

Título del trabajo:

Imaginar la infraestructura del desarrollo territorial. Tres representaciones de una carretera regional

Identificación:

Marcela Bosco, Amir Coleff y Edgardo Carniglia. Universidad Nacional de Río Cuarto (UNRC) e Instituto de Investigaciones Sociales, Territoriales y Educativas (ISTE-UNRC/CONICET). **Eje 16. Comunicación, territorio y ambiente**

Palabras claves: Comunicación, Desarrollo Regional, Infraestructura Vial.

Resumen

Toda infraestructura pública, como una condición necesaria del desarrollo, atraviesa diferentes etapas: idea, proyecto, construcción, uso y mantenimiento, entre otras. En particular, la infraestructura como idea, por ejemplo, de una autovía, habilita la investigación de los complejos y dinámicos aspectos de la imaginación desde miradas específicas de la comunicación y la cultura. ¿Cómo se imagina una autovía, una infraestructura pública de conectividad vial, en distintos espacios de la agenda social de un territorio sub-provincial en un país de desarrollo intermedio y con una inserción subordinada en una economía globalizada y un orden geopolítico multipolar? Una respuesta integral a estos complejos interrogantes emerge, entre otras posibles, desde el campo de los estudios de la comunicación para el desarrollo. En ese marco, el presente texto expone resultados de tres proyectos de investigación aplicada generados por una institución pública del sistema argentino de ciencia, técnica y educación superior en respuesta a una demanda específica de una dependencia municipal del sur de la provincia de Córdoba (Argentina). El área de relevamiento comprende trece localidades cordobesas atravesadas por la actual Ruta Nacional 158 y ubicadas en una región con predominio de las actividades agropecuarias y agroindustriales. Las tres investigaciones convergen en la premisa de que la identificación del conocimiento socialmente distribuido en la población puede ampliar la perspectiva sobre la idea y otros aspectos de dicha autovía como una infraestructura pública del desarrollo territorial al tiempo que habilitan otro canal para la participación de los ciudadanos en las políticas públicas y otras iniciativas específicas.

1. Introducción

¿Cómo se imagina la autovía, una infraestructura pública de conectividad vial, en distintos espacios de la agenda social de un territorio sub-provincial en un país de desarrollo intermedio y con una inserción subordinada en una economía globalizada y un orden geopolítico multipolar? Una respuesta integral a este complejo interrogante emerge, entre otras posibles, desde el campo de los estudios de la comunicación para el desarrollo. Esta disciplina, analítica y normativa al mismo tiempo, comprende el conjunto de las investigaciones y prácticas comunicacionales orientadas a mejorar las condiciones de la vida humana en las dimensiones económicas, sociales, políticas, culturales y ambientales, entre otras (Carniglia, Bosco y Coleff, 2024).

En ese marco, el presente texto expone resultados de un programa de investigación aplicada, integrado por otros cinco relevamientos (ISTE, 2022), generado por una institución pública del sistema argentino de ciencia, técnica y educación superior en respuesta a una demanda específica de una dependencia municipal del sur de la provincia de Córdoba (Argentina). El objetivo general de dicho programa de investigación consistió en relevar las condiciones de viabilidad económica, sociocultural y territorial para la construcción de la Autovía Río Cuarto-Villa María desde una perspectiva multidimensional y multiescalar del desarrollo territorial.

En particular, nuestro estudio, pertinente a la dimensión sociocultural del problema de investigación, releva las representaciones de la prensa digital, las poblaciones y los referentes comunitarios del eje vial Gran Río Cuarto (GRC) – Gran Villa María (GVM) sobre las autovías en uso y otras posibles específicas del territorio local (Carniglia y otros, 2022). Así, nuestra investigación comprende tres planes de trabajo particulares e integrados: a) un relevamiento de la presencia de la Ruta Nacional 158 y la eventual nueva carretera en las noticias de la versión digital de diarios de Río Cuarto y Villa María (Coleff, Bosco y Carniglia, 2023); b) una encuesta sobre las representaciones de los pobladores sobre una eventual autovía entre ambas localidades (Carniglia, Coleff y Bosco, 2023); y c) un estudio basado en veinticuatro entrevistas a referentes de entidades estatales, privadas y de la sociedad civil que viven y desarrollan su actividad en las trece localidades del tramo vial

entre el GRC y el GVM (Carniglia, Bosco y Coleff, 2023).

