

# Un puente desde un solo lado

## Etnografía del proceso social de producción de consenso en torno a la construcción del puente Victoria-Rosario

Autor:  
Gaztañaga, Julieta

Tutor:  
Boivin, Mauricio F.

2002

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Licenciatura de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Ciencias Antropológicas.

Grado

Universidad de Buenos Aires  
Facultad de Filosofía y Letras  
Departamento de Ciencias Antropológicas

Tesis de Licenciatura

**Un puente desde un solo lado.  
Etnografía del proceso social de producción  
de consenso en torno a la construcción del  
*puente Victoria-Rosario.***

Julieta Gaztañaga

LU 26.333.820

Director : Mauricio F. Boivin

Diciembre de 2002

# Agradecimientos

*Amigos, hoy le cortan la barba a un esclavo mío,  
un hombre de bien, si se puede decirlo y muy económico,  
así que bebamos como esponjas y quedémonos a la mesa hasta que llegue el día”*  
Petronio (El Satiricon)

*Agradecer tiene, inevitablemente, forma de falta si uno no puede dejar de pensar en quiénes deja afuera. Intentaré entonces, recoger la dialéctica del amor saltando la barrera de la otredad...*

Gracias a mi familia y en especial a mis padres, Eduardo e Isabel, por la confianza, el sostén y el camino del encuentro entre el amor y la libertad.

Gracias a mi director, Mauricio, por su incansable paciencia y por acompañarme con la fuerza cálida del devenir deviniendo.

Gracias a Ana por sus comentarios siempre precisos y su cotidiana contención

Gracias a ambos por los saberes en la más hermosa clave de generosidad.

Gracias a los amigos de allá que permanecen sin tiempo y a los amigos de acá que hacen el tiempo maravilloso.

Gracias a mis interlocutores etnográficos, por su colaboración y compromiso, por seguir anhelando *pese-a-todo*.

La lista sigue... de cronos y alcauciles deshojándose.

Eskerrik asko!

# INDICE

Introducción .....	4
Capítulo I: Un puente entre lo centenario y lo reciente	
1. Una obra con historia .....	13
2. El anhelo de un pueblo entrerriano .....	14
3. Que cien años no es nada... el <i>vincularse</i> desde y para los victorienses .....	15
4. Una vinculación con signo político .....	23
5. Génesis y clivaje de lo necesario .....	26
Capítulo II: Un puente entre <i>trabajar</i> e <i>interesar</i>	
1. Una “economía política” del <i>interés</i> .....	28
2. La épica de la <i>convicción</i> .....	30
3. Menem lo quiso .....	39
4. El cierre definitivo y el inicio oficial .....	41
5. Las moralejas del trabajo .....	43
Capítulo III: Un puente entre el conocimiento y el reconocimiento	
1. El <i>puente</i> como tríada fundamental .....	46
2. Trabajo y Conocimiento .....	52
3. Poder y saber: un caso de aplicación .....	53
4. El <i>data room</i> del trabajo y el interés .....	56
5. Especialización y legitimidad .....	59
Capítulo IV: Un puente entre miedos y expectativas	
1. Progresar o cómo superar el aislamiento .....	63
2. Las percepciones sociales del cambio: los impactos del progreso .....	69
3. El trabajo político para recepcionar los impactos .....	78
4. Un puente hacia...¿qué progreso? .....	83
Capítulo V: Un <i>puente</i> entre el aislamiento y la vinculación	
1. Consenso, homologación e indistinción .....	85
2. Una duda radical o cómo sobrevivir al recorte .....	86
3. Un problema “complementario” .....	90
4. Las consecuencias simbólicas de las inconsistencias .....	95
5. De la politización a la consistencia .....	102
Conclusiones .....	104
Bibliografía .....	121
Anexos imágenes	

# INTRODUCCIÓN

## Un puente desde un solo lado

*“Porque un puente, aunque se tenga el deseo de tenderlo  
y toda obra sea un puente hacia y desde algo,  
no es verdaderamente puente mientras los hombres no lo crucen.  
Un puente es un hombre cruzando un puente, che.”*

J. Cortázar (Libro de Manuel)

*Obras son amores*<sup>i</sup> da título a un artículo periodístico donde su autor, un funcionario público, destaca diversos ejemplos -nacionales, provinciales y municipales- de obras “conocidas por sus grandes demoras” y cuya constante es que el “gran perdedor siempre fue el contribuyente, que pagó todos los costos pero recibió mal y tarde los beneficios”. En este sentido, al señalamiento de una suerte de “constante del desamor” en la *obra pública*, su autor contrapone formas de superarla, nucleadas en torno de la denominada “Reforma del Estado y la Economía” :

Desde los '90 se propuso que el Estado no debía contratar y pagar por el mero avance en la construcción de las obras, sino contratar y pagar únicamente la provisión de los servicios que normalmente prestan las obras públicas una vez que son bien concluidas. El principio básico es que el gobierno sólo comienza a pagar un canon o la cuota de un *leasing* en tanto y en cuanto la obra está bien ejecutada y mantenida, y suministra los servicios que de ella se esperan. Naturalmente, la licitación se adjudica a quien solicita el menor cobro periódico por un lapso prolongado (de veinte a treinta años). La iniciativa privada asume así toda la responsabilidad por el financiamiento, y como no cobra hasta que la obra funcione a pleno, tiene el mayor interés por evitar atrasos. Pero además, como únicamente cobra si los servicios de la obra se prestan adecuadamente, también tiene el mayor interés en hacer las cosas bien, utilizando buenas técnicas constructivas y materiales de calidad.<sup>ii</sup>

