

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CARIRI
LABORATÓRIO DE ESTUDOS EM GESTÃO DE CIDADES E TERRITÓRIOS
II Simpósio de Gestão de Cidades – Pandemia, Vulnerabilidades Urbanas e Gestão de Cidades

GT: Governança e Gestão Democrática de Cidades e Regiões Metropolitanas

El Área Metropolitana Córdoba, la obra pública y las disputas por el desarrollo

CORINA, Echavarría¹
IECET, CONICET y UNC; IIFAP-FCS y FCC - UNC
E-mail: cechavarría@unc.edu.ar

Resumo

Desde las perspectivas más políticas en la reforma del estado, como desde las estrategias de los organismos internacionales se puede observar un tránsito hacia concepciones creativas y constructivas de la planificación y el desarrollo. Según Boisier se perfila un nuevo paradigma que pone el acento de la transformación en los aspectos subjetivos y relacionales, propios de las dinámicas organizativas y las formas en que se trabajan los conflictos en los territorios, en los sistemas culturales y simbólicos que allí operan en la construcción de lo real. El cambio se vislumbra en las prácticas que recuperan los circuitos de aprendizaje situados, donde el conocimiento (y las decisiones que de este emergen) se informa en los contextos definidos desde las experiencias vitales de los participantes, sus modelos mentales, creencias y percepciones, que reflejan no sólo las diferentes imágenes del colectivo y la realidad de la que parte todo proceso de desarrollo sino también, y fundamentalmente, las diversas visiones de futuro deseable y posible. Este trabajo reconstruye, a partir del análisis de contenido de las versiones taquigráficas de la audiencia pública del proyecto “Alternativa a Ruta Nacional N°38: Puente Costa Azul-La Cumbre, sección Costa Azul–Cosquín” (Córdoba, Argentina), las visiones acerca del desarrollo de los ciudadanos participantes, entendiendo que en estas definiciones intervienen las experiencias vividas en la creciente segregación y fragmentación que enfrentan nuestras ciudades y el contexto metropolitano.

¹Cientista política. Doutora em Administração Pública pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Pesquisadora Adjunta do Instituto de Estudos em Comunicação, Expressão y Tecnologías (CONICET e Universidad Nacional de Córdoba – Argentina). Pesquisadora Adjunta do Instituto de Investigación y Formación en Administración Pública (Facultad de Ciencias Sociales, UNC). Professora Adjunta da Facultad de Ciencias de la Comunicación (UNC). Editora da Revista Administración Pública y Sociedad.

PALAVRAS-CHAVE:
Público. Área Metropolitana Córdoba. Audiencia Pública.

Desarrollo. Participación. Diálogo

INTRODUÇÃO

Desde las perspectivas con énfasis político en la reforma del Estado, como desde las estrategias de los organismos internacionales se puede observar un tránsito hacia concepciones creativas y constructivas de la planificación y el desarrollo. Según Boisier se perfila un nuevo paradigma en torno de vectores claves, tales como: interacción e interactividad, acción colectiva, conocimiento e innovaciones. Además, estas perspectivas hablan de autodependencia (Max Neef), conocimiento contextual (Madoery), innovación social (Rodríguez Herrera y Alvarado Hegarte), sinergia cognitiva (Boisier), entre otros conceptos que ponen el acento de la transformación en los aspectos subjetivos y relacionales, propios de las dinámicas organizativas y las formas en que se trabajan los conflictos en los territorios, en los sistemas culturales y simbólicos que allí operan en la construcción de lo real.

Particularmente, en el trabajo realizado, hemos tensionado la problemática del desarrollo (local) en términos democráticos, focalizando en los diseños institucionales en que cristalizan las diversas propuestas de gestión; considerando que es en el contexto de las discusiones y las prácticas sobre el desarrollo donde la participación pareciera adquirir una relevancia “estratégica”. Al punto que afirmamos que la participación se constituye en una “condición de posibilidad del desarrollo deseable”, reafirmando su dimensión política como un intangible que condiciona el éxito de las intervenciones estatales.