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

2. La imaginación del desarrollo territorial desde las representaciones sociales: teoría y antecedentes

La comunicación para el desarrollo constituye un campo de teoría y práctica sobre las dimensiones simbólicas, relacionales, materiales y contextuales del muy rico patrimonio de la comunicación humana sustentado en una comprensión, apropiación y utilización de los diversos modos, medios y géneros comunicacionales (Carniglia, 2022) con propósitos de un desarrollo territorial que amalgame la transformación productiva, la inclusión social, la participación ciudadana, la diversidad cultural y la sustentabilidad ambiental (Carniglia, Bosco y Coleff, 2024).

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

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

En muchas de estas investigaciones predomina un método cualitativo sensible siempre a los significados de la ciudad como un territorio con una triple tensión permanente: hacia afuera con la expansión urbana, hacia adentro con la integración social y hacia adelante con el proyecto urbano (Gorelik, 2002). Sin embargo, constituyen ámbitos de vacancia las investigaciones sobre las construcciones simbólicas de otros territorios, por ejemplo, las ruralidades del sur de Córdoba, y sobre las obras de la infraestructura pública, como las autovías o autopistas, que atraviesan y conectan las distintas localidades urbanizadas, el campo y los espacios híbridos como los pueblos rurales.

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

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

En ese marco, la visibilidad relativa de la idea local sobre la autovía es pertinente para conocer los sentidos culturales específicos del desarrollo regional desde una perspectiva comunicacional renovada en varios aspectos. Esta perspectiva amplía el alcance de los territorios considerados, implementa opciones metodológicas más comprensivas e incorpora posiciones teóricas sobre las estructuras, los procesos y las funciones del territorio

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

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

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

En este sentido, Mascías (2023) define al territorio, desde una perspectiva del desarrollo cultural, como una de las metáforas que construimos para vivir juntos en sociedad. Recuerda esta autora que el geógrafo brasileiro M. Santos define al territorio como “territorio usado” construido por acciones (decisiones de los habitantes) y objetos. El territorio es distinto del espacio geográfico porque su concepto incluye al espacio más las vivencias históricamente construidas, conformadas a través de redes y flujos. La construcción del territorio es siempre dinámica en relación con un afuera y un adentro. Así, el “territorio usado” es un lugar de variada escala donde los actores del desarrollo despliegan complejos procesos de interacción entre acciones y objetos, a veces complementarios, unas veces contradictorios y conflictivos y en otras ocasiones cooperativos (Caggiano y Jelin, 2022). Es así que el territorio se redefine siempre y es el lugar más adecuado para pensar las políticas públicas y otras acciones sociales necesarias para potenciar su desarrollo multidimensional y multiescalar.

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

social) (Jodelet, 1988; Carniglia, 2009).

Las representaciones sociales de los territorios se expresan, en singular, como una significación puntual del sujeto del desarrollo, y/o como parte de un sistema simbólico productivo socioculturalmente, por ejemplo, cualquier discurso sobre las carreteras como infraestructuras del desarrollo territorial. Como muestra el presente texto, por una parte, las representaciones sociales construidas en la comunicación social sobre las rutas, autovías y autopistas corresponden a varios segmentos de la agenda social. Por otra parte, este texto también destaca que las representaciones abarcan varios aspectos no necesariamente excluyentes de una nómina abierta: la concepción de los modos del desarrollo local y regional, la experiencia de los sujetos con unas u otras carreteras, el conocimiento sobre las mismas, las comparaciones entre distintas modalidades de carretera, las ideas sobre la eventual construcción y uso de nuevas infraestructuras viales, la valoración del medioambiente y, en general, la mirada sobre los espacios urbanos, rurales e híbridos con sus modos de vida característicos (Carniglia, Bosco y Coleff, 2024).

En este sentido, el presente texto presenta las representaciones sociales de la prensa digitalizada, la población y los referentes locales del desarrollo de una importante región cordobesa y argentina sobre las carreteras como una de las infraestructuras claves del desarrollo territorial.