Un título que bien podría haber sido “el amor después del amor”, nos tienta a rebautizar así otros casos donde se retoma esta suerte de relación entre “amor y obra pública”. Por ejemplo, aquellos que enfatizan “cambios” en la Infraestructura Pública argentina a través de comparar el peso negativo de su “estado” a inicios de la década del '90 con una diferencia sustantiva propia del “nuevo” escenario de la “obra pública” para cuya consideración se movilizan una serie de “diagnósticos retropredictivos”. En este sentido, se coteja la manera *por impulsos* en que fue construyéndose en el país “la red de infraestructura” con su consideración como “componente indispensable para incrementar la competitividad, la integración territorial y social y la calidad de vida de la población”, y en este contexto, las *deficiencias* históricas de infraestructura en el país se asocian a *ausencias de inversiones* y a la *falta de una concepción sistémica* de esta problemática. Tales *deficiencias* planteadas según cómo repercuten en el sistema productivo en general y en las economías regionales en particular se identifican como “mantenimiento insuficiente”, “asignación equivocada de las inversiones” y “desperdicio e ineficiencia”.<sup>iii</sup>

Ahora bien, abrir el análisis con estas consideraciones sobre “el estado de la infraestructura pública” tiene su razón de ser en tanto ambas estimulan el interrogante de cómo se pasa del “amor” al desamor”. A su vez, dicho “pasaje” nos interesa en tanto participa de la configuración de la relación entre lo obligatorio y lo deseable, donde, siguiendo a Emile Durkheim (1992) se constituye una suerte de articulación entre el carácter impuesto de la norma con su aspecto de deseo.<sup>iv</sup> En este sentido, la construcción de nuestro problema de investigación aborda la “dialéctica del enamoramiento” entre múltiples intereses que participan de su estructuración legítima, a través de reflexionar sobre la política como productora de representaciones sociales<sup>v</sup> que son apropiadas y utilizadas por sus “especialistas” en el curso de los procesos definitorios de su posición relativa en el “dominio”.

## **Una etnografía del consenso**

Como *respuesta* a la “cuestión de la infraestructura”, el 24 de septiembre de 1998 las provincias de Santa Fe y Entre Ríos, el Estado Nacional y Puentes del Litoral S. A. dieron inicio oficial a la construcción del *punte Victoria-Rosario*. A través de esta megaobra vial consistente en 59,4 kilómetros de camino entre puentes y terraplenes, se pretende materializar la conexión física entre dos ciudades separadas por el río Paraná y su valle fluvial. El *punte* pondrá en conexión, por medio del pago de un peaje, dos contextos diferentes: la ciudad de Rosario, una gran urbe portuaria e industrial que supera al millón de habitantes, y la de Victoria, un contexto económico social agrícola-ganadero y de servicios, habitada por poco más de 30.000 habitantes. Estas diferencias repercuten a su vez, sobre las propias características de la obra (por ejemplo, el peaje se cobra del lado santafesino) y sobre las representaciones sociales acerca de la misma (por ejemplo, respecto de la magnitud de los cambios sociales y económicos que traerá aparejados la obra en cada uno de los extremos del *punte*).

Al analizar el proceso social tejido alrededor del *punte*, partimos de la asunción de que el orden social debe legitimarse para perpetuarse y en este trabajo de justificación muchos aspectos del funcionamiento real de la sociedad son ocultados, negados o disfrazados, transfigurados (Godelier 1997). En este sentido, el análisis del proceso social alrededor del *punte* nos remite a indagar la dialéctica social que estructura la articulación entre representaciones y prácticas múltiples, dinámicas y hasta conflictivas.

En esta dirección, a través de un análisis etnográfico localizado en la ciudad de Victoria, indagaremos la relación entre la creación de *necesidades públicas* y el *trabajo político* desde el punto de vista de lo que hemos dado en llamar el proceso social de producción de consenso sobre el *punte*. Siendo un proceso donde interactúan múltiples intereses, problematizaremos la forma

por la cual un conjunto de mecanismos coadyuvan para que el *punte* pase de ser un *anhelo* a convertirse en una *necesidad*, contrastando las percepciones y prácticas de los actores con los lugares ocupados en el proceso.

Finalmente, asumiendo que la legalidad es necesaria pero no suficiente para explicar cómo lo obligatorio se vuelve deseable, nos interesa indagar el lugar de la noción de consenso al interior de un proceso donde se ponen en juego definiciones de lo público. En este sentido, hablamos de consenso y no de legitimidad, y de consensuación en lugar de legitimación pretendiendo que hacia el final del trabajo hayamos podido dar cuenta de tal elección. Motivar la espera de la conclusión más que retórica argumental, busca constituirse en un abordaje que de cuenta de la dinámica del poder en nuestra sociedad, problematizándola.

### **Del interés a la construcción de lo interesante**

En función de nuestro problema de investigación, nuestro caso va más allá del *punte Victoria-Rosario* pero del lado de acá; es decir, la obra no se volvió parte de nuestro problema de investigación más que en sus aspectos ligados al proceso local.<sup>vi</sup> Esto explica, que en una investigación *sobre un puente* no se analicen sus dos cabeceras, o que sólo se tome “un lado” en función del-lado-que-interesa. Privilegiar la *perspectiva local*, ampliamente debatida en la antropología (Geertz 1994, Strathern 1987, entre otros), es para nuestro caso que la falacia de permanecer de un lado sea la riqueza de poder cruzarlo en un cruce que restituya el andamiaje del proceso del *punte*.

La trayectoria de nuestro problema de investigación inscribe su punto de partida en una investigación de equipo sobre el proceso de integración entrerriano-riograndense (Proyecto UBACyT TF15, 1998-2000). En el marco dado por la investigación, relevamos la campaña del Partido Justicialista local orientada a las elecciones generales de 1999, donde nos encontramos con que *el puente* aparecía con frecuencia en los discursos de los candidatos y que tenía un lugar privilegiado en la plataforma electoral del partido -que en ese momento estaba en el gobierno provincial y nacional-.

