esa agua con basura y corre todo el canal y se frena a donde dejaron la obra a la mitad. Entonces, se hace toda una capa de basura, plantas acuáticas, han encontrado hasta una tortuga”. [Entrevista colectiva; Villa el Tropezón, M. mujer, 38 años y C. mujer 32 años de edad, año 2014]

La intervención de la obra logró ser parcialmente frenada a través del éxito en los procesos de resistencia, impidiendo a su vez el avance sistemático sobre los terrenos habitados. Sin embargo el saldo de la lucha no logró revertir la intervención sobre el ambiente natural que organizaba el territorio de la Villa, resultando en un entorno profundamente corrompido. Como resultante, las injerencias urbanísticas generaron un corrimiento de los entornos múltiples y compuestos, con un consecuente empobrecimiento experiencial para quienes permanecieron fijos en sus lugares de inscripción. La imposición de la urbanidad refuncionalizó y densificó los espacios cercanos, desplazando así los ambientes verdes y naturales, convertidos ahora en un escenario exterior que sólo puede ser alcanzado en virtud de extensos desplazamientos; escenarios, al fin, apropiados por quienes pueden hacer efectivo uso de las vías de circulación para alcanzarlos. En su lugar se han instalado torres en altura, aglomeración, gris industrial, devenidos en paisaje de la preeminencia urbana. (Así, pues, apropiación sobre apropiación, estructuradas como producto de la expropiación).

Es importante volver a destacar que las condiciones de conflictividad de este evento articularon tanto la destrucción del entorno territorial como la permanente amenaza de desalojo de los pobladores, según criterios aplicados para zonas “vulnerables” y diversas políticas de embellecimiento urbano que son aplicadas desde hace tiempo en la ciudad de Córdoba. En el año 2009 el entonces Ministro de Desarrollo Social de la Provincia, Carlos Massei, había manifestado que el proceso de traslado y reubicación de Villas había finalizado y que a partir del programa ProMeBa los procesos de urbanización se realizarían desde entonces en la misma zona residencial (La Voz del Interior, 3/01/2009). Sin embargo, la situación del Tropezón continuó planteándose como una excepción ya que –en función de los efectos generados por las obras de GAMA SA y las intervenciones sobre el Canal Maestro Sur– todavía era identificada como “zona

inundable”, una categoría que para el Ministerio de Desarrollo Social justificaba la prioridad de reubicación de los vecinos. Junto a las intencionalidades de traslado se comenzaron a delinear a su vez las grandes obras viales que actualmente configuran al Nudo Vial, incluyendo una política de incentivo a la inversión privada para la concreción de emprendimientos inmobiliarios, comerciales y de oficinas.

Como hemos visto hasta aquí, los diferentes eslabones conflictuales que han atravesado a los pobladores -estructurados como parte de una cadena de relaciones que integra a una multiplicidad de actores (estatales, privados y civiles), con intereses que resultan no solo diferenciales sino incluso antagónicos- se componen en función del preciado botín en disputa que es el territorio habitado por la Villa. El reconocimiento de su valor estratégico para las dinámicas de circulación, sumado al proceso de valorización del suelo generado por la expansión urbana y las políticas estatales dan cuenta de su centralidad. Así, ha existido una constante práctica de asedio y embestida contra la comunidad orientada a su apropiación diferencial; nada menos que una política estratégica de ocupación que resignifica como mercancía territorios habitados.

Es precisamente como parte de esta dinámica que en el mes de julio de 2013 los vecinos tomaron conocimiento, nuevamente a través de los medios, del inicio de obras en sus terrenos, esta vez con la intención del Gobierno de trasladarlos hacia el barrio Héroes de Malvinas (La Voz del Interior, 30/05/2013). Sin tomar en cuenta el sentido de comunidad construido durante décadas y las formas singulares de utilización del espacio, la obra fue planificada (y difundida mediáticamente) por su relevancia particular para los procesos de circulación urbana; un corredor consignado a la aceleración que actúa por borramiento—o, en términos técnicos, por “cicatrización” – de las zonas ocupadas por los habitantes y sus viviendas. Esta iniciativa se generó dentro de un tiempo/espacio particular para el gobierno cordobés que para el último período electoral eligió el slogan “Córdoba no para” (Boito y Morales, 2013).