Es en este contexto de reflexión que, en este trabajo se recuperan resultados parciales de una línea de investigación, focalizando en las dimensiones intangibles del desarrollo en regiones metropolitanas, con el objetivo de abordar sentidos en torno del desarrollo y el progreso construidos por los ciudadanos y ciudadanas que participaron de la audiencia pública destinadas a la discusión del proyecto “Alternativa a Ruta Nacional N°38: Puente Costa Azul-La Cumbre, sección Costa Azul–Cosquín” celebrada en el mes de mayo de 2018.

En consonancia con el modelo interactivo y relacional que pone el foco en la creación del desarrollo como espacio de producción y reproducción de las estructuras de intersubjetividad ligadas al proceso de desarrollo como transformación, este trabajo comienza a reconstruir, las visiones acerca del desarrollo como futuro deseable y posible, desplegadas por los ciudadanos participantes. Asumiendo como premisa y clave de lectura que, en estas definiciones intervienen las experiencias vividas en la creciente segregación y fragmentación que enfrentan nuestras ciudades y el contexto metropolitano.

PERCURSO METODOLÓGICO

El debate público de la denominada “Autovía de Montaña - Ruta 38”, obra pública vinculada a la expansión de la red vial en el Área Metropolitana de la ciudad de Córdoba (provincia de Córdoba, Argentina), reunió más de novecientos oradores entre funcionarios públicos de los distintos niveles de gobierno involucrados en la autorización de la obra, ciudadanos pobladores de la región y miembros de organizaciones sociales interesadas en la temática, particularmente las Asambleas de Punilla vinculadas a la cuestión ambiental.²

El avance que aquí presentamos forma parte de un estudio de tipo descriptivo-interpretativo que sigue un abordaje cualitativo, en la medida en que busca aproximarse del fenómeno y comprender sus contradicciones a partir de las conexiones de sentido ofrecidas tanto por los actores como por el marco teórico propuesto. Es decir, la tarea de la línea de investigación en la que se inscribe se orienta a entender las instituciones y prácticas de desarrollo a partir de los argumentos y discursos de los propios actores del desarrollo en diálogo con los modelos relacionales e interactivos del desarrollo que ponen énfasis en los aspectos denominados ‘subjetivos’.

Trabajamos con análisis de contenido del “Informe Final de Audiencia Pública Ambiental” que, a modo de versión taquigráfica, “contiene una descripción de las incidencias y aspectos de relevancia” (p.1) de la audiencia pública celebrada el 11 de mayo de 2018 para la discusión/evaluación del impacto ambiental del proyecto “Alternativa a Ruta Nacional N°38:

² Unidos por el Monte; San Roque Despierta; Asamblea de Bialeto Massé; Asamblea Ambiental Santa María; Asamblea de Cosquín; Asamblea Vecinal Casa Grande; Asamblea de Vecinos de Valle Hermoso; Grupo Compartiendo Semillas Parque Siquiman; Coordinadora en Defensa del Bosque Nativo; Asamblea en Defensa del Ambiente de Córdoba Capital; Asamblea Punilla Sur y Coordinadora Punilla Norte y Noroeste en Defensa del Bosque Nativo.

Puente Costa Azul-La Cumbre, sección Costa Azul–Cosquín”, en la ciudad de Santa María de Punilla (provincia de Córdoba, Argentina).

La técnica adquiere relevancia si consideramos que las “descripciones” y “narrativas” en las alocuciones de los ciudadanos participantes emergen de un “espacio público pluralista” y hasta “anárquico”, en las palabras de Habermas (2001, p.385) y dan cuenta de ciertos consensos. Pero además, fundamentalmente, concordando con la base epistémica de los modelos de desarrollo en discusión en este trabajo, la técnica busca pensar desde un Yo Situado y construir un saber que de cuenta de las particularidades, de la historicidad del fenómeno en análisis.

