

TRANSPORTE Y MOVILIDAD EN TRASLASIERRA: UNA PROBLEMÁTICA PENDIENTE EN LA AGENDA PÚBLICA

Marina Bustamante. Departamento de Geografía, UNRC.

mbustamante@hum.unrc.edu.ar

María de los Angeles Galfioni. Departamento de Geografía, UNRC.

mgalfioni@hum.unrc.edu.ar

Diego Fabián Zalazar. Departamento de Geografía, UNRC. *dzalazar@hum.unrc.edu.ar*

Franco Darío Rovere. Departamento de Geografía, UNRC.

franco_rovere@hotmail.com

RESUMEN

El presente trabajo pretende contribuir con una propuesta de integración territorial, específicamente en lo que respecta al sistema de transporte y a la movilidad en el sector de planicie de Traslasierra (provincia de Córdoba).

A partir de trabajos previos, se ha podido identificar una inadecuada infraestructura vial que intercomunique al área bajo estudio, tanto a nivel intra-zonal como regional. Esta situación se ve materializada en las deficientes condiciones de los caminos vecinales y provinciales, la presencia de caminos públicos que han sido cerrados, a lo que se suma la mínima frecuencia del transporte público operante en la zona, lo cual refuerza su posicionamiento marginal a diferentes escalas. Es por ello que surge la necesidad de repensar en posibles soluciones progresivas, a partir de acciones concretas que impliquen mejoras tangibles, tales como la reapertura de un camino público entre la ciudad de Villa Dolores y la localidad de Serrezuela, cuya unión favorecerá la integración territorial del área en cuestión.

Esta inquietud se plasma, finalmente, en la elaboración y presentación de un Proyecto de Ley a tal efecto, el cual fue discutido con personal especializado y con autoridades, tanto de la Dirección Provincial de Vialidad como de la Dirección General de Catastro de la Provincia de Córdoba y, posteriormente, puesto en conocimiento ante el presidente de la Legislatura de Córdoba con la apertura de un expediente en curso.

PALABRAS CLAVE: Sistema Transporte/ Movilidad/ Traslasierra

1. INTRODUCCIÓN

El transporte es una actividad primordial dentro del proceso de producción y reproducción de la vida social. De esta manera, no solamente responde a objetivos específicamente económicos sino también sociales y políticos.

Desde este marco, y teniendo en cuenta las experiencias de políticas de transporte llevadas a cabo en América Latina, y particularmente en Argentina, han estado vinculadas al modelo de desarrollo socioeconómico imperante y a la tecnología disponible del momento, lo que ha condicionado el trazado de las redes de infraestructura de transporte, equipamiento y los servicios brindados, conllevando a la revalorización e integración territorial de ciertas áreas en detrimento de otras.

A partir de un diagnóstico integral realizado en el sector de planicie de Traslasierra (provincia de Córdoba), se puede visualizar una inadecuada infraestructura vial, tanto a nivel intra-zonal como regional. Esto se materializa en las deficientes condiciones de los caminos, en la presencia de caminos públicos que han sido cerrados, a lo que se suma la mínima frecuencia del transporte público operante en la zona, lo cual refuerza su posicionamiento marginal a diferentes escalas. Es por ello que surge la necesidad de repensar en posibles soluciones progresivas, a partir de acciones concretas que impliquen mejoras tangibles, tales como la reapertura de un camino público entre la ciudad de Villa Dolores y la localidad de Serrezuela, cuya unión favorecerá la integración territorial del área en cuestión.

El presente trabajo tiene como objetivo general contribuir con una propuesta de integración territorial, específicamente en lo que respecta al sistema de transporte y a la movilidad en el sector de planicie de Traslasierra (provincia de Córdoba), a partir de la elaboración y presentación de un Proyecto de Ley a tal efecto, el cual fue discutido con personal especializado y con autoridades, tanto de la Dirección Provincial de Vialidad como de la Dirección General de Catastro de la Provincia de Córdoba y, posteriormente, puesto en conocimiento ante el presidente de la Legislatura de Córdoba con la apertura de un expediente en curso. Para su realización, se procedió a realizar el relevamiento y representación cartográfica de los caminos provinciales y vecinales del área, para luego evaluar sus condiciones de transitabilidad y grado de integración a diferentes escalas. Por último, se concluyó con la identificación de problemáticas, potencialidades y limitaciones de la zona con relación a la movilidad a través de la realización de entrevistas semiestructuradas a los actores sociales interactuantes, con la intención de

rescatar la percepción de quienes habitan el lugar y contribuir con propuestas de acciones concretas y superadoras.

En suma, el trabajo se estructura en cuatro apartados. En primer lugar, se exponen las consideraciones teóricas desde las cuales se aborda la temática; en segundo lugar, se realiza una caracterización y localización del área de estudio; en tercer lugar, se explicitan las problemáticas identificadas con relación al sistema de transporte y la movilidad en el área, para concluir, en cuarto lugar, con una propuesta concreta de integración territorial en el espacio en cuestión.

2. ALGUNAS CONSIDERACIONES TEÓRICAS

Explicitar las categorías conceptuales a utilizar resulta imprescindible para el análisis de la configuración territorial y de la organización espacial de cualquier porción del espacio geográfico, como marco para desentrañar las problemáticas que emergen en el mismo, específicamente en esta oportunidad de aquellas vinculadas al transporte y la movilidad.