3. Objetivo y método de tres relevamientos integrados

Nuestro estudio, pertinente a la dimensión psico-socio-cultural del Programa marco de investigación, releva las representaciones de la prensa digital, las poblaciones y los referentes comunitarios del eje vial Gran Río Cuarto - Gran Villa María sobre las autovías en uso y otras posibles específicas del territorio local (ISTE, 2022). Esta investigación comprende tres estudios particulares con un diseño general entre exploratorio y descriptivo, y basados en una compleja triangulación inter-metodológica que presentamos a continuación.

Cuadro 1. Objetivos y métodos de tres relevamientos integrados.

<i>Estudio 1. Representaciones comparadas de la prensa digital regional</i>	
Objetivo: relevar comparativamente las noticias sobre la ruta actual y su eventual	Método: análisis cuanti-cualitativo de 200 noticias de dos diarios regionales digitales

transformación	
<i>Estudio 2. Una métrica de las representaciones de los ciudadanos</i>	
Objetivo: identificar concepciones de los ciudadanos sobre las autovías en uso y nuevas específicas del territorio regional	Método: Encuesta a una muestra no probabilística de 234 personas representativa de parámetros sociodemográficos
<i>Estudio 3. Imaginación de la carretera por referentes del desarrollo regional</i>	
Objetivo: reconocer representaciones sobre las autovías en referentes multisectoriales del desarrollo local	Método: veinticuatro (24) entrevistas semi-estructuradas a miembros del estado, el mercado y la sociedad civil

Fuente: elaboración de los autores.

4. Resultados: una infraestructura vial del desarrollo regional en tres agendas sociales

¿Cómo se imagina la autovía, una infraestructura pública de conectividad vial, en distintos espacios de la agenda social de un territorio sub-provincial en un país de desarrollo intermedio y con una inserción subordinada en una economía globalizada y un orden geopolítico multipolar?

4.1. La prensa local digital y la imaginación del territorio

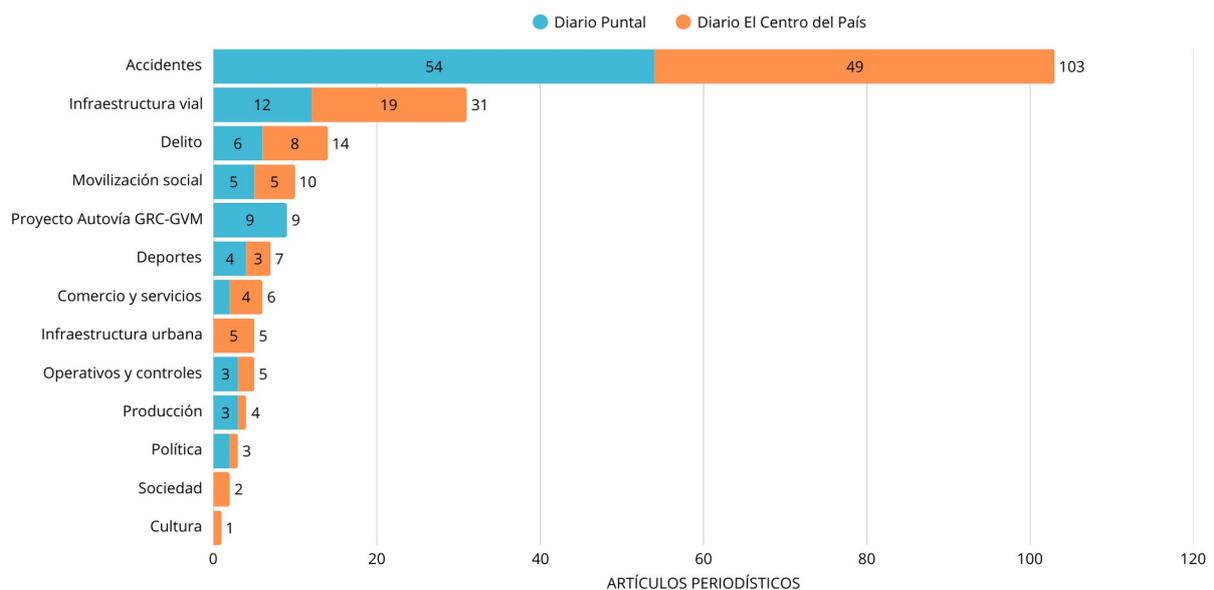
Al considerar las condiciones imaginarias de una eventual autovía entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María, nuestro estudio asume que las narrativas mediáticas sobre la actual Ruta Nacional 158 constituyen un insumo significativo de la configuración de las representaciones sociales como sistemas de pensamiento, percepción y acción de los actores locales respecto de la infraestructura vial en cuestión. Al mismo tiempo, la presencia de la carretera como objeto de las noticias cotidianas locales y regionales contribuye a un imaginario informativo común en torno a la actual infraestructura y a una probable y futura obra vial (Carniglia, Bosco y Coleff, 2024).