Por ese entonces, dos cuestiones acapararon nuestra atención: por un lado el hecho de que si bien las obras habían comenzado un año antes -en septiembre del '98 más precisamente- en varias ocasiones se producía una suerte de invisibilización de la obra al hacer hincapié en su carácter de proyecto más que en su concreción efectiva. Por otra parte, y de manera relacionada, el *punte* era connotado como *proyecto centenario del peronismo*, el Partido que supo interpretar y ejecutar el *anhelo centenario del pueblo victoriense*. Esta segunda cuestión, vinculada a la primera, propiciaba nuevos interrogantes, ya que si el *punte* era un *proyecto centenario del*

*peronismo* y siendo que el Partido Justicialista data de entre 1945 y 1950, las cuentas no cerraban y nos despertaba algo más que curiosidad historiográfica.

A medida que fuimos introduciéndonos más en el caso, nos encontramos con que a nivel local, *el puente* aparecía como una preocupación poderosa, tanto para los actores posicionados como “políticos” como para “la gente común”, los victorienses en general. Entre los “políticos”, el tema del *puente* se constituyó en uno de los ejes de las disputas interpartidarias en las campañas con vistas a las elecciones; para los victorienses, en cambio, el *puente* aparecía más ligado a la idea de un *anhelo centenario de la población por vincularse con Rosario*.

El *anhelo* de vinculación aunaba posturas diferenciales vinculadas a expectativas en torno de cambios aparejados al estar en vinculación directa con Rosario. Para algunos actores *el puente* es una *ventaja*, por ejemplo para quienes tienen un contacto (laboral, comercial, familiar, entre otros) permanente con gente de la otra orilla, ya les significa acortar los tiempos de viaje (en la actualidad, el cruce del río Paraná, ya sea en lancha colectivo o en ómnibus demanda aproximadamente 5 horas). Para otros actores, en cambio, el *puente* representa antes que nada una desventaja, para quienes lo asocian a factores que alteran la *tranquilidad* cotidiana de la vida en la Victoria ya que la inmediatez del contacto con Rosario trae la *violencia* y la *inseguridad*, características propias de la vida en una gran urbe. Sin embargo, más allá de estas diferencias, las cuales en muchos casos eran expresadas al mismo tiempo por los actores, lo que da generalidad al caso es que la obra aparece como materialización de una respuesta a un reclamo postergado: *superar el aislamiento* de una localidad –y toda una provincia- atada al *drama del río*.

Ahora bien, si hay una configuración generalizada y generalizante del *puente* asociada con la localidad, también nos encontramos con perspectivas que introducían reparos a lo “compartido”. Fueron los candidatos justicialistas y sus allegados quienes se encargaron de marcarnos una distinción crucial: si bien Victoria *hacía 100 años que se venía luchando por la conexión con Rosario, ya nadie creía*. De esta manera, entre el descreimiento y el anhelo, entre el pasado centenario y la actualidad, estos actores se encargaron de destacarnos un *trabajo* que había logrado que en esta *historia* las cosas cambien su rumbo cuando el Presidente Carlos Menem se interesó en el *puente*.

Para los justicialistas, si bien la vinculación constituye un reclamo local generalizado que tiene su propia *Historia*, el *puente* como tal era la forma específica que materializaba y especificaba su concreción. En este sentido al constituirse en ‘el’ reclamo satisfecho, legitimaba la *necesidad* de vinculación al tiempo que apuntalaba un *trabajo* concreto. Así, en tanto que concreción históricamente determinada, el *puente* aparecía como el logro de un partido, *del partido* en términos de nuestros interlocutores.

Encontrarnos con un panorama donde se solapaban tensamente el anhelo de un pueblo con el planteo de una paternidad diferencial, y que importaba resignificaciones de la historia y de lo histórico, amplió nuestra reflexión sobre el lugar que le cabía a esta obra más allá del proceso político delimitado por las elecciones. En este sentido, comenzamos a preguntarnos si detrás de esto había algo más que el objetivo proselitista; sobre todo porque luego de los resultados electivos, es decir, una vez perdidas las elecciones, el discurso de la paternidad permaneció con la misma o mayor fortaleza. Estos interrogantes nos llevaron a interiorizarnos en *la historia del puente* indagando en las representaciones sociales respecto del *vincularse* y del *puente*.

## **La trayectoria bibliográfica**

De acuerdo con cómo íbamos construyendo nuestro problema de investigación, en ese momento hicimos una búsqueda bibliográfica para relevar análisis antropológicos y etnografías sobre “grandes obras de infraestructura”; con un interés específico en aquellos que analizaran desde una perspectiva política los procesos estudiados. En su mayoría, la bibliografía que consultamos privilegiaba la cuestión del impacto producido de este tipo de obras (incluidas represas, usinas hidroeléctricas, proyectos mineros, etc.) en las poblaciones locales, tanto desde el punto de las alteraciones en el medio ambiente humano y ecológico como en sus aspectos socio-económico, incluidos los desplazamientos y deslocamientos que tales proyectos originan (Scudder y Colson 1982, Bartolomé 1985, Reis y Sens Bloemer 200, entre otros).