En coincidencia con Santos (2000) se considera que el espacio está formado por un conjunto indisoluble, solidario y también contradictorio, de sistemas de objetos -existencias materiales- y sistemas de acciones -existencias sociales-, no consideradas aisladamente sino como el contexto único en el que se realiza la historia. Así, los sistemas de objetos condicionan la forma en que se dan las acciones, generando una relación recíproca en la cual el espacio encuentra su dinámica y se transforma.

Desde esta perspectiva, el transporte -como existencia material- se constituye en un medio o vector de desplazamiento usado para trasladar bienes o personas. En dicho desplazamiento, no sólo se requiere identificar los componentes materiales para su realización (infraestructura, vías de comunicación, vehículos) sino también los actores sociales involucrados. En este sentido, en el espacio se generan redes en las cuales se da una articulación entre una arquitectura formal y una organización social (Santos, 1996).

Cabe destacar que, a estas redes que se generan, se le suma una dimensión adicional vinculada a la movilidad entendida como una práctica social de viaje -existencia social- que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento y capacidades de satisfacerlo. De su interacción resultan las condiciones de accesibilidad por parte de grupos sociales, sea de sí mismos o de sus bienes (Gutiérrez, 2009), lo que genera un uso y apropiación del

espacio en función de lo que éste le ofrece y de lo que el actor social puede acceder dentro de sus posibilidades.

De esta manera, la presente propuesta se circunscribe no sólo a atender la existencia material del transporte, sino también a desentrañar las prácticas sociales por detrás, que permita acercarse a las necesidades de la población. Se pretende que el abordaje sirva de base para generar una integración territorial en la que confluya una visión integral y escalar, en la que no sólo se priorice el desarrollo económico, sino también que se garantice la equidad espacial en términos de accesibilidad de la población a todo el territorio. Consensuar con los múltiples actores sociales que usan y producen el espacio, considerar la diversidad y articulación de los modos y medios de transportarse, así como las distintas escalas de alcance se constituyen en los principales lineamientos a considerar en la planificación y gestión de los territorios.

3. CARACTERIZACIÓN Y ESTADO DE SITUACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

3.1. Caracterización

La zona de Traslasierra, nomenclatura popular que designa globalmente a los departamentos del oeste cordobés (Terzaga, 1963), está conformada por los departamentos de Pocho, Minas, San Alberto y San Javier. Dicha zona se encuentra situada en la porción sur de las Sierras Pampeanas, al oeste-noroeste de la provincia de Córdoba, y se caracteriza por presentar un relieve de tipo serrano hacia el este y de planicie hacia el oeste, un clima semiárido con déficit hídrico acompañado por una red hidrográfica exigua y dispersa.

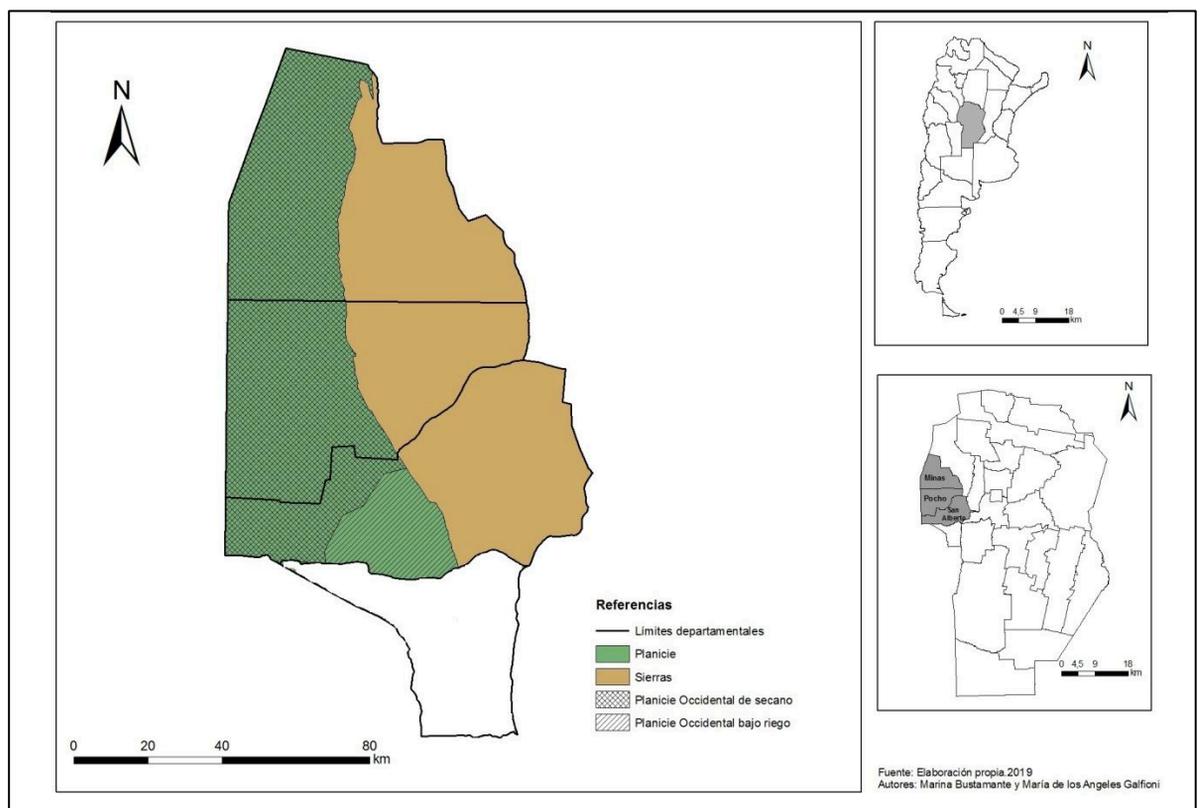
Desde el punto de vista geomorfológico, en una primera aproximación, se reconocen dos grandes unidades: hacia el oeste, las planicies -piedemonte y llanura-, que ocupan la mayor parte del territorio provincial y, por otra parte, al oriente, las montañas -sierras y altiplanicies- de menor extensión.