L - A nosotros no nos dijeron nada de esto que empezaba, imaginate que salió todo por la tele y recién ahí después vinieron a hablar. Pusieron ese cartel grande ahí y después vinieron a decirnos que se iba a hacer la obra.

S-(...) Hoy a la mañana, bien temprano, vi que estaban unos tipos midiendo acá afuera. Apuntaban para acá, para mi casa. Yo me acerco y les pregunto, ¿De cuánto van a ser de frente y de fondo las casas? [Refiriendo a la posible implementación de un emprendimiento

habitacional para los pobladores] Y me dicen “no, estamos midiendo para saber hasta dónde llega la obra del Nudo Vial”. “¿Y hasta dónde llega?”. “Hasta acá”, me dicen, y me marcaron con aerosol la pared de la casa, por la mitad.[Entrevista colectiva; Villa el Tropezón, S. 74 años y L. 38 años de edad, año 2013]

Es en este contexto que comenzó un nuevo ciclo de asambleas y reclamos, con la conformación de dos comisiones vecinales: una a partir de esemes de julio de 2013 y la segunda a fines del año 2014. Junto a la primera de estas comisiones, el Ministerio de Desarrollo Social firmó un acta acuerdo para construir 78 viviendas en zonas aledañas a la Villa, reubicando a las familias que en principio se verían más afectadas por su proximidad con la intersección de las avenidas. En ese mismo acto el Ministerio oficializó la aplicación de un censo que identificó un total de 289 familias residentes en El Tropezón, constituyendo el antecedente objetivo a partir del cual se realizarían desde entonces las futuras negociaciones (cifra por demás cuestionada por los vecinos al ser inferior a la representación real del número de pobladores).

Las obras iniciadas por la Unión Transitoria de Empresas entre Roggio Hermanos y Electroingeniería profundizaron el efecto de destrucción de los espacios habitados por la comunidad, tanto para las 78 familias más cercanas a las obras como para el resto de la Villa. El primer problema que surgió a partir de la obra fue la fisura e incluso el derrumbe de algunas viviendas debido a las intensas vibraciones generadas por la maquinaria; continuó con el agravamiento de las inundaciones iniciadas en el año 2010, esta vez por el desvío de los desagües pluviales para la construcción, y generó durante finales del 2013 y hasta diciembre de 2014 el corte del suministro de agua al sector conformado por las 78 viviendas del extremo más próximo a la construcción.

C - El Nudo Vial nos arruinó la vida. Nos está arruinando la vida a todos acá. La obra es... yo les dije que era una obra inmensa para esta Villa tan precaria, porque realmente es muy precaria. Acá los zumbidos te hacen doler la cabeza. Los chicos se descomponen por el mismo movimiento de la tierra que parece que tuviéramos un terremoto, un temblor... es horrible la situación [...]

V - ¿Desde hace cuánto tiempo están sin agua?

C - Y hará... que están sin agua, desde que empezó el Nudo Vial. Hará como un año ya que están sin agua ellos. Ahora nos dieron una respuesta, que van a hablar con Aguas Cordobesas, que van a poner un caño maestro (...) van a colocar una manguera de 300 metros y van a poner varias bocas para que la gente se conecte de ahí; porque le digo [recordando el diálogo con un técnico de la obra] “no vas a poner, como en la época del campo, donde ponés un pico y hagan cola doscientos para sacar un balde de agua por día”. [Entrevista colectiva; Villa El Tropezón; C., mujer, 32 años de edad, año 2014]

A fines del año 2014 se conformó la segunda comisión vecinal, que llegaría a un acuerdo con el Ministerio de Desarrollo Social para la relocalización de 50 familias en nuevas casas construidas en el Barrio Héroes de Malvinas. Producto de este acuerdo y el que fuera firmado por la primera comisión para los pobladores censados, se propusieron acciones concretas para 128 de los 289 grupos familiares radicados; es decir, sin respuesta concreta hasta la fecha para las 161 familias restantes.<sup>10</sup> Como parte de este contexto, a lo largo del año 2015 emergieron diversos reclamos de familias que no fueron consideradas por el censo inicial del 2013 y que actualmente sufren nuevas amenazas de desalojo por parte del Ministerio de Desarrollo Social. A su vez, durante el actual semestre de 2016 es probable que se inicie una nueva etapa de disputas, a partir de otra propuesta gubernamental de traslado –sin precisiones de su destino hasta el momento- tal como señalan algunos medios de comunicación (ver periódico Día a Día, 6/6/2016 y 8/8/2016).