Incorporamos para el análisis, en una triangulación de técnicas, lo que Vascilachis (1998) denomina “contexto social textual”, esto es, los documentos oficiales producidos y/o puestos a disponibilidad de los participantes para la celebración de la discusión pública de la factibilidad ambiental de la obra (medio textual de la acción política institucional) y los artículos periodísticos referidos al asunto en cuestión. Los primeros reúnen el conjunto de materiales disponibilizados por la Secretaría de Ambiente y Cambio Climático de la provincia de Córdoba para la realización de la Audiencia e informes posteriores a la misma. El corpus de los medios de comunicación está constituido por el conjunto de artículos relevados en el periódico de mayor circulación de la provincia de Córdoba (La Voz del Interior) y periódicos de los municipios y comunas del área metropolitana, a partir de los metadatos “audiencia pública” y “autovía de montaña” (lo que integra un total de 93 artículos).

Consideramos que este ‘contexto social textual’, favorece la reconstrucción de las ‘circunstancias ambientales’ pretéritas y de los propios consensos, contradicciones y conflictos, para ofrecernos la posibilidad de acceder a la polifonía presente, por un lado, en las argumentaciones desarrolladas en la reunión considerada y, por otro lado, en los testimonios ofrecidos por los ciudadanos y sus organizaciones a través de blogs y redes sociales.

REFERENCIAL TEÓRICO

En los primeros años del siglo XXI, la dimensión política del desarrollo toma relevancia y diversas propuestas hacen referencia al trabajo conjunto de la comunidad local (ciudad, pueblo, área metropolitana o región subnacional) y propician la participación y el consenso como garantía del desarrollo. Adquieren relevancia las instituciones informales (normas, códigos de conducta y factores culturales) como condición en la efectividad o validez de las instituciones formales. Se pone el acento de la transformación, entonces, en los aspectos subjetivos y

relacionales, propios de las dinámicas organizativas y las formas en que se trabajan los conflictos en los territorios, en los sistemas culturales y simbólicos que allí operan en la construcción de lo real (cf. Madoery, 2007).

Como en la década del 50 y 60, el problema se remite nuevamente a la ‘cultura política’ (‘estructuras mentales’ a las que hace referencia la revisión cepalina del desarrollo en América Latina), pero esta vez en plural: las culturas políticas. El cambio se vislumbra en prácticas que recuperan los circuitos de aprendizaje situados, donde el conocimiento (y las decisiones que de este emergen) se informa en los contextos definidos desde las experiencias vitales de los participantes, sus modelos mentales, creencias y percepciones, que reflejan no sólo las diferentes imágenes del colectivo³ y la realidad de la que parte todo proceso de desarrollo sino también, y fundamentalmente, las diversas visiones de futuro deseable y posible. Es decir, las múltiples respuestas (Escobar) que sacan al desarrollo del régimen de la necesidad y la inexorabilidad economicista para ponerlo en el centro de la discusión pública acerca del qué y el cómo de los proyectos colectivos.

No obstante lo cual, los estudios muestran que la incorporación del ‘conocimiento local’ en la planificación remite a una construcción del contexto de la misma, donde los beneficiarios viven y se organizan, y se vincula con las formas establecidas de producción y uso del conocimiento, capturadas por las relaciones de poder existentes, agendas externas y la necesidad de legitimación de las prioridades y necesidades de los donadores. En tal sentido, considerando el origen históricamente concreto de la reflexión, esto es, la crisis de representación del sistema político, donde asistimos a variadas formas de articulación entre los conocimientos colectivos producidos y el orden institucional (de representación y definición de políticas públicas), es posible preguntarse: ¿cómo se articulan los saberes producidos por los diferentes colectivos y organizaciones sociales con los saberes institucionales?, ¿cuáles son las nociones alternativas de desarrollo que se generan desde la acción política en las diversas comunidades, organizaciones y territorios?

Según analiza Madoery, para pensar el desarrollo necesitamos ampliar la mirada territorial más allá de las fronteras de la ciudad. Es en este sentido que, en este trabajo nos concentramos en el Área Metropolitana Córdoba, considerando que el fenómeno metropolitano ha recibido poca atención en Argentina, tanto en la agenda gubernamental como política.