A partir de un cambio de escala en el análisis, en la primera de estas unidades -sobre la que centraremos nuestro análisis-, se identifican dos paisajes geográficos (figura 1) definidos según la disponibilidad y utilización del agua como recurso indispensable,

tanto para el establecimiento de la población como para el desarrollo de sus actividades económicas:

- Planicie bajo riego, al sur, en la zona de influencia de Villa Dolores hasta la línea Cortaderas-Las Oscuras-. En este sector se destaca un actor social caracterizado como gran productor empresarizado, ausentista, el cual se dedica fundamentalmente a la producción de papa y en menor medida a la de maíz, trigo y soja. Por otra parte, también aparece aquí la figura del pequeño productor no-papero, de larga data, con un perfil productivo dedicado a la explotación fruti-hortícola para el mercado local.
- Planicie de secano¹, al norte, ocupa la mayor parte del territorio occidental. Si bien el actor social predominante cuantitativamente es el campesino, dedicado a la ganadería caprina de subsistencia llevada a cabo a monte abierto, también se constata la presencia de grandes productores estancieros, que practican una ganadería vacuna extensiva.

Figura 1. Caracterización del área de estudio



¹ Cabe aclarar que se entiende por área de secano, aquella en la cual los escasos cultivos que se practican están supeditados a las precipitaciones; por su parte, las actividades pecuarias, además de aprovechar el agua de lluvia, recurren a la del subsuelo.

Históricamente, la zona de Traslasierra ocupa una posición periférica con respecto al norte cordobés, eje principal en la organización espacial de la provincia durante la etapa colonial, al servir de vínculo estratégico entre el Alto Perú y el océano Atlántico.

Las Sierras Grandes oficiaron siempre como una sólida barrera en las comunicaciones con el este cordobés. Obstáculo que recién se pudo superar, en parte, a partir de las primeras décadas del siglo XX pasando a formar parte complementaria del núcleo socioeconómico de la ciudad de Córdoba, sus áreas aledañas y del norte cordobés. Es así como esta región ha estado históricamente muy ligada a los llanos riojanos y al norte serrano puntano.

Con el cambio de modelo político-económico a partir de la etapa agroexportadora de fines del siglo XIX, el eje de organización espacial se traslada hacia la región centro y este de Córdoba, puesto que reunía las condiciones óptimas para el cumplimiento de los objetivos del modelo de desarrollo vigente, plasmado en: condiciones físicas favorables para la producción de materias primas, vínculo cercano al puerto de Buenos Aires para la exportación de productos primarios y para el acceso a su amplia dotación de servicios; constituyéndose, así, en el escenario de las acciones políticas y económicas encaradas y puestas en práctica a nivel nacional. El mencionado cambio de eje repercute también en el oeste cordobés, marginándolo -al igual que al norte provincial- de las áreas funcionales al circuito agropampeano.

Actualmente, esta situación se ha ido acentuando como consecuencia de la profundización del modelo neoliberal vigente, instaurado en la Argentina con especial énfasis a partir de la década del '90. Éste se materializó en el agro a través de la aplicación de las políticas de “[...] desregulación, privatización y apertura económica [que] han llevado al deterioro de la economía campesina. La imposibilidad de una reconversión productiva que les permitiera un reposicionamiento competitivo en la economía nacional agudizó sus niveles de subordinación social, económica y cultural” (Agüero et al., 2011: 18).

3.2. Estado de situación

A partir del trabajo de campo, llevado a cabo por el equipo de investigación entre los años 2009 y 2018, se han podido identificar, a grandes rasgos, las siguientes problemáticas, comunes a toda el área:

- La problemática del agua: las limitadas precipitaciones (entre 400 mm y 500 mm anuales) propias del tipo de clima semiárido serrano-, sumado a una

inadecuada distribución de los canales de riego del agua proveniente de la represa de Chancaní y del Dique de la Viña-, a la deficiente calidad del agua proveniente del primer acuífero, y al padecimiento de una sequía prolongada que viene sufriendo la zona en los últimos 20 años, son todos aspectos que inciden en la escasa disponibilidad de agua en el área de estudio.

- La problemática productiva del campesinado: la persistencia de la monoproducción cabritería en las economías campesinas del área y la disminución de las actividades agrícolas a escala de subsistencia que practicaban generaciones anteriores.

- La problemática de la tenencia de la tierra: aquí se conjugan varias situaciones, tales como: una polarización de la tenencia de la tierra entre grandes propietarios y pequeños productores investidos en la figura del campesino; un alto porcentaje de pequeñas explotaciones con tenencia precaria, ya sea por no poseer títulos de posesión -solamente boleto de compra y venta- o por revestir en calidad de ocupantes sin documentación alguna; la presión que ejercen las grandes explotaciones sobre los predios campesinos, como consecuencia del avance de la frontera agropecuaria; la amenaza de desalojos a campesinos ocupantes, por la compra formal de la tierra por parte de terceros, entre otras.