Podemos ver entonces, como resultante de este breve recorrido, que frente a los territorios tramados por relaciones de comunidad, habitados por redes de socialidad y encuentro en Villa el Tropezón, se ha procurado imponer la homogenización de diseños de circulación, emprendimientos cerrados y verticales en altura, habitados por fuerzas de fragmentación, de una ciudad proyectada a la expansión, el desarrollo y la densificación; un pronóstico para “hacer la ciudad” priorizando el origen de pertenencia según clases, con exclusión de los pobladores en los procesos decisorios. Se trata de una tendencia de transformación que, por otro lado, no es exclusiva de esta área de la ciudad y que, por lo tanto, instala acciones permanentes de resistencia en diferentes frentes, en tanto doblez de los procesos de expropiación y ocupación territorial. En este marco el Nudo Vial prevalece como materialidad viva. “Obra emblemática” que rodea,

---

<sup>10</sup> Ver el Acta Acuerdo firmada entre el Ministerio de Desarrollo Social y la Comisión de Vecinos de Villa el Tropezón en Morales y Praddaude (2016).

separa y aísla como muralla a los pobladores; un linde que ata sus cuerpos y traza una línea divisoria: entre quienes se desplazan frenéticos hacia sus destinos o habitan ociosamente los complejos departamentales y sus negocios y...los pobladores de la Villa, invisibilizados por el diseño arquitectónico que los envuelve y los juegos mediáticos que los encubren.

## Conclusiones

M - A nosotros nos dicen 'la favelita', porque cuando hay un problema nos unimos todos tal cual que no nos importa nada (...). Antes era por la luz, por un montón de cosas, pero ahora (...) Aunque la gente tenga casa, la gente del Tropezón se va a venir (...) No crean que porque la villa quedó disminuida y que les han dado las casas se separó... No, ahora estamos más unidos que nunca.

[M., 40 años de edad, año 2015]

En este trabajo propusimos al lector un acelerado recorrido por la historia de organización colectiva y resistencia de los pobladores de Villa El Tropezón, enfocándonos en la situación de conflicto que durante los últimos tres años ha generado la instalación de un Nudo Vial en su zona de residencia. En virtud de la extensa trayectoria de disputas territoriales que evidencian los sectores subalternos en Argentina, está claro que éste no supone un escenario particularmente "nuevo". Pero en las condiciones actuales esta experiencia adquiere matices que informan sobre los rasgos y tendencias de re-estructuración de las ciudades, tanto como sobre las políticas de intervención poblacional erigidas desde el aparato estatal y las consecuentes modalidades de acción colectiva emergentes que se orientan a confrontarlas. Habiendo realizado esta salvedad, aquí deseamos retomar dos grandes aspectos ya trabajados.

En primer lugar, la dinámica expropiatoria revela consecuencias profundas para las condiciones habitacionales de los pobladores, tanto como para el tejido comunitario que organiza las relaciones cotidianas y los vínculos interaccionales. Dentro de este marco, las manifestaciones de denuncia y protesta de las poblaciones afectadas ponen en cuestión tanto la prevalencia de sus condiciones de "estar" y "habitar" frente a los formatos de tiempo/espacio y de relación que instalan las modalidades de intervención pública/privada (concretadas en el cruce de políticas habitacionales, de asistencia e incluso represión), como también la persistencia de sus modos de vida disímiles –y en algunos sentidos también disidentes– a las lógicas que de manera ominosa dominan las relaciones sociales capitalistas en las urbes.