De cara a nuestro interés específico de investigación, nos encontramos con que los análisis que abordan las relaciones de poder involucradas en estos “grandes proyectos”, lo hacen al interior de los mismos, y desde el punto de vista del *modo de producción* que ponen en juego estas empresas constructoras de capital transnacional y de los cambios en el sistema mundial producto de la transnacionalización de la economía (i.e. Lins Ribeiro 1985, 1987 y 1991). En este sentido, al hecho de que ‘*en general la literatura antropológica se refiere a este tema de un modo tangencial. Hay numerosos trabajos sobre los efectos de los proyectos en gran escala*’ (Lins-Ribeiro 1985:25) se sumaba que otras formas de abordar los procesos en que se insertan estos grandes proyectos y que ellos mismo contribuyen a configurar resultaban más o menos dejados de lado en la bibliografía.

En términos de Gustavo Lins Ribeiro: ‘*Lamentablemente es escaso el conocimiento sobre el proceso de ejecución de estos proyectos, puesto que no hay investigaciones sobre ellos. Los estudios que se han hecho se refieren, grosso modo, a su planificación económica y, de una u otra manera, adoptan el punto de vista de los planificadores*’ (1985:26). En esta dirección, la bibliografía que consultamos también nos puso frente a debates acerca de ‘*las ambigüedades y*

*contradicciones del concepto de desarrollo socioeconómico, tanto en sus dimensiones ideológicas como en las económicas y sociopolíticas*' (Bartolomé 1985:8). Sin embargo, tampoco nos interesaba centrarnos específicamente en este aspecto; lo cierto era que no dábamos con ningún caso en donde se reconstruyese el proceso de la determinación de la necesidad de una “megaobra” desde el punto de vista político.

Si en la mayoría de los casos la obra ya era un dato para el análisis, en otros la relevancia de rastrear el proceso tenía más que ver con la confección explicativa de un escenario que diese sentido a las múltiples configuraciones de dominio analizadas, como por ejemplo, las relaciones de producción<sup>vii</sup>. Esto significó para nosotros, reconstruir los antecedentes desde múltiples aproximaciones que contemplasen nuestras preocupaciones.

Al mismo tiempo que buscábamos referentes de debates sobre “grandes obras”, íbamos haciéndonos nuevas preguntas relacionadas con nuestro caso. En este marco nos encontramos con que los discursos sobre el *punte* aparecían fuertemente vinculados a los procesos *integratorios* en sentido *regional*, nacional e internacional. Ahora bien, como veníamos constantando, la necesidad históricamente determinada de vinculación entre Rosario y Victoria no se constituía directamente en un hecho propio de la integración regional; puede decirse que se trataba de un hecho local –con marcado énfasis de la ciudad de Victoria- enmarcado en el ámbito de “discusiones políticas” con la Provincia y la Nación. No obstante, con el correr del tiempo y la transformación del *anhelo* en concreción, el *punte* se fue constituyendo en fundamento de una serie de procesos de integración. Es más, gran parte de su justificación presupuestaria estuvo ligada al rol crucial de la obra como eje articulador del corredor bioceánico que “integra” las localidades alineadas a lo largo de la línea imaginaria que describe el paralelo 32.<sup>viii</sup>

Desde el momento en que el *Victoria- Rosario* se transformó en obra clave (*necesaria*) para realizar el ideal integratorio en la agregación horizontal, además de una potestad específica del Partido Justicialista, también se producía un cambio de “naturaleza” de la necesidad apuntalada en el *punte*. Este panorama nos hizo reflexionar con un énfasis mayor sobre el rol de la política como productora de representaciones sociales. En este sentido, comenzamos a pensar el proceso social tejido alrededor de la obra en términos de lo que denominamos “el proceso social de producción de consenso sobre el *punte*”.

Una vez delineado nuestro problema, otro aspecto que problematizamos a medida que avanzaba nuestra investigación fue la contextualización del proceso según la relación entre las particularidades de la obra y el contexto más amplio que especifica su coyuntura. Además de tener en cuenta la forma política hegemónica bajo la cual se configura “lo político” en nuestro sistema de gobierno -determinante del posicionamiento de los actores en el proceso analizado-

no podíamos pasar por alto la singularidad jurídica del *punte* como “obra pública”. En tanto que la obra se enmarca en el Régimen de Concesión de la Obra Pública (ley 17520 y modificadora 23696), aparecía sujeta, coyuntural y normativamente a lo Oscar Oszlack (1993) denomina un cambio de las relaciones entre estado y sociedad.

En consecuencia, comenzamos a revisar bibliografía sobre políticas públicas para relevar las problematizaciones en torno del tema. Nos encontramos con que en su gran mayoría, el hincapié se ponía en cuestiones tales como los procesos de planificación y evaluación, de formulación e implementación (cf. Oszlak 1984, Habermas 1999); en la relación entre “un régimen político y un tipo de gobierno” en la modificación del grado y la forma de participación de los diferentes segmentos y en el interjuego de los intereses regionales, nacional y locales; así como de qué modo diferentes “estilos de gestión estatal” afectan de manera diversa los procesos de implementación y el contenido e impactos de las políticas (Oszlak 1984). Finalmente, también nos encontramos con que, en mayor o en menor medida, estos debates se han visto redefinido en términos de sus relaciones con el propio sobre la “globalización” (cf.: Giddens 2000).

Puestos en relación con la elaboración de nuestro problema de investigación, ninguno de estos enfoques se condecía con el rumbo que de nuestras preocupaciones; y sobre todo porque las perspectivas aníticas eran contrarias en muchos casos a nuestra forma de trabajo. Como señala Eric Wolf en la introducción a una obra de libro de Lins Ribeiro (1991), ‘*los antropólogos se movieron gradualmente desde un foco en acontecimientos locales hasta abarcar círculos crecientes de factores y determinantes pero siempre conscientes de la importancia de los conocimientos y reciprocidades locales en relación a los trabajos de acumulación económica y de ejercicio del poder por parte del Estado*’ (op.cit.:7). Esto era importante no sólo por el creciente interés que representaban el Mercosur y la integración regional para la obra, sino también porque *el Victoria-Rosario* intentaba constituirse en un caso de articulación de intereses dinámicos, y no meramente en una suerte de pasividad disfrazada de enérgico accionar político.