- La problemática de las comunicaciones: se manifiestan en el área serios problemas, debido a: servicios de ómnibus con frecuencia mínima, escasez de automotores particulares, caminos vecinales en inadecuadas condiciones de transitabilidad, caminos públicos cerrados con tranqueras y falta de señal para telefonía celular.

Si bien estas problemáticas son comunes a toda el área de estudio, el alcance y la intensidad con los que afectan a cada tipo de actor va a ser diferente, debido al conjunto de estrategias que desenvuelven para hacerles frente y satisfacer así las necesidades vinculadas a su reproducción social -comida, vestimenta, entre otras- y económica-productiva. En la búsqueda de estas satisfacciones, los sujetos deben movilizarse utilizando diferentes vectores de desplazamiento en función de las materialidades disponibles y del grado de accesibilidad a las mismas, poniendo de manifiesto diversas problemáticas en las comunicaciones, tratadas en la presente propuesta de trabajo.

4. ARQUITECTURA FORMAL: CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

La red caminera en la provincia de Córdoba -según ley provincial N° 8.555- establece tres jerarquías en los caminos bajo su jurisdicción: red primaria, secundaria y terciaria, en el caso de nuestra área de estudio podemos destacar (figura 2):

a) Red primaria

- La ruta no pavimentada E-51 que comunica San Pedro con El Cadillo pasando por la localidad de Chancaní, con sentido sureste-noroeste. Al llegar a El Cadillo intersecta con la ruta provincial N° 28.
- La ruta provincial no pavimentada N° 28 une las provincias de Córdoba, La Rioja y San Juan con sentido este-oeste; sus extremos son el empalme con la ruta nacional N° 9 en la ciudad de Córdoba y la autopista de circunvalación de la ciudad de San Juan, con un total de 582 km.
- La ruta pavimentada E-91 une Villa Dolores con la localidad de Los Cerrillos comprendiendo el área de riego; corre con sentido este-oeste.

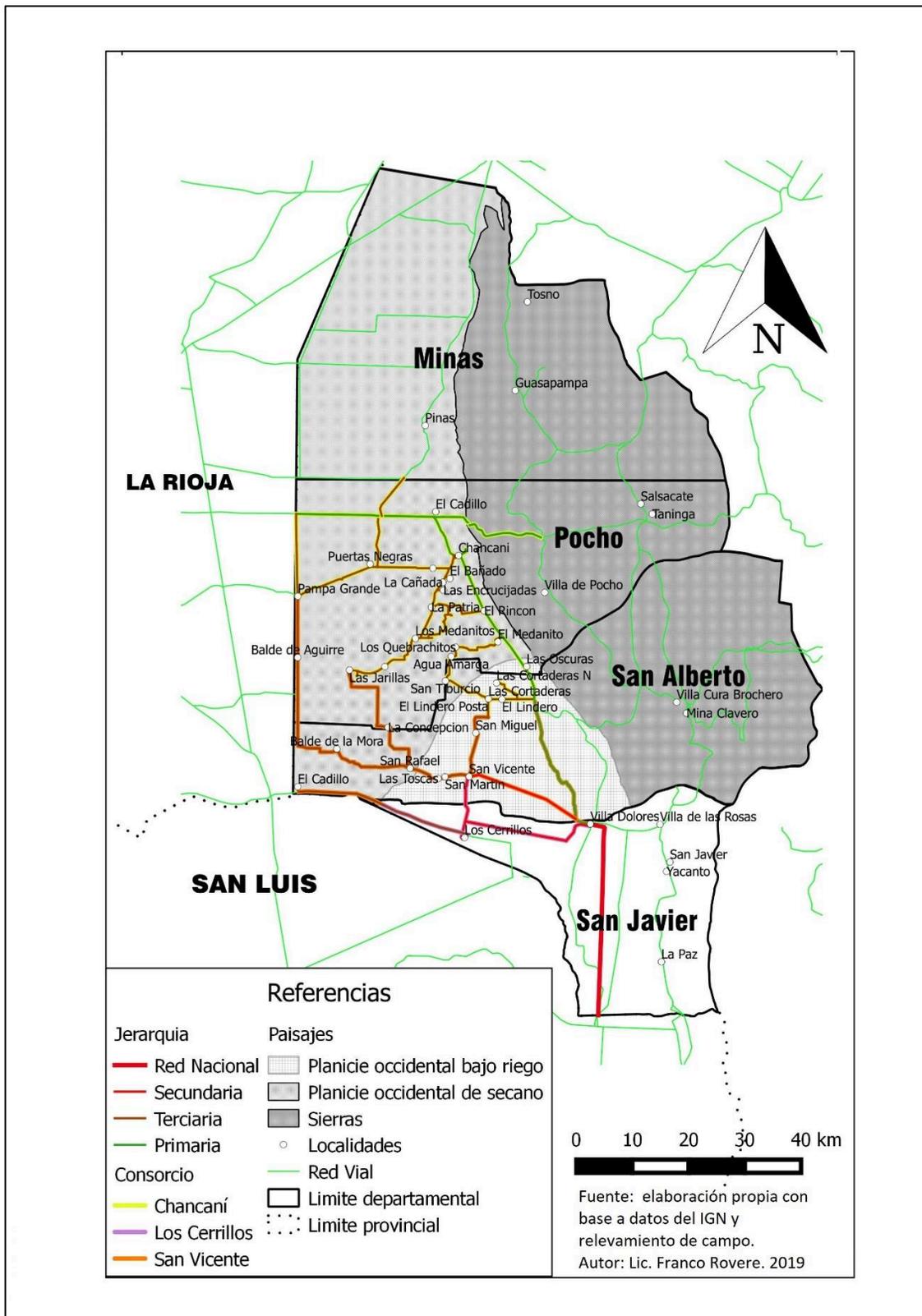
b) Red secundaria

- La ruta (pavimentada) S-212 une San Vicente con el empalme de la ruta E-91.
- Camino no pavimentado S-453 une San Pedro con San Vicente.