³ Como afirma Lechner (apud Madoery, 2008:) “las capacidades de la sociedad de intervenir sobre su propio desarrollo, dependen de la autoimagen que ella tenga de sí misma”.

Siguiendo el trabajo de Pirez (2008), definiremos el “área metropolitana” como la región definida por asentamientos poblacionales con importantes niveles de interacción, si bien para fines estadísticos el concepto normalmente refiere a áreas urbanas, definidas por la continuidad de la edificación, que abarcan el territorio de más de un municipio.

Así entendida, en Argentina hoy se reconoce la existencia de 23 áreas metropolitanas, que representan más de la mitad de la población del país, entre las que se destaca el Área Metropolitana Córdoba.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

El Plan de Inversiones para el mejoramiento y ampliación de la Red de Accesos a la ciudad de Córdoba (R.A.C.), fue formalizado por el Decreto 1103 de la Gobierno de la Provincia de Córdoba en el año 2010. Este Plan incorpora las secciones Costa Azul-San Roque, San Roque- Cosquín, Cosquín – Casa Grande, por un total de 21.6 km (definidas en el Decreto 320/2018). Para su implementación, la obra pública debe obtener la licencia ambiental, por parte de la Secretaría de Ambiente y Cambio Climático de la Provincia con la participación de la ciudadanía en una audiencia pública (según lo establece la Ley de Política Ambiental Provincial N° 10.208/2014).

La audiencia pública Obra “Alternativa a Ruta Nacional N° 38: Puente Costa Azul- La Cumbre – Sección Costa Azul – Cosquín”, fue convocada a través de la Resolución 167/2018 de la mencionada secretaría y se llevó a cabo en el predio del Club Deportivo Santa María de la comuna Santa María de Punilla con la participación de 957 ciudadanos y ciudadanas (considerada la de mayor convocatoria desde que se estableció este mecanismo de participación). A lo largo de 8 (ocho) días expusieron 355 oradores que además de posicionarse en favor o en contra de la propuesta, plantearon 159 preguntas al proyecto sometido a discusión. Los registros oficiales reconocen del total de expositores 285 (80,2%) intervinieron argumentando contra el proyecto y 70 (19,8%) avalándolo.

Ilustración 1: Audiencia Pública



Fuente: Codebona para La Tinta <https://latinta.com.ar/2018/05/presentan-objeciones-autovia-de-montana/>

Ilustración 2: Audiencia Pública



Fuente: Unidos por el monte (https://scontent.fcor1-1.fna.fbcdn.net/v/t1.0-9/32670255_608351729533066_4993039476059013120_o.jpg?nc_cat=102&ccb=2&nc_sid=32a93c&nc_ohc=N_Wn0s4JpwAX9KHKs9&nc_ht=scontent.fcor1-1.fna&oh=4d85c1af6aebc21c9e4f93ad27d0357b&oe=5FD965B4)