En ese marco, ¿Cómo documentan, en clave comparada, la ruta actual y su eventual reforma o reemplazo los dos diarios locales de las aglomeraciones urbanas del Gran Río Cuarto (GRC) y el Gran Villa María (GVM)? Con ese interrogante, un primer estudio focaliza comparativamente la construcción noticiosa de dos diarios locales con versión digital del Gran Río Cuarto y Gran Villa María, sobre la principal carretera que conecta ambos

aglomerados urbanos y otras once localidades situadas en dicho trayecto. Así, se destacan varios emergentes del análisis cuantitativo-cualitativo de doscientos artículos periodísticos sobre la Ruta Nacional 158 publicados entre julio de 2018 y junio de 2022 por la prensa local de ambas ciudades.

Uno, el análisis cuantitativo destaca la presencia de la temática *Accidentes* como el tópico ampliamente dominante de la cobertura de la prensa local sobre dicha carretera mientras que la construcción, el mantenimiento y la reparación de la ruta, representada en el tópico *Infraestructura Vial*, es la segunda temática principal del corpus relevado (Ver Gráfico 1). Dos, la idea-proyecto de la Autovía entre las aglomeraciones urbanas del Gran Río Cuarto y el Gran Villa María es una temática exclusiva de la prensa local de Río Cuarto y está ausente en la prensa de Villa María más atenta a otras infraestructuras viales. Tres, la escasa presencia relativa de los tópicos *Producción-Comercio-Servicios* y *Economía* en las noticias de la prensa local de ambas ciudades sobre la Ruta Nacional 158 como actual traza vial contrasta con la significativa importancia asignada a los aspectos productivos, comerciales y económicos por las noticias específicas sobre la idea o el proyecto de una Autovía entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María.

Gráfico 1. Temáticas principales de los artículos sobre la RN 158 en la prensa digital local (julio 2018 – junio 2022).



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

En un plano cualitativo, las redes semánticas muestran, entre otros aspectos, el predominio de los representantes del ámbito político y económico de la ciudad de Río Cuarto como los principales impulsores del proyecto de Autovía Gran Río Cuarto-Gran Villa María al tiempo que destacan la pertenencia de la Ruta Nacional 158 al Corredor Bioceánico como una posición geopolítica central con fuertes implicancias para el desarrollo local, regional, provincial y nacional. La *importancia productiva de dicha carretera*, la *seguridad vial* y la *mejora de la transitabilidad* son argumentos relevantes de la eventual reconversión de la infraestructura de una carretera con un intenso tránsito y un muy significativo flujo del transporte de cargas.

4.2. Los ciudadanos y la imaginación de la carretera

¿Cómo conciben los pobladores de la región a la carretera disponible y a aquella otra proyectada hacia el futuro? Varios datos significativos emergen de la segunda investigación sintetizando las representaciones de los ciudadanos de la región sobre la eventual autovía recopiladas en una encuesta a una muestra no probabilística pero muy representativa de, entre otros rasgos, las condiciones de edad, género y localidad de residencia de la población regional

En primer lugar, se reconoce un conocimiento de las autovías y autopistas regionales aunque con un uso entre moderado y leve de esta modalidad de carreteras. En segundo término, predomina una evaluación positiva antes que negativa de las autovías y autopistas disponibles sostenida en numerosos criterios. En tercer lugar, se constata un consenso pleno sobre la necesidad y la posibilidad de una autovía entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María. En cuarto término, es generalizada la atribución de varias ventajas, antes que desventajas, de una carretera reformada o nueva entre ambas aglomeraciones urbanas (Ver Tabla 1). En quinto lugar, es diversa la opinión sobre el trazado de la futura ruta. Finalmente, los ciudadanos prefieren el financiamiento de la autovía mediante el aporte estatal (Nación y Provincia) y el peaje en la actual Ruta Nacional 158.