c) Red terciaria

Caminos de tierra que vinculan a las distintas comunidades: Agua Amarga, Chancaní, El Bañado, El Medanito, El Rincón, La Concepción, La Cañada, La Escondida, La Patria, Las Cortaderas, Las Encrucijadas, Las Jarillas, Los Cerrillos, Los Medanitos, Los Quebrachitos, La Felicidad, Las Toscas, San Martín, San Miguel, San Tiburcio y San Vicente. Todas ellas emplazadas en nuestra área estudio.

Figura 2. Distribución de la red vial en la planicie occidental de Traslasierra



En el área bajo estudio se identifican dos consorcios camineros que se encargan de llevar adelante el mantenimiento de la red secundaria y terciaria. Dichos consorcios son el N° 279 con sede en San Vicente y el N° 330 con sede en Chancaní, los que a su vez se encuentran bajo la órbita de la Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de Córdoba, dependiente del Ministerio de Infraestructura provincial.

En lo que respecta el consorcio de Chancaní, cubre el sector comprendido por el área rural de influencia de la localidad homónima y comprende a su vez trece parajes, extendiéndose por el norte hasta el Puesto de los Pozos en el límite entre los departamentos de Pocho y Minas, hacia el oeste con el límite interprovincial Córdoba-La Rioja, y hacia el sur se extiende hasta una línea imaginaria que une la comuna de Las Jarillas con La Chúa sobre la ruta E-51 y al este con el pie de sierra. El consorcio de San Vicente, por su parte, se extiende por el norte hasta Las Jarillas, hacia el oeste ocupa el espacio comprendido por el límite interprovincial entre Córdoba y La Rioja, por el este limita con el pie de sierra y por el sur con la línea imaginaria que une las comunidades El Cadillo y Los Cerrillos.

La función específica de los consorcios consiste en realizar el mantenimiento de los caminos, procurando que los habitantes de todas las comunidades puedan circular por los mismos sin quedar incomunicados (Dirección Provincial de Vialidad, 2019). En cuanto a la frecuencia con que se realizan las tareas de mantenimiento, depende principalmente del tipo de caminos de que se trate y del grado de circulación sobre los mismos.

El procedimiento administrativo que se debe llevar a cabo para conseguir los fondos necesarios para el mantenimiento de la red vial, consiste en un relevamiento periódico del estado de transitabilidad de los caminos a cargo del inspector de vialidad.

En cuanto a las tareas de mantenimiento, éstas consisten básicamente en realizar en algunos casos un enarenado de los caminos y, en otros, se procede al desmonte para luego enarenar las huellas y zanjones. Es necesario aclarar que los materiales y maquinarias utilizados para las tareas de mantenimiento dependen directamente de la constitución geológica de los caminos, ya que no es posible utilizar una sola técnica.

Por otra parte, y como resultado del trabajo de campo realizado se ha podido identificar una desequilibrada y deficiente infraestructura vial que intercomunique las comunidades que se encuentran en el área de estudio -de manera más marcada en lo que concierne al área de secano-. Esta situación se debe, por un lado, a las deficientes condiciones para transitar los caminos vecinales y provinciales, y por el otro, a la

existencia de algunos caminos de la red terciaria cerrados por tranqueras que -según lo informado por los pobladores- ofician de guardaganado. Sin embargo, no deberían estar presentes, ya que la ley N° 8555 manifiesta en sus artículos 14° y 15° lo siguiente:

ARTÍCULO 14°.- GARANTÍA: la Provincia garantiza el libre tránsito en los caminos nacionales y provinciales de su territorio, en tanto y cuando se cumpla con las disposiciones legales y reglamentarias de índole vial y en materia de tránsito; y declara contraria a esa garantía toda norma o precepto que suponga una obstrucción a la libre circulación.

ARTÍCULO 15°.- LIMITACION: no podrán autorizarse en los caminos nacionales o provinciales dentro del territorio de la Provincia la instalación de cualquier concesión, obra o servicio que sea extraño al tránsito o que de alguna forma lo entorpezca.

No obstante, a partir de entrevistas realizadas en la zona se detecta el cerramiento de un camino que unía las localidades de Chancaní con Piedritas Blancas a principios del siglo XX, localidad esta última que se encuentra emplazada hacia el norte del departamento Minas. Este camino, según los pobladores más antiguos, era de acceso público pero fue cerrado por una explotación privada cuya extensión ocupa aún una importante cantidad de hectáreas con una disposición horizontal -en sentido este-oeste-, extendiéndose desde el pie de las Sierras de Pocho hasta el límite entre Córdoba y La Rioja.