Lejos de ser percibido como mera imposición, a nivel local el *punte* aparecía como fruto de la acción concertada -aunque por eso no menos conflictiva- de una trayectoria históricamente determinada donde perspectivas y prácticas distintivas participaban del desarrollo simultáneo de una coyuntura interna y una externa. Es decir, “lo local” y “lo nacional” como intereses en ocasiones encontrados, se pensaban desde su contribución a propiciar augurios favorables, como el “progreso”, respecto de la implantación de esta megaobra de infraestructura vial en el contexto de una ciudad donde *nunca pasa nada*.

Como veremos, pese a que el *punte* no aparece socialmente situado en un marco de “armonía infranqueable”, tampoco representa la cruda sentencia del “interés ajeno”. Lejos de una

dicotomía entre consenso y disenso, el *punte* se inserta en un camino que, aunque plagado de certezas e incertidumbres, aviva y da sentido a las prácticas de los actores así como a sus propias concepciones del proceso y de su ubicación en el mismo.

De acuerdo al problema que nos ocupa, ponerlo en perspectiva implica tener en cuenta, en términos de Federik Barth (1959), que *‘Si el concepto de proceso ha de ser analíticamente útil, debe referirse a algo que gobierna y afecta la actividad, algo que restringe y canaliza el curso posible de los eventos’*; cuya indagación *debe ser un estudio de interdependencias necesarias o probables que gobiernan el curso de los eventos’* <sup>ix</sup>. Así, según esta dirección procesual y en función de las representaciones que se forman los agentes acerca de su propio lugar en el proceso del *punte*, al poner en relación las “inconsistencias” con los ejes simbólicos en que ellas asientan, podemos llegar a comprender cómo y de qué manera se estructura la producción de consenso sobre el *punte*.

En este sentido, como estamos otorgando prioridad a las perspectiva de los actores, trabajamos con un análisis de tipo etnográfico, entendiendo por etnografía a una forma de análisis que se centra en las variadas y cambiantes perspectivas de los actores, no para tomarlas como elemento explicativo sino para dar cuenta de ellas relacionándolas con ciertos contextos que las hacen comprensibles y que obtiene sus materiales de la observación participante, entendida como una exposición directa del investigador a la alteridad concebida y analizada desde el punto de vista comparativo e involucrando instancias de investigación  nsiva (Peirano 1995).

A su vez, de acuerdo con el análisis etnográfico combinamos varias técnicas de recolección de información y de construcción de datos, tales como observación con participación y realización de entrevistas abiertas. Lo dicho no excluye, sin embargo, el análisis de datos cuantitativos como ser los generados por la consultora que realizara el estudio de prefactibilidad y de aquellos que surgen de las encuestas de opinión solicitadas por el Partido Justicialista local y en relación a las encuestas que generó el Partido Justicialista para las elecciones internas y generales de 1998 y 1999. Asimismo, utilizamos el análisis documental de leyes, resoluciones y decretos, publicaciones periódicas e informes gubernamentales, desde el punto de vista de su anclaje en las categorías usadas para sustantivizar la conexión Victoria-Rosario.

Desde el punto de vista de cómo se desarrolló nuestro trabajo de campo, cabe aclarar que la problemática se inscribe en un contexto donde se interpenetran dinámicamente diferentes niveles de realidad (local, regional, nacional e internacional) y si en principio propone un

abordaje con referencia local, no por eso descarta una futura investigación sobre las relaciones entre los múltiples e históricamente situados niveles de realidad mencionados.

Finalmente, consideramos que el estudio de procesos como el tejido en torno del puente Rosario-Victoria nos pone en una situación específica donde se nos plantean tensamente modos diversos de involucrarnos con el “otro”. En esta dirección, nuestro análisis es inseparable de que *‘no se trata solamente de focalizar en situaciones que ofrecen una oportunidad excepcional para el estudio de procesos sociales en pleno desarrollo y la puesta a prueba de hipótesis acerca del comportamiento adaptativo de los seres humanos. Es necesario que la comprensión pueda concurrir al diseño de políticas concretas, capaces de atenuar-ya que difícilmente puedan ser eliminados en forma total- los impactos negativos de estos desplazamientos forzados, y potenciar la natural capacidad adaptativa de los seres humanos. Este último objetivo nos remite al complicado problema de la inserción del científico social en proyectos de este tipo; problema que demandaría un análisis y una discusión exhaustivos. Si bien esa discusión trasciende los límites de este volumen, es indudable que lo que le está vedado al científico social es la indiferencia, así como la crítica nihilista o el fácil refugio en la utopía’* (Bartolomé 1985:13).

# Capítulo I

## Un puente entre lo centenario y lo reciente

“De una historia sólo es verdad lo que se cree quien la escucha”.  
(H. Hesse, *Lecturas para minutos*)

### I.1. Una obra con historia

Al comenzar nuestro trabajo de campo, uno de nuestros interlocutores se complació especialmente por nuestra labor. Desde su punto de vista -el de quien fue el primer intendente justicialista que tuvo Victoria tras el retorno al sistema democrático de gobierno en la Argentina, así como legislador provincial en dos oportunidades - íbamos a *contar cómo habían sido realmente las cosas*. Para este ex-intendente y para sus “compañeros”<sup>x</sup>, era imperativo *hacer la verdadera historia del puente*; y más necesario aún, distinguir entre *lo centenario*, *la idea de la conexión* y *lo que es el Victoria-Rosario*. Es decir, desde esta perspectiva, para “hacer la historia del puente” teníamos que tener en cuenta la *historia centenaria* (*de la lucha de una población por conectarse con otra*) y la *reciente* (*desde el '88 cuando se cayó lo del canal, la hidrovía, cuando se empezó a pensar en el puente*); y siendo dos historias, así había que contarlas.