En segundo lugar, es necesario insistir en la complejidad que asumen estos procesos de resistencia, muchas veces inadvertidas por su naturaleza intersticial, que se instala en las “ausencias y fallas” en las que el sistema no sutura. Es así que a lo largo de los años podemos observar diferentes estrategias de acción, desde asambleas vecinales, cortes de calles y manifestaciones capturadas ocasionalmente por los medios de comunicación, hasta procesos de organización y profundización del lazo territorial de los vecinos: el club del trueque, el grupo de mujeres Manos Unidas durante los años ‘90 o diferentes producciones culturales juveniles ligadas a lazos identitarios, así como muchas otras que, sin embargo, no hemos explorado en esta oportunidad. Entendemos que (en el marco de latencia de la lucha) son estos procesos los que han permitido que aún hoy se sostenga cierta cohesión entre los vecinos, a pesar de la innumerable cantidad de intervenciones público-privadas que siguen poniendo en peligro la existencia misma de la Villa.

La construcción de “la visual” urbana acompaña a estos procesos en forma ominosa: hoy el derivador vehicular de Avenida Don Bosco borra visualmente el proceso de destrucción y ocupación territorial suscitado en el espacio, mientras las nuevas casas edificadas y una serie de árboles que permanecen en pie obstruyen cualquier mirada del transeúnte hacia la Villa. Como corolario de estas complejidades es que se releva la multiplicidad de acciones colectivas repasadas que procuran modificar el avasallamiento propiciado por los actores políticos y económicos, pugnando desde distintas expresiones por el derecho a la ciudad, buscando la reapropiación de los territorios en riesgo a través de modos específicos de estar/ser/hacer en el espacio, tal como expresa la cita final de referencia: “más unidos que nunca”.

Así, desde nuestro particular punto de vista, este tipo de escenarios conflictivos -que ciertamente se replican a lo largo y ancho de Argentina, Latinoamérica y el mundo- nos hablan por un lado de la insistente política de expulsión, expropiación y desplazamiento estratégico que impone el sistema de (re)producción capitalista en su dinámica de expansión hoy; pero igualmente, también refieren a las potencias de la acción en ámbitos urbanos que muchas veces parecieran estar cercados y enclavados a una dinámica uniforme, única, de permanente transformación y aceleración. En estos marcos, las comunidades territorializadas en lucha irrumpen como dilación de un tiempo pretendidamente homogéneo, deteniendo el péndulo de la acción constante, robando un instante que descomprime la opresión orgánica del orden regente.

## **Bibliografía citada**

- Basodana, J. y Calsada, J. (2016); “Cerca de 90.000 camiones transportan granos a fábricas y puertos”, Bolsa de Comercio de Rosario, año XXXIII, N° 1744, 5 de Febrero de 2016.
- Boito, M. E. y Morales, A. E. (2013). “*Villa El Tropezón y Brasil rumbo al Mundial 2014: ¿quiénes merecen habitar las ciudades? Continuidades en las lógicas de exclusión*”. [Inédito]
- Boito, M. E. y Espoz, M. B. (2014); “El tiempo entre manos: cuerpo, sensibilidad y tecnología en la Ciudad de Córdoba”, en Boito y Espoz (comp.) *Urbanismo estratégico y segregación clasista*. Rosario: Editorial Puño y Letra.
- Boito, M. E. y Michelazzo, C. (2015) “Patrimonio, identidad y espectáculo: una aproximación a las tensiones que conforman el espacio barrial de Alberdi, Córdoba, durante la última década”; Segundas Jornadas de Sociología de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional de Cuyo- Pre ALAS, Mendoza.
- Boito, M. E. y Seveso, E. (2015); *La tecnología como ideología en contextos de socio-segregación. Ciudades-Barrio (Córdoba 2011-2014)*. Rosario: Editorial Puño y Letra. Acceso libre en: <http://bit.ly/ticseg2014>
- Buffa, S.; Croce, C.; Díaz, A.; Monna, J.; Molas y Molas, C. (2009); *Historias de vida y trayectorias compartidas*. Córdoba: Buena Vista Editores.
- Gorz, A. (2011); *Ecológica*. Buenos Aires: Capital Intelectual.
- Levstein, A. y Boito, M. E. (2009); *De insomnios y vigiliadas en el espacio urbano cordobés: lecturas sobre ‘Ciudad de mis Sueños’*. Córdoba: Jorge Sarmiento editor.
- Mazur, M. E., Morales, A. E. y Pardo, D. (2012). *Reflexiones en torno a la participación de los jóvenes en los procesos comunitarios de Villa El Tropezón*. Tesis de Licenciatura. Facultad de Psicología de la UNC: Córdoba.
- Marx, K. (1999); *Manuscritos de economía y filosofía*. Madrid: Alianza Editorial.
- Morales, A. E. (2016) “El mural de ‘los wachos del Trope’: de ‘trasladan Villa El Tropezón’ a ‘El Trope no se va’”, en *Arte/s, Salud y Política. Experiencias transdisciplinarias y decoloniales*, V. Cotaimich(coord. y comp.). Universidad Nacional de Córdoba. [EN PRENSA].
- Morales, A. E. y Praddaude, G. (2016) “Propuesta de investigación-acción participativa en Villa El tropezón en un contexto de crisis habitacional”. Proyecto de extensión comunitaria avalado por el Colegio de Psicólogos de Córdoba 2015/2016. Res 078/15.