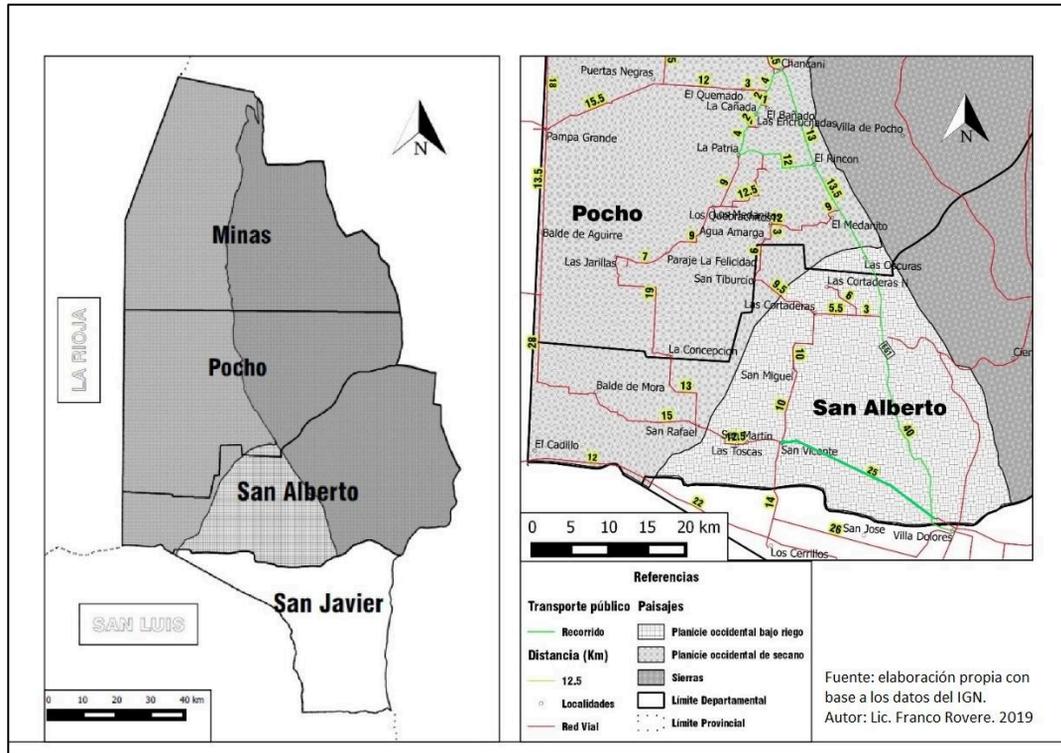
A esto se le suma un servicio de transporte público -a cargo de la empresa Socsa (perteneciente al Grupo Sarmiento)- (figura 3), que se limita a comunicar, por un lado, al área de secano, vinculando a aquellas comunidades a la vera de la ruta E51 mediante la línea Villa Dolores-Chancaní con una sola frecuencia diaria; y por otro, al área de riego con la línea Villa Dolores-San Vicente por la ruta S-453, con frecuencias diarias de 40 minutos, ambas rutas sin pavimentar.

Según lo expresado por los pobladores acerca de las gestiones realizadas para incrementar la frecuencia del servicio en la primera de las líneas, la empresa prestadora del servicio manifiesta que existen dos limitantes: la baja rentabilidad que obtienen en la zona y la dificultad en la transitabilidad para el transporte de pasajeros en algunos de los caminos.

Este estado de situación condiciona, en cierta manera, la movilidad de los actores sociales interactuantes en el área, lo que evidencia la necesidad de contribuir con

políticas concretas en la arquitectura formal del espacio, atendiendo no sólo a cuestiones económicas sino también a demandas sociales.

Figura 3. Recorrido del transporte público en la planicie occidental de Traslasierra



5. ORGANIZACIÓN SOCIAL: LA MOVILIDAD EN TRASLASIERRA

Durante las reiteradas salidas a campo, se realizaron ochenta entrevistas a diferentes tipos de agentes rurales, de las cuales sesenta y dos se efectuaron en el área de secano y dieciocho en el área de riego (cuadro 1). Dentro de la primera, cincuenta y dos entrevistas correspondieron a los pequeños productores campesinos y diez a los grandes productores ganaderos -estancieros-. A su vez, dentro del área de riego, ocho entrevistas fueron practicadas a los pequeños productores regantes y diez a los grandes productores regantes -paperos-.

Cuadro 1. Entrevistas realizadas acerca de la localización y movilidad en planicie occidental de Traslasierra

Paisaje geográfico	Actor social	cantidad de entrevistas	Residencia en la explotación				Tipo de transporte utilizado				Estado de los caminos: percepción							
			sí	%	no	%	privado	%	público	%	muy bueno	%	bueno	%	regular	%	malo	%
Planicie de secano	campesino	52	51	99	1	1	37	71	15	29	-	-	42	80	-	-	10	20
	gran productor ganadero	10	3	30	7	70	10	100	-	-	-	-	2	20	8	80	-	-
Planicie bajo riego	gran productor empresariado	10	1	10	9	90	10	100	-	-	8	80	1	10	-	-	1	10
	pequeño productor no papero	8	8	100	-	-	8	100	-	-	-	-	6	75	2	25	-	-

Fuente: elaboración propia con base a salidas de campo, 2009-2018.

Las entrevistas llevadas a cabo en el campo por el equipo de investigación desde el año 2009 en relación con las características de localización y movilidad arrojan como resultado, en primer lugar, que el 99% de los campesinos entrevistados viven de forma permanente en la explotación, lo que exige su movilidad para el abastecimiento de las necesidades básicas. Por otra parte, el 70% de los grandes productores ganaderos no reside permanentemente en la explotación, sino que lo hacen en ciudades de la Región Pampeana. Esas proporciones se repiten, aproximadamente, al analizar la localización de los productores que realizan riego artificial: sólo uno de los grandes productores empresariados -paperos- reside en la explotación, mientras que los pequeños productores hortícolas lo hacen en su totalidad. En suma, son los actores más desfavorecidos -campesinos y pequeños productores no paperos- quienes deben movilizarse a las localidades cercanas para satisfacer sus necesidades, requiriendo así de medios y de vías de transporte adecuados.