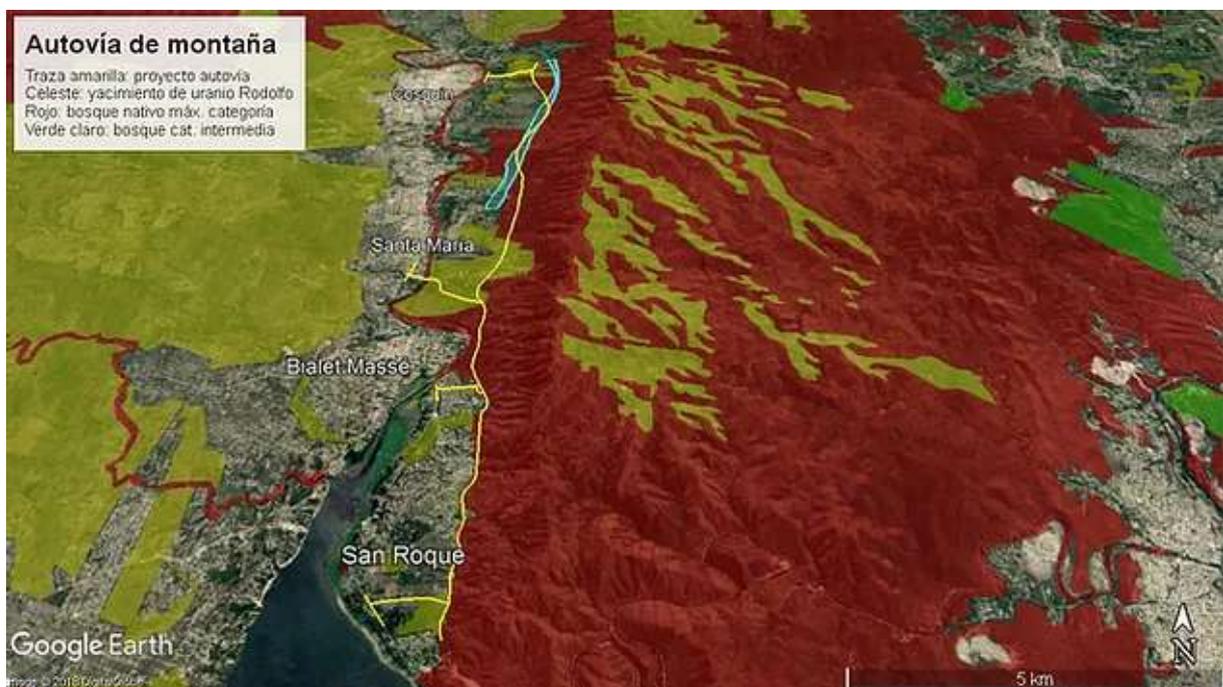
El informe técnico sobre el que se organiza el debate, fue elaborado por el Instituto de Investigación de Servicios Públicos e Infraestructura (IISPI) de la Facultad de Ciencias Exactas, físicas y Naturales UNC. Se trata del estudio “Córdoba 2025: líneas estratégicas en infraestructura y servicios públicos para el desarrollo de Córdoba” orientado a fortalecer la conectividad para generar sinergias entre las ciudades que integran el Valle de Punilla, como motor del desarrollo (citado en los considerandos), siguiendo parámetros de diseño “más exigentes que permiten brindar una mayor capacidad, (...) con ventajas en lo que refiere a seguridad, tiempos de traslado y niveles de servicio en gral” (2018: 3).

En dicho informe se evalúan diversas alternativas, recuperando estudios previos⁴, y se propone la denominada “Alternativa 1” o “Alternativa Pedemontana”, una traza nueva para un

⁴ Particularmente, el estudio realizado por el Instituto de Planificación del Área Metropolitana (IPLAM) cuya propuesta “se basó en la utilización de parte de trazas existentes, mejorándolas con

recorrido de 14,8 km en el tramo Costa Azul – Cosquín (ver imagen 3), argumentando que: “No es necesario proyectar puentes sobre cursos de agua, el efecto barrera que generaría sería beneficioso ya que generaría una barrera física que impediría asentamientos en la zona de bosques de las sierras chicas al oeste de la traza propuesta.” (2018: 17). Sin embargo, en su elaboración el Informe Técnico no considera la dimensión social del impacto de la obra, ni la participación ciudadana en la formulación del proyecto, al tiempo que el análisis de la dimensión ambiental remite, fundamentalmente, a cuestiones vinculadas con la “ocupación del suelo”.

Ilustración 3: Traza Autovía Pedemontana



Fuente: Foro Ambiental Córdoba (<https://www.foroambientalcba.org/single-post/Autov%C3%ADa-de-monta%C3%B1a>)

En una primera aproximación a los debates registrados em el Informe Final de la Audiencia⁵ es posible observar 61 menciones al “desarrollo” y 80 al “progreso” a lo largo de las 355 intervenciones. En ambos casos se hace referencia explícita a que se trata de categorías

ensanches. (...) caminos vecinales también existentes, ampliando su perfil transversal (...) nuevas trazas, siempre vinculadas a los tejidos urbanos” (IISPI, 2018: 2).