Tabla 1. Ventajas imaginadas de una Autovía Gran Río Cuarto – Gran Villa María.

VENTAJA	ACUERDO		DESACUERDO		NS / NC	
		%		%		%

Mejor conexión entre localidades	224	95,70	8	3,40	2	0,90
Tránsito más rápido y fluido	232	99,10	1	0,40	1	0,40
Menor desgaste de vehículos	172	73,50	20	3,50	42	17,90
Más calidad del transporte	215	91,90	3	1,30	16	6,80
Menor riesgo de accidentes de tránsito	211	90,20	13	5,60	9	3,80
Fácil acceso a instituciones educativas	179	76,50	12	5,10	42	17,90
Mejor acceso a trámites y otros servicios	219	93,60	9	3,90	6	2,60
Mejores condiciones para la producción	216	92,30	8	3,40	10	4,30
Mejoras en el empleo y el trabajo	194	82,90	13	5,60	26	11,10
Menor contaminación ambiental	107	45,70	53	22,60	54	31,60
Acuerdos políticos regionales	129	55,10	32	13,70	72	30,80
Existencia de ideas y proyectos previos	153	65,40	18	7,70	62	26,5

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

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

4.3. Los referentes locales: acuerdos y divergencias en la imaginación del desarrollo

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

En ese marco, *¿Cómo entienden a una infraestructura vial actual y a su eventual transformación los referentes de las organizaciones estatales, privadas y comunitarias de las poblaciones atravesadas por la vía de circulación?* Con ese interrogante, un tercer estudio indagó en las representaciones sociales de referentes locales de las trece localidades del trazado de la Ruta Nacional 158 mediante entrevistas semi-estructuradas (Flick, 2007) complementadas con observaciones y registros de imágenes en terreno. La muestra intencional de veintinueve (29) personas consultadas en las veinticuatro (24) entrevistas semiestructuradas realizadas, en su mayoría individuales, configura, dada la cantidad y

diversidad de voces y territorios representados, un muy amplio perfil socio-demográfico de los referentes consultados. Esta diversidad comprende diferencias en sexo y/o género, edad, localidad o sector de residencia, formación profesional, actividad laboral actual, organización representada y rol como actor del desarrollo local.

¿Cómo se percibe el desarrollo regional? Los referentes locales señalan la unidad en la diversidad del desarrollo regional con una mayor dinámica relativa de la agricultura y las industrias asociadas al tiempo que identifican limitaciones del desarrollo como las coyunturas desfavorables para la producción agropecuaria, los límites de la sustentabilidad ambiental y las restricciones de la infraestructura de servicios públicos. Como condiciones negativas de la dinámica urbana son destacadas la ausencia de inversiones productivas, la concentración de las empresas agroindustriales, las dificultades económicas de algunas categorías de empresarios, los límites del financiamiento municipal para el desarrollo, la pobreza asociada al desempleo, la falta de calificación de la fuerza de trabajo, algunos factores socioculturales del subdesarrollo, la limitada articulación entre las organizaciones y otros actores del desarrollo, las carencias de infraestructura y las limitaciones del espacio físico para nuevas viviendas.

¿Cuáles son las experiencias con la Ruta Nacional 158? Los referentes multisectoriales reconocen diversos aspectos de la importancia de esta carretera en lo personal, para su actividad y para su organización. A su vez, estos protagonistas del desarrollo en general destacan varias condiciones, en general problemáticas e incluso muy críticas, de la infraestructura vial y la circulación por dicha carretera.

¿Cuáles son las ventajas y desventajas de una nueva carretera? Para los referentes predominan como ventajas el ordenamiento del tránsito de personas y mercancías, la seguridad para la población y la emergencia de nuevos usuarios y actividades productivas. Por otra parte, su imaginación de las desventajas enfatiza el impacto negativo de la nueva traza vial para los comercios y servicios ubicados sobre la actual Ruta Nacional 158, la invisibilización de las localidades distantes del nuevo recorrido y los límites de las acciones multisectoriales para contrarrestar estas consecuencias desfavorables de la eventual ruta nueva.