Con respecto a los vectores de desplazamiento utilizados, se destaca que el 71% de los campesinos utiliza el transporte privado, tales como automóviles, motocicletas y/o tracción a sangre -sulky-, y en menor medida (29%) se identifica el uso de transporte público por carretera a través del colectivo -obviamente en aquellas comunidades a las cuales llega el servicio-.

En cuanto a la mayoría de los grandes productores ganaderos, al no residir permanentemente en la explotación, no utilizan la red vial de manera frecuente. Por su parte, los encargados de las explotaciones, quienes sí utilizan asiduamente la red, se movilizan en su totalidad en camionetas particulares.

En la planicie bajo riego, por su parte, la totalidad de los productores se desplaza en automóviles particulares, no requiriendo -salvo excepciones- del servicio de transporte

público. Queda duda si son los trabajadores en relación de dependencia de los grandes productores quienes hacen uso del colectivo, dada la alta frecuencia del servicio en la zona.

Por otra parte, en lo que respecta a la percepción que tienen los sujetos entrevistados acerca del estado de los caminos sobre los cuales circulan, puede destacarse que la mayor proporción de los campesinos considera que se encuentran en buenas -o por lo menos aceptables- condiciones. Corresponde aclarar que se trata de aquellos actores que utilizan asiduamente la carretera E51 y sus inmediaciones.

En tanto que un 20% de la población campesina entrevistada, perteneciente a las comunidades de Las Jarillas, Las Cortaderas, San Tiburcio y Balde de Aguirre, manifiestan que los caminos por los que deben transitar continuamente para satisfacer sus múltiples necesidades, se encuentran en un estado de mantenimiento deficiente.

Resulta oportuno resaltar que la percepción de los actores involucrados está mediada, lógicamente, por sus experiencias de vida, por lo que difieren en una importante medida de aquella que podría tener una persona que vive y circula en una zona más accesible.

Con respecto a los grandes productores ganaderos, cabe acotar que su percepción en cuanto al estado de mantenimiento de los caminos dista de lo expresado por los campesinos, ya que un 80% expresa que el estado de los mismos es regular y para el 20% es bueno.

Por su parte, los sujetos de la planicie bajo riego -tanto pequeños como grandes productores- consideran, en su mayor parte (entre 75 y 80%), que los caminos están en buenas o muy buenas condiciones de mantenimiento, lo que les permite una adecuada comunicación.

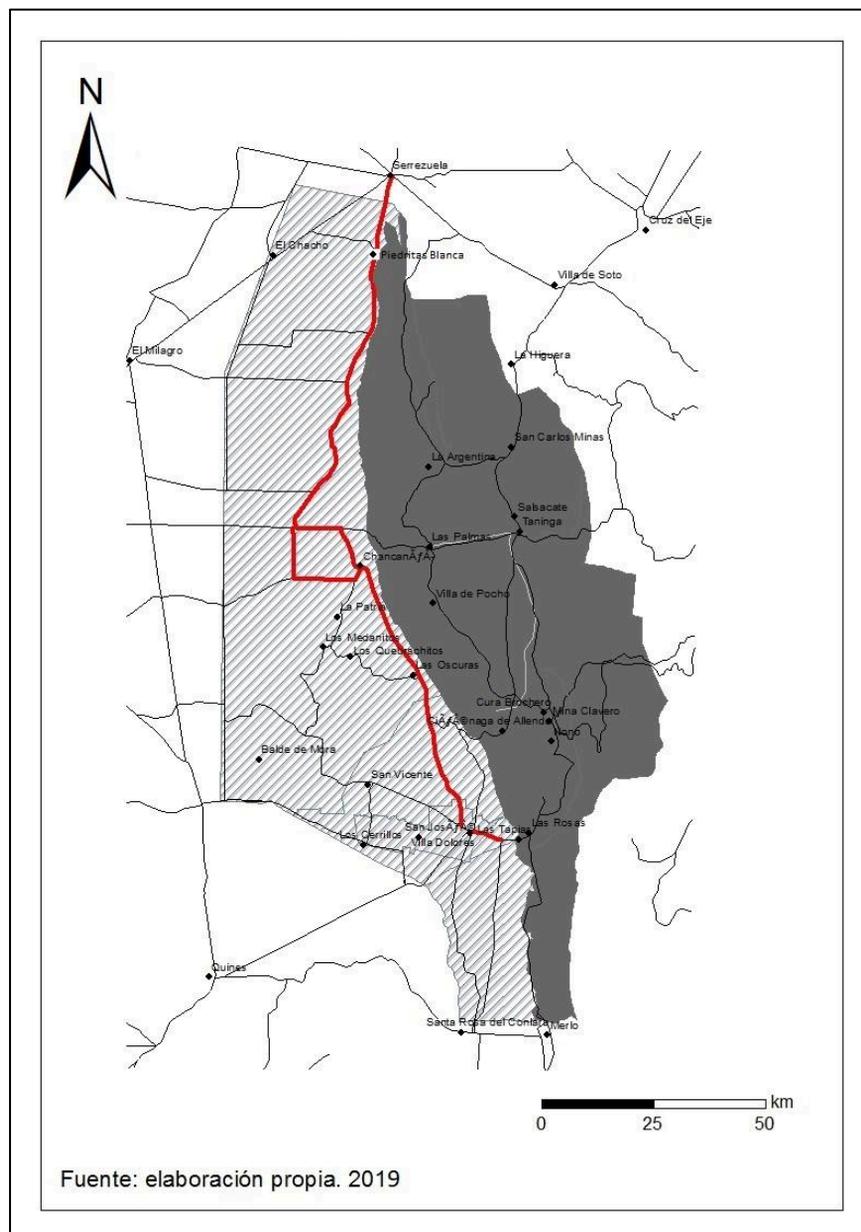
Tal como ya fuera expresado, las respuestas vinculadas a este apartado son totalmente subjetivas en relación con la experiencia de vida de los actores entrevistados.