⁵ Cabe destacar que no se trata de una transcripción literal de las intervenciones de los expositores sino de una relatoría elaborada por la secretaria de la audiencia. En tal sentido, se observa la mediación interpretativa realizada en los registros sobre los dichos, especialmente, en lo que refiere a lo que debe ser registrado y la forma de nombrarlo.

en disputa: “estamos ante las puertas de un mundo donde la política del respeto a la vida será la única posible y donde vamos a tener que reinventar nuestro paradigma de desarrollo y de progreso” Dr. Martín Muñoz (Informe..., 2018: 19). Cuál es su significado, el sentido/direccionalidad (hacia dónde?) y quiénes los sujetos destinatarios (para quiénes?) del desarrollo y del progreso atraviesan las intervenciones que enfrentan los argumentos que buscan en dichos conceptos el fundamento de legitimidad de la política pública en contraposición a la participación de los directamente afectados por la decisión.

En tal sentido, la democracia emerge como fundamento de un proyecto de desarrollo (consulta a los afectados, complemento necesario de la asistencia técnica) y como procedimiento para la toma de decisiones legítimas, de un progreso que “no quita, no excluye, es para todos” (Informe..., 2018: 33). En este último sentido se cuestionan las condiciones de realización de debate público: divulgación de la convocatoria, accesibilidad a la información, localización de la reunión y, fundamentalmente, el respeto en el uso de la palabra (violentado por la manipulación del orden de inscripción y la ausencia de las autoridades competentes a lo largo de las 8 jornadas que duró la audiencia).⁶

Ambas categorías fueron introducidas desde la presentación del proyecto por las autoridades gubernamentales y los miembros del equipo que desarrolló el proyecto. En el marco del mismo, el progreso se asocia a la mejora de la conectividad en el área metropolitana, particularmente el Valle de Punilla, y la accesibilidad al centro urbano principal (la ciudad de Córdoba, proveedora de servicios de salud y educación). Partiendo que de un diagnóstico que asume el atraso de la zona y se lo atribuye a la desconexión de las localidades con el centro económico-político-administrativo de la provincia. Progresar es mejorar los flujos, la accesibilidad a los servicios (que se prestan en el centro), la estructura de transporte para atraer inversiones y, consecuentemente, trabajo. En contraposición a las políticas de “asistencia”. Ya el desarrollo se proyecta sobre esto, en el sentido de un futuro deseable para los jóvenes, referido a lo económico, los productivo, especialmente, al turismo.

⁶ En este trabajo no se avanza sobre las condiciones de posibilidad de la participación de la ciudadanía en las audiencias públicas, asunto que es discutido en Echavarría-Romanutti, 2014 y Romanutti-Echavarría, 2019.

Ilustración 4: Puente José Manuel

De la Sota, Autovía Punilla.



Fuente 1: Córdoba Interior Informa, 2020

Por otro lado, el Progreso aparece asociado a la mejora en la calidad de vida y la exigibilidad de los derechos (al agua, a la salud, a la educación, al ambiente sano) en el propio territorio (el lugar donde vivimos por oposición al “ir y venir más rápido” al centro) (Informe..., 2018: 19). En este punto, se destaca la relevancia que asume la sustentabilidad intergeneracional de cualquier proyecto de desarrollo inclusivo (para todos) y la responsabilidad que esto implica no sólo en la preservación de las sierras y el bosque nativo, sino también en el manejo de las diversas fuentes de contaminación (fumigaciones y basurales). Se trata de un progreso que “no desaloja, ni despoja” y desarrolla capacidades de satisfacer necesidades que se construyen en el marco de un concepto de “bienestar” otro (Informe..., 2018: 85).