Sea como *la verdadera historia*, como una *historia política*, como una *geografía histórica* o bien como *la historia de los que trabajaron*, la multiplicidad de definiciones por parte de quienes se autoreferencian partícipes activos del proceso que desembocó en la materialización de la *conexión física Rosario- Victoria*, nos da la pauta de que ante un proceso como éste, cualquier esfuerzo *cronológico* está “objetivamente” condicionado. Sin embargo, el imaginario histórico victoriense respecto del reclamo goza de cierta consonancia al percibir su justicia anclada en el hecho mismo de su historicidad. Es decir, para referirse a la conexión, los agentes ponen en juego un recurso particular: el vincular su *necesidad* con *la historia*. Así, las percepciones resignificadas de acuerdo con valores actuales otorgan dinamismo al contenido “histórico” de los reclamos, y aunque la relación que entablan aquellas con el devenir histórico no se corresponde con un monolitismo (Voloshinov 1992) de contenido invariable, se configura una visión más o menos “objetiva” de *lo necesario*.

Para sus *hacedores* y para todos los que se identifican con la *lucha por conectarse*, el relato de “cómo se logró el puente”, está condicionado por la inconmensurabilidad y el peso de la subjetividad del racconto. Ahora bien, como señala Pierre Bourdieu ‘*El efecto de la evolución histórica es el abolir la historia remitiendo al pasado, es decir al inconsciente, los colaterales posibles que fueron descartados*’ (1997:26). En este sentido, si, en términos de un concejal local, *la historia la escriben los que ganan como se gana*; en el proceso de producción de consenso

sobre el *punte*, la multiplicación de historias o su disminución extrema tiene su correlato en la capacidad diferencial de los agentes para situarse en el devenir de la *necesidad* de esta obra.

En este marco, *hacer* la historia del *punte* no es homologable a *contar* su historia. Tampoco resulta lo mismo decir que vamos a reconstruir *una* historia o que lo haremos respecto de *la* historia. Especialmente distinto es cuando nos encontramos que una historia puede involucrar más de una historia a su interior, o que hay dos historias cuyas diferencias son los resultados del presente, resultados que siendo los posibles podían no ser los probables. Si *la actualidad* se compone de pequeñas probabilidades cuya causalidad se redefine constantemente, retrotraerse es función de que siempre es algo “concreto” lo que nos hace hurgar en el pasado. Decidamos entonces, no contar historias o la Historia sino interpretar lo que éstas dicen, construyendo la génesis de la noción de centenariedad, a través del uso que sujetos socialmente posicionados hacen de la relación entre “lo histórico” y “lo necesario”.

## **I.2. El anhelo de un pueblo entrerriano**

La ciudad de Victoria está ubicada al sur de la provincia de Entre Ríos<sup>xi</sup>, como parte del paisaje de *cuchillas* que se extienden a lo largo de 78.781 kms.<sup>2</sup> de superficie sobre la margen izquierda del río Paraná. El particular paisaje de la zona deltaica<sup>xii</sup> donde se emplaza la ciudad, también permite llamarla *La Ciudad de las Siete Colinas*, puesto que comprende 5855 kms.<sup>2</sup> de terreno que en su mayoría son *lomadas*. La ciudad *que da sus espaldas al río*, tiene alrededor de 30.000 habitantes  una densidad de 4,6 por kms<sup>2</sup>; donde casas bajas, calles angostas, magníficas rejas y trabajos de herrería del más *puro estilo colonial español* se contraponen a un único –y cuestionado- edificio horizontal.

Hasta mediados del siglo XVIII habitaron la región los indios minuanes, cuando comienzan las primeras inmigraciones europeas, en su mayoría vascos españoles, a las que luego se suma un grupo importante de italianos. Medio siglo después el núcleo poblacional se trasladó desde el cerro La Matanza (denominado así por la sangrienta lucha entre aborígenes y españoles) a un sector más próximo a la zona de riachos donde se instaló un Oratorio. En 1824 se determinó el alcance del ejido municipal y en 1831 se cambió el nombre de La Matanza por el de Villa de Nuestra Señora de Aranzazu, *patrona* de la ciudad y de la agricultura, acorde a los valores que le han impreso carácter a la localidad. El nombre Victoria recién se fijó en 1849, con la fundación oficial de la ciudad.

Según lo expresa una historiadora local, dada la *riqueza de las tierras y la bonanza del clima*, a comienzos del siglo XIX la actividad predominante en la zona de Victoria era la pastoril; pero el censo levantado en el año 1849 por órdenes del General Justo José de Urquiza –

gobernador de la provincia entre los años entre 1841-44, 1860-64 y 1868-70- revelaba un alto índice de comerciantes, industriales, barqueros, obreros manuales y profesionales en la zona. Esta composición heterogénea significaba que *el pueblo* pasaba a ser una *villa comercial*. El nuevo status de Victoria estaba íntimamente relacionado con los yacimientos de cal de su subsuelo<sup>xiii</sup>, ofrecían *un interesante panorama productivo y comercial* que importó una gran radicación de “caleros”.