¿Cómo gestionar el trazado, la construcción y el mantenimiento? La presencia de ideas en

pugna alcanza principalmente al tema de la traza de la nueva autopista o autovía con al menos tres posibilidades en discusión. Otro asunto reiterado con diferencia de concepciones es la situación de aquellas localidades que dejarían de ser atravesadas por la eventual infraestructura vial. A su vez, estos actores del desarrollo también enuncian varios criterios para la gestión de la nueva infraestructura vial.

5. Consideraciones finales

Las tres tramas de representaciones sociales sobre una eventual carretera renovada entre el Gran Río Cuarto y el Gran Villa María conforman una compleja imaginación del territorio con muchos más consensos que disensos. Unos y otros emergen en las noticias de la prensa, las concepciones de los ciudadanos y las ideas de los referentes de múltiples grupos y actividades sociales del desarrollo territorial.

En este sentido, las representaciones sociales de la prensa digital, los ciudadanos y los referentes locales del desarrollo de la región centro-sur de Córdoba dicen sobre:

- a) la presencia relativa de propuestas específicas de una nueva infraestructura vial en las agendas sociales de múltiple nivel y en las noticias de los diarios locales con formato digital;
- b) la existencia de proyectos ejecutivos y obras complementarias iniciales para la construcción en cuatro etapas de una autopista entre Río Cuarto y San Francisco;
- c) el amplio y reflexivo consenso entre las poblaciones, por un lado, y los referentes locales de distintos sectores, por otro lado, sobre la imperiosa necesidad de una obra pública que habilite la participación comunitaria en la gestión del proyecto, la construcción y el mantenimiento.

De este modo, la nueva carretera emerge nítidamente como una importante condición necesaria pero insuficiente del desarrollo regional desde las diversas representaciones de las tres agendas relevadas que tematizan la renovación de la actual Ruta Nacional 158 y/o la creación de una nueva infraestructura vial entre ambos conglomerados urbanos.

En consecuencia, estas representaciones sociales, como un modo clave de la imaginación del territorio, sustentan la necesidad de la obra pública, como una condición necesaria aunque

insuficiente, de un tan complejo como indispensable desarrollo regional con transformación productiva, inclusión social, participación ciudadana, diversidad cultural y sustentabilidad ambiental.

6. Bibliografía

- Arboleda, N. (2021). *Gobernar la utopía. Sobre la planificación y el poder popular*. Buenos Aires, Caja Negra.
- Arocena, J. y J. Marsiglia (2017). *La escena territorial del desarrollo. Actores, relatos y políticas*. Montevideo, Taurus / CLAEH.
- Bosco, M. (2001). Río Cuarto imaginado por sus periodistas y pobladores. *Trabajo Final de Licenciatura*, Río Cuarto, DCC-FCH-UNRC.
- Bosco, M. (2018). Narrativas de lo local en ciclos informativos de la prensa gráfica. *Tesis de Maestría*. Córdoba, UNC-CEA-Maestría en Comunicación y Cultura. CEA. FCS.UNC
- Busso, G. y E. Carniglia (2013). *Políticas de desarrollo para los municipios del Gran Río Cuarto. Diagnósticos, agendas y proyectos 2011-2020*. Río Cuarto, UniRío Editora.
- Caggiano, S. y E. Jelin (Dirs.) (2022). *Disputas en torno a la tierra y el territorio: valores, proyectos e imágenes en tensión*. Buenos Aires, Teseo.
- Carniglia E., A. Coleff y M. Bosco 2023. La autovía Río Cuarto - Villa María según los ciudadanos. Una encuesta sobre las representaciones del territorio. *Informe final*. Río Cuarto, Protocolo UNRC-Municipio, mimeo.
- Carniglia E., Bosco M. y A. Coleff (2024). *Imaginar el desarrollo regional. Representaciones sociales de una infraestructura vial*. Río Cuarto, UniRío.
- Carniglia E., M. Bosco y A. Coleff (2023). La imaginación del territorio por referentes locales. Una nueva carretera para el desarrollo regional. *Informe final*. Río Cuarto, Protocolo UNRC-Municipio, mimeo.
- Carniglia, E. (2009). De agricultores y campos de papel. Recepción de prensa agraria por agricultores familiares cordobeses. *Tesis doctoral*. Mendoza, UNCuyo-FCPyS.
- Carniglia, E. (2019). “La mediatización de una agrociedad latinoamericana. Consumos de televisión dentro y fuera del hogar”. *Contratexto*. N° 31, junio, pp. 135-158.
- Ceballos, M. y G. Alba (2003). “Viaje por el concepto de representación”, *Signo y pensamiento*, Vol. XXII, Nro. 43, Julio-diciembre. pp. 11-21.
- Chartier, R. (1996). *El mundo como representación*, Barcelona, Gedisa.
- Chartier, R. (2023). *El pequeño Chartier ilustrado. Breve diccionario del libro, la lectura y la cultura escrita*. Buenos Aires, Ampersand.
- Coleff A., M. Bosco y E. Carniglia (2023). Derivas de una carretera en la prensa local: noticias sobre la autovía en diarios digitales de Río Cuarto y Villa María. *Informe final*. Río Cuarto, ISTE (UNRC-CONICET), mimeo.
- Demarchi, P. (2014). El devenir de las construcciones periodísticas sobre la ciudad y las emergencias sociales (siglo XX). Prensa, orden urbano y clima de época. *Tesis de*