El argumento se concentra en lo que Harvey (2005: 114), en “El nuevo imperialismo”, enuncia como acumulación por desposesión evidenciada en la “proliferación de la degradación ambiental” y los procesos de mercantilización de la naturaleza (así como de las formas históricas y culturales) asociados. La destrucción creativa con la que el capital asegura su reproducción traspasa las fronteras de la ciudad para alcanzar los territorios del área

metropolitana, a las propuestas del desarrollo turístico, económico y productivo subyace un proyecto de desarrollo inmobiliario que avanza sobre las zonas de protección ambiental.

En tal sentido, se habla de la destrucción de la vida, sintetizando el impacto en la experiencia vital de los ciudadanos de las sucesivas políticas públicas implementadas por los diferentes niveles de gobierno y denunciando el carácter antropocéntrico de las mismas. De lo que se trata es de proteger el paisaje (que paradójicamente atrae el turismo), el bosque nativo (la biodiversidad y el ambiente sano) y los modos de vida existentes, de reconocer como progreso lo que se hace con los diversos saberes cotidianamente en este contexto. La propuesta en el marco de la audiencia se orienta, entonces, en el sentido de la regulación de los flujos y la descentralización de los servicios para garantizar el derecho a desarrollarse en un ambiente sano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

El trabajo retoma la experiencia de implementación de una audiencia pública para el otorgamiento de licencia ambiental a una obra pública, correspondiente al proyecto de la Red de Acceso a Córdoba. Realiza un recorte en los debates registrados durante la mencionada audiencia pública, considerando que dichos debates jaquearon la realización de la mencionada obra e incidieron para que el ejecutivo provincial desestimara el proyecto discutido (a pesar de que la autoridad de aplicación decidió conceder la licencia ambiental) y avanzara en la elaboración de una nueva propuesta, aún en discusión.

En este marco, la línea de trabajo orientada al estudio de los intangibles del desarrollo ofrece una ventana en la indagación a las formas de interacción entre los diversos actores del desarrollo y sus relaciones en el Área Metropolitana Córdoba. En este caso particular, contribuye a identificar argumentaciones y propuestas emergentes que desafían la matriz estado-céntrica en la formulación de políticas públicas y que trabajan en la valoración de las capacidades endógenas para el control del desarrollo ambientalmente sustentable. En tal sentido, procura comprender el sustrato de valores y visiones en conflicto que se actualizan en los discursos esgrimidos por los ciudadanos participantes en torno al progreso y a la defensa del ambiente como eje de desarrollo.

Así mismo, en este trabajo apuntamos tendencias organizativas que ponen en jaque a la democracia en el gobierno del área metropolitana, plasmadas en el funcionamiento de

instituciones participativas formales, tales como las audiencias públicas para aprobación de obra pública, y su incidencia en la cooperación y el intercambio, que consideramos merecen ser profundizadas para comprender las estructuras de gobernanza del Área Metropolitana Córdoba.

AGRADECIMENTOS

Secretaría de Ciencia y Tecnología de la Universidad Nacional de Córdoba, Subsidio Consolidar I 2018-2021 al proyecto “Las tramas sociales en la construcción de las diversas vías del desarrollo: estudio de experiencias comunitarias y sus articulaciones con la formulación de políticas públicas.”, bajo mi dirección y la codirección de Silvana Fernández, en el Instituto de Investigación y Formación en Administración Pública, de la Facultad de Ciencias Sociales.