Incrementado el comercio a causa de la industria de la cal, en ese momento el río se constituye como la vía de transporte más barata y directa hacia Buenos Aires. En el mismo sentido, la presencia de “barqueros” (dueños de goletas) *revela el aumento de importancia del puerto de Victoria*, y la villa es elevada al rango de ciudad en mérito a los *sacrificios realizados en pro de las campañas urquicistas en la Banda Oriental*. Pero si el cambio de “villa comercial” a “ciudad” implicaba un nuevo status para Victoria, también importaba la conciencia del *problema ingente del río*. Este era el problema de una ciudad que crecía desproporcionadamente en función de su “única” vía de comunicación constituida en un *problema acuciante*. En este escenario dramático, los victorienses identifican a Urquiza como *quien mide la situación con la valoración exacta de su magnitud económica y social*.

¿Cuál es la situación que Urquiza supo ponderar? El hecho de que el *auge y prestigio de una de las ciudades más importantes que tenía Entre Ríos* se opacaba por el *aislamiento* en que se veía sumida.

### **I.3. Que cien años no es nada... el vincularse desde y para los victorienses**

Nuestros interlocutores manifiestan que en Victoria *hay un inconsciente colectivo que anhela el puente*. Originalmente planteado en términos fluviales -continuando con el entonces único modelo que permitía a la región mesopotámica comunicarse efectivamente con el resto del país: a través de rutas navegables- el *vincularse* consiste en un *proyecto* cuyo carácter de *necesidad* se configura a partir de contraponerlo al *aislamiento histórico padecido* por los victorienses, dentro de una provincia que *al estar rodeada de ríos, estuvo muchísimos años totalmente aislada*.<sup>xiv</sup>

Localmente, el *vincularse* aparece como un *anhelo compartido* por los victorienses *desde hace más de 100 años*. En este fondo *centenario*, la *necesidad* de vinculación se configura como “padecimiento” en función de que el *aislamiento* de la localidad no se condecía con su *fortaleza económica*. Como nos manifestaban, esta “fortaleza” se advierte en que *en los años 1860/70 Victoria tenía su banco propio que emitía oro amonedado y billetes, banco que luego se*

*convierte en el 4° Banco Italia del país. Pero si bien la zona era fuerte por la cal, la competencia fue su talón de Aquiles, y la causa de su derrota radicó en que Córdoba gana con rapidez en la colocación de su cal porque tiene su tren rápido a Buenos Aires, de Córdoba a Rosario. Es decir, Victoria pierde porque sigue aislada.*

Como muchos victorienses, un importante comerciante local hace hincapié en las dificultades que traía para la región el aislamiento en función de su historia personal. En su caso, dada su actividad, él debía viajar seguido fuera de la provincia y describe estos viajes como *interminables*. Ir a Buenos Aires demandaba *como mínimo 12, 14 horas, teníamos que tomar una balsa en Zárate, cuidarnos de los mosquitos, que la balsa no llegue al turno de comer y nos dejaban 2 horas y media parados. En el sur había solamente un cruce por balsas grandes y había otro medio de comunicación ferro-fluvial. Nosotros íbamos a en forma transversal a Concepción del Uruguay y ahí el tren paraba al ladito de los grandes barcos mercantes que antes tenía la Argentina*. Así, si saliendo de Victoria a las 4 de la tarde llegabas a Buenos Aires a las 8 de la mañana, para ir a Rosario el viaje no era menos dificultoso. Tal como recuerda este comerciante, se tardaban *24, 25 horas, para hacer 52 kilómetros en línea recta; veníamos el jueves para ir a Rosario porque había ravioles en el barco, y eso que éramos comerciantes; y aún cuando el viaje en lancha se fue acortando hasta tardar 4 horas y media, o 5 con un viaje muy precario por los meandros naturales, las dificultades no mermaron.*

En este contexto de distancias multiplicadas por el *aislamiento*, los principales promotores de la conexión fueron quienes por razones generalmente económicas, necesitaban mejoras en la movilidad y la comunicación de la zona. Así, ciertos *intereses* individuales y sectoriales de la sociedad local (comerciantes, terratenientes, empresarios agropecuarios y pesqueros) se alinearon tras la *idea federalista de superar el aislamiento* de Victoria, una *región de riqueza incalculable* que se veía atada al *drama del río*. Sin embargo, el drama “natural” derivado en *aislamiento*, no es la variable causal para los actores locales; el *aislamiento y relegamiento de la ciudad y la zona a la realidad nacional* son percibidos como consecuencias de una *razón política*.

Según nos manifestaban, *en Entre Ríos siempre ganaba las elecciones el partido contrario al que estaba en la presidencia; así, por ejemplo, la arquitectura magnífica que se hizo, fue porque acá justo había un diputado o un senador que tenía más manejo que el propio gobernador y así se hizo la costanera, el puerto, ayudó al asfaltado, las cloacas*. Esto también implicaba un contraste con otras zonas del país: *Entre Ríos era la famosa provincia del barro, no teníamos un metro de camino asfaltado hasta el año '50 (1950), cuando en el año '37 ya tenías el camino asfaltado de Paraná-Santa Fe y se iniciaba Rosario-Buenos Aires*. Así, aún cuando el

aislamiento objetivo de la provincia fue disminuyendo en los últimos cincuenta años con la concreción de una serie de obras viales<sup>xv</sup>, los victorienses conciben al *punte* como *una reparación histórica*.

### **Las gestiones por una *necesidad evidente***

La respuesta institucional a las demandas locales de *superar el aislamiento* fue variable y más o menos frágil en continuidad pese a que su *necesidad* se haya venido manifestando, más o menos abiertamente y con mayor o menor fuerza, *desde hace más de cien años*. A este respecto, las percepciones con que nos encontramos es la de un *pasado* de *innumerables gestiones* y *significativos esfuerzos* tendientes a posibilitar la materialización de la *vinculación* de Victoria.