- doctorado*. Rosario, Argentina. Universidad Nacional de Rosario.
- Despret, V. (2022). *Habitar como un pájaro. Modos de hacer y de pensar los territorios*. Buenos Aires, Cactus.
- Flick, U. (2007). *Introducción a la investigación cualitativa*. Morata.
- García Canclini, N. (2005). *Imaginario urbano*. Buenos Aires, Eudeba.
- Gorelik, A. (2002). “Ciudad”. En Altamirano, C. (Dir.) *Términos críticos de sociología de la cultura*. Buenos Aires, Paidós, pp. 12-20.
- Gorelik, A. (2022). *La ciudad latinoamericana*. Buenos Aires, Siglo XXI.
- Heffes, G. (2008). *Las ciudades imaginarias en la literatura latinoamericana*. Rosario, Beatriz Viterbo.
- Hernández, J. y M. Carbonari (2012). “Río Cuarto. Ciudad de intermediación en el capitalismo agropecuario”. En Gorenstein, S. y otros (Comps.). *Economía urbana y ciudades intermedias. Trayectorias pampeanas y norpatagónicas*. Buenos Aires, CICCUS, pp. 149-174.
- ISTE (2022). Autovía Río Cuarto - Villa María (Córdoba, Argentina). Relevamiento de condiciones de viabilidad económica, sociocultural y territorial. *Plan de Trabajo*. Río Cuarto, Protocolo UNRC-Municipio, mimeo.
- Jodelet, D. (1988). “La representación social: fenómenos, concepto y teoría”, en Moscovici, S. (Ed.); *Psicología social, II*, Barcelona, Paidós. pp. 469-494.
- Madoery, O. (2016). *Los desarrollos latinoamericanos y sus controversias*. Ushuaia, UNTDF.
- Mascias, P. (2023). “¿Qué ficciones construimos para estar juntos/as? El territorio como metáfora”. En Mendes P. y C. Morales (Comps.). *Sentarse a la mesa chica: cultura y gobiernos locales*. Caseros, RSC Libros, pp. 35-44.
- Muiña, L. y V. Pugliese (2016). Pasala y que no vuelva. Representaciones ciudadanas sobre los residuos sólidos urbanos. *Trabajo final de licenciatura*. Río Cuarto, DCC-FCH-UNRC.
- Muiña, L. y V. Pugliese (2016). Pasala y que no vuelva. Representaciones ciudadanas sobre los residuos sólidos urbanos. *Trabajo final de licenciatura*. Río Cuarto, DCC-FCH-UNRC.
- Pereda V. y L. Cortés (2011). “Autopistas elevadas y resistencia ciudadana: imaginarios e intolerancia en torno a las obras de infraestructura vial”. *Diseño urbano y paisaje*. 8 (21). pp. 16-42.
- Sennett, R. (2010). *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid, Alianza.
- Silva, A. (1992). *Imaginario urbano. Bogotá y Sao Paulo: cultura y comunicación urbana en América Latina*. Bogotá, Tercer Mundo.