- Scribano, A. y Boito, E. (2010); “La ciudad sitiada: una reflexión sobre imágenes que expresan el carácter neocolonial de la ciudad (Córdoba, 2010)”, en *Actuel Marx Intervenciones* N°9, LOM Ediciones y Universidad Bolivariana, Santiago de Chile.
- ----- (2016A) “Hitos urbanos y medios de circulación: arterias del capital en la ciudad de Córdoba”, en *Crítica y Resistencias*. [EN PRENSA]
- ----- (2016B); “Medios de circulación, premisa del conflicto: esbozo sobre su materialidad presente en la provincia de San Luis/Argentina”, en *Cuaderno Urbano* N° 21, Noviembre. Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional del Nordeste.

*Otros documentos citados*

- “Programa de densificación urbana. Documento preliminar” (2010), Plan Director de la Secretaría de Desarrollo Urbano. Gobierno de la Provincia de Córdoba: Córdoba.
- Cámara Argentina de Comercio (2010); “Perfiles exportadores provinciales 2014”. Autor: Buenos Aires. Disponible en: [www.cac.com.ar](http://www.cac.com.ar)
- Indymedia Argentina; “Grave riesgo de Desalojo en Villa El Tropezón, El Sauce y Costa Canal” (02/11/2011). Disponible en Indymedia Argentina: <http://argentina.indymedia.org/news/2011/09/791552.php>
- La Voz del Interior; “Massei: No habrá más relocalizaciones” (3/01/2009). Disponible en: [http://archivo.lavoz.com.ar/09/01/03/secciones/grancordoba/nota.asp?nota\\_id=478033](http://archivo.lavoz.com.ar/09/01/03/secciones/grancordoba/nota.asp?nota_id=478033)
- La Voz del Interior, “En 2014 trasladan la Villa El Tropezón” (30/05/2013). Disponible en: <http://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/2014-trasladan-villa-tropezon>
- Morales, A. E.; “Villa El Tropezón: 13 casos de dengue confirmados” (14/03/2016). Disponible en ECOSCórdoba: <http://ecoscordoba.com.ar/villa-el-tropezon-13-casos-de-dengue-confirmados/>
- Sbuelz, V. y Morales, A. E.; “El nudo vial nos arruinó la vida”. Indymedia Córdoba (20/12/2014). Disponible en ECOSCórdoba: 29/12/2014 <http://ecoscordoba.com.ar/la-lucha-por-las-tierras-en-el-tropezon/>; 6/01/2015 <http://ecoscordoba.com.ar/el-nudo-vial-nos-arruino-la-vida/>
- Télam; “En Argentina circulan 11,5 millones de vehículos y es el país con más unidades por habitante de la región” (12/04/2014). Disponible en: <http://www.telam.com.ar/notas/201504/101205-informe-afac-promotive-parque-automotor-argentina.html>