REFERÊNCIAS

- BOISIER, Sergio. **El lenguaje emergente en el desarrollo territorial**. Centro Anacción, Territorio y Sociedad, Chile. Mimeo.
- ECHAVARRÍA, Corina; BUFFA, Adolfo. La cuestión del desarrollo en la praxis de los gobiernos locales. In: IX SEMINARIO NACIONAL REDMUNI: “La agenda pública municipal – presente y perspectivas”. Buenos Aires, 2007.
- ECHAVARRÍA, Corina; ROMANUTTI, Virginia. **La factibilidad de la deliberación sobre los recursos públicos: diseños institucionales y prácticas de la ciudadanía en la ciudad de Córdoba**”. Revista Más Poder Local, 2014.
- ESCOBAR, Arturo. **La invención del Tercer Mundo – Construcción y deconstrucción del desarrollo**. Colombia: Norma, 1996.
- FUNDEPS. En una audiencia pública inédita manifestamos nuestro rechazo a la Autovía Pedemontana. <https://www.fundeps.org/audiencia-publica-autovia/>
- GOBIERNO DE CÓRDOBA. Secretaría de Ambiente y Cambio Climático. Audiencia Pública Ambiental. Registro de inscripciones-asistentes. Córdoba, 2018. Recuperado el 1 de Octubre de 2020 en: <https://secretariadeambiente.cba.gov.ar/wp-content/uploads/2018/04/Orden-del-d%C3%ADa-Alternativa-a-Ruta-Nacional-38.pdf>
- GOBIERNO DE CÓRDOBA. Secretaría de Ambiente y Cambio Climático. Informe Final de Audiencia Pública Ambiental. Santa María de Punilla, 18 de Mayo de 2018. <https://secretariadeambiente.cba.gov.ar/wp-content/uploads/2018/04/023-FINAL-38-1.pdf>
- HABERMAS, J. **Facticidad y Validez: sobre el derecho y el estado democrático de derecho en términos de teoría del discurso**. Madrid: Trotta, 2001
- HARVEY, David. El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión. En: **Socialist register** 2004 (enero 2005). Buenos Aires : CLACSO, 2005.
- INSTITUTO DE PLANIFICACIÓN DEL AREA METROPOLITANA. Informe Proyecto Autovía Pedemontana en el departamento Punilla (Nota). 2018. Recuperado el 1 de Octubre

de 2020 en:

https://drive.google.com/drive/folders/1xqXLRK9QsnQy_3-z3ywYoE0dOcPJ8WZU

KOPTA, Federico. Proyectan la autovía de montaña sobre el principal yacimiento de uranio de Córdoba. Foro Ambiental Córdoba, 2018. Recuperado 1 de octubre de 2020 en:

<https://www.foroambientalcba.org/single-post/Autov%C3%ADa-de-monta%C3%B1a>

MADOERY, Oscar. **Otro Desarrollo: el cambio desde las ciudades y regiones**. Buenos Aires-San Martín: UNGSM, 2007.

MAX-NEEF, M. **El desarrollo a escala humana: conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones**. Barcelona: Nordan-Comunidad, Icaria, 1998.

PIREZ, Pedro. Gobernabilidad metropolitana en la Argentina. En: BADIA, Gustavo; CARMONA, Rodrigo (comps). **La gestión local en Argentina: situación y perspectivas**. Los Polvorinas: UNGS, 2008.

RODRIGUEZ HERRERA, A. y ALVARADO HUGARTE, H. **Claves de la innovación social en América Latina y el Caribe**. Santiago de Chile: CEPAL, 2008.

ROMANUTTI, Virginia; ECHAVARRIA, Corina. Las audiencias públicas: ¿escenificaciones de la discusión pública? En: **Revista Encrucijada**, Nro 31, enero-abril 2019.

Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Instituto de Investigación de Servicios Públicos e Infraestructura. **Evaluación comparada de alternativas de proyecto: Sección Puente Costa Azul – Cosquín. 2018**. Recuperado el 1 de Octubre de 2020 en: https://drive.google.com/drive/folders/1xqXLRK9QsnQy_3-z3ywYoE0dOcPJ8WZU

Universidad Nacional de Córdoba, Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Instituto de Investigación de Servicios Públicos e Infraestructura. **Alternativa a RN38: Fin puente Costa Azul – La Cumbre sección fin puente Costa Azul – Cosquín. Memoria: selección de alternativas**. Julio, 2018. Recuperado el 1 de Octubre de 2020 en: https://drive.google.com/drive/folders/1xqXLRK9QsnQy_3-z3ywYoE0dOcPJ8WZU