A partir del estado de situación presentado, se evidencia un uso diferenciado de los modos y medios de transporte en función de las existencias y necesidades de cada tipo de actor social.

6. APORTES HACIA LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL: PROYECTO DE UNIÓN CAMINERA ENTRE VILLA DOLORES Y SERREZUELA

Como producto del diagnóstico realizado acerca del transporte y movilidad en el sector de planicie y de las demandas expresadas por los actores sociales entrevistados, vinculados específicamente al área de secano, se presentó un proyecto de ley. El mismo consiste en una propuesta tendiente a generar una unión caminera entre la ciudad de Villa Dolores y la localidad de Serrezuela, pasando por Chancaní, Estancia de Pinas y Piedrita Blanca, siguiendo dicha ruta el borde occidental de la Sierra de Pocho, en la cual se une con la planicie del oeste cordobés (figura 4).

Figura 4. Tramo propuesto Villa Dolores - Serrezuela



Gran parte de ese recorrido sugerido discurre por tramos públicos y otra parte por tramos en explotaciones de propiedad privada; estos últimos son los que actualmente

impiden la unión de las dos localidades extremas arriba mencionadas. Por lo tanto, esta posible unión caminera tiene la ventaja de disponer ya de los tramos necesarios y no requiere la construcción de otros nuevos para la habilitación de la ruta propuesta.

La esencia de la propuesta es brindar una posibilidad más de conexión entre diferentes centros poblacionales de la provincia, con proyección a otras regiones del país, con todas las potencialidades que conllevan estos tipos de nexos. En este caso específico, se entiende que el recorrido propuesto reforzaría la unión del valle de Concarán y el sector sur de Traslasierra, con la Ruta Nacional N° 38 y su continuidad con un sector del noroeste del país, logrando una integración territorial en sus múltiples aspectos (sociales, económicos y políticos).

Los ejes argumentativos sobre los cuales se fundamenta la propuesta, responden en primer lugar, a una razón estratégica en el sentido de que puede officiar de camino alternativo a la ruta asfaltada que une Villa Dolores - Mina Clavero - Villa de Soto y su continuación a la ciudad de Córdoba y parte del norte del país. En segundo lugar, la posibilidad de contribuir a vencer el aislamiento que ha tenido desde tiempos ancestrales la población de la planicie del oeste cordobés por vía del incremento de caminos, que tiene la virtud de activar el desplazamiento de las personas y de los bienes. En tercer lugar, favorecer el posible surgimiento de pequeños emprendimientos económicos por parte de los habitantes de la zona, en relación directa con el tránsito vehicular que se generaría, efecto que toda fluidez vial ayuda a producir. En cuarto lugar, potenciar el aprovechamiento turístico del área, en relación con el establecimiento de circuitos de caminos, como por ejemplo el del sector de Los Túneles, además de la promoción de un turismo ecológico.

En base a todo lo expuesto, queda claro que la habilitación de la unión caminera propuesta tiene la potencialidad, desde el punto de vista técnico, de que no habría costo económico de construcción de un camino nuevo. No obstante, dicha habilitación implica su puesta en funcionamiento y posterior mantenimiento, una erogación insalvable que, para las arcas de Vialidad, no deja de tener su peso. A esto se le suma, además, el aspecto legal, al atravesar la ruta propuesta, tramos significativos en propiedad privada. A tal efecto, es de pensar que ese escollo se puede salvar, cuando se acepte y se imponga que los intereses colectivos son superiores a los privados y, por ende, deben primar plenamente.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agüero, R.; Maldonado, R.; Galfioni M. y Zalazar, D. (2011) El campesinado de Traslasierra de la provincia de Córdoba y sus vinculaciones socio-territoriales. *VII Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Agrarios y Agroindustriales*, UBA. Buenos Aires, Argentina.
- Dirección Provincial de Vialidad. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Córdoba. Gobierno de la Provincia de Córdoba. Recuperado de: <http://www.cba.gov.ar/reparticion/ministerio-de-infraestructura/secretaria-de-obras-publicas/dir-provincial-de-vialidad/>. Consultado en junio de 2019.
- Gutiérrez, A. (2009) Movilidad o inmovilidad: ¿Que es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público (CLATPU)*, Buenos Aires, Argentina.
- Santos, M. (1996) *Metamorfosis del espacio habitado*. Barcelona, España: Editorial Oikos Tau.
- (2000). *La Naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Barcelona, España: Editorial Ariel.
- Terzaga, A. (1963) *Geografía de Córdoba*. Córdoba: Editorial Assandri.