Los victorienses señalan como *primer antecedente serio* a las gestiones realizadas por Urquiza. Según cronologías locales, en 1847, Urquiza, en ese entonces gobernador de Entre Ríos, deposita \$ 5000 para estudios, cortes y canalización, para la construcción de un *canal destinado a resolver los problemas del puerto de Victoria*; no obstante, *eso quedó atrancado, solamente cuaja un proyecto de acortar un poco la ruta fluvial*. La *proeza titánica de construir el primer canal* fue encabezada por Don Francisco Arce, Comandante militar de Victoria, y encargada a los hermanos Uranga. Remontando el riacho Victoria, aún puede reconocerse el “canal de Uranga”, destinado a unir el riacho con el Paranacito. Sin embargo, al *carecer de suficientes recursos técnicos*, el canal estuvo condenado al *fracaso* como vinculación.

Otro corte estructurante de la cronología local lo establece *la iniciativa de Piaggio*. Corriendo al año 1898, Don Angel Piaggio y *un grupo de vecinos* construyen *a pico y pala* un canal para la comunicación fluvial entre Rosario y Victoria. A posteriori, instalado el auge del transporte automotor, Piaggio *realiza gestiones para mejorar el cruce con balsas y construir puentes de madera en los cruces sobres las islas del delta* tras sucesivos proyectos de ley presentados por los legisladores provinciales. El esfuerzo movilizado por el Sub-Prefecto de Victoria y sus colaboradores como parte del arquetipo de lucha con el que identifican la historia de la vinculación es recuperado y rescatado en la actualidad: esos hombres *con sus propios dientes arrastraban las cadenas* destinadas a unir los troncos.

Luego de la *epopeya* de Piaggio la *historia* de la vinculación se sumerge en un interregno temporal donde las cronologías omiten todo tipo de acciones hasta comienzos de la década de 1930. En ese entonces, por iniciativa del diputado nacional A. Balbi se convierte en ley el proyecto de construir un canal-camino Victoria-Rosario en función de la idea de Piaggio. La ley fue promulgada por el presidente Yrigoyen, pero a raíz de la Revolución de septiembre, su cumplimiento se interrumpió. Sin embargo, pese a los contratiempos del año 1930, se había

producido un hito para la *historia centenaria*: oficialmente, el Estado Nacional pondera por primera vez la importancia de la vinculación.

En función de determinar si era viable el proyecto de vinculación impulsado por el diputado Balbi, la Dirección Nacional de Vialidad realizó una serie de estudios; de esta manera, la conexión había dejado de ser un mero problema local o aún provincial, para inscribirse en el cuerpo de la Nación. Los resultados de estos estudios condujeron en principio a la construcción de un canal artificial de 44,7 kms. surcando el Paraná. Pero con las revisiones técnicas y económicas del proyecto *se volvió atrás* con el camino. Bien que como algo que *posibilitó un franco crecimiento del intercambio entre Puerto San Martín y Victoria*, la recomendación última fue la de mejorar la ruta fluvial en su antiguo cauce.

Acorde a las mejoras realizadas y a la inscripción a escala nacional del “drama victoriense”, por medio de un Decreto Nacional, en el año 1934 fue establecido un servicio de balsas automóviles entre los puertos san martín y Victoria. Sin embargo, la regularidad del servicio estaba muy condicionada por el mantenimiento de cierto calado del río, y al no contar con la constancia necesaria se producían frecuentes y duraderas interrupciones, que *molestaban el ánimo de los victorienses*. Estas “molestias” además de importar retrasos u contratiempos, restituían la vinculación a su status de *anhelo* históricamente desestimado.

Según nuestras fuentes, en los años subsiguientes hay varios intentos legislativos por mejorar el cruce entre ambas costas en función del proyecto de *un camino directo* (camino-canal) Victoria-Rosario, y también se crean comisiones para estudiar sus variantes. Pero debido a *cuestiones presupuestarias* y de *tiempos de realización*, y por los *cambios de gobierno*, estos intentos se vieron *frustrados*. Desde la óptica de la fortaleza histórica del anhelo, sin embargo, las *contramarchas*, no llegan a soslayar el hecho de que los cambios de gobierno, si bien representaban alteraciones en los escenarios de actualización de la *necesidad* de la conexión, al mismo tiempo con esto indicaban la naturaleza de una *necesidad* que excedía las coyunturas personalizadas de “los políticos”.

Los reclamos sociales también ampliaron sus alcances como resultado del “hito” que inscribió el “problema” de la vinculación a escala nacional. En este sentido, las respuestas no se exigen sólo a los intendentes sino que se apunta directamente a los ejecutivos nacionales. En la década del '50, durante la segunda presidencia de Juan Perón, los victorienses enviaron cartas de *adherencia a la conexión*, sin respuestas concretas, y en el año 1956 representantes de las Fuerzas Vivas de Victoria y Rosario elevaron un *memorándum al presidente de la Nación* (General Pedro Aramburu) donde señalaban la *necesidad de la ejecución del camino y sus ventajas socioeconómicas*.

A su vez, las gestiones por la conexión Victoria- Rosario también se jugaban en los niveles provinciales. En el año 1958 se constituye una Comisión Interprovincial Pro Camino-Canal Victoria-Rosario que lleva adelante una serie de estudios. las conclusiones a que se llegan indican que mejorando la vía fluvial se obtendría una *mayor rentabilidad en el transporte*. Respecto del *canal y camino*, dicha Comisión se expide aconsejando que sólo convendría ejecutar el camino. Finalmente, puesto que el canal sería inestable y requeriría dragar la ruta fluvial existente, así como un dragado continuo, se desecha la opción por su *elevado costo y gravosa conservación*.

Posteriormente, en pleno auge del desarrollismo y un contexto de un marcado impulso en la prosecución de obras de infraestructura en el país, durante el gobierno de Arturo Frondizi, la respuesta nacional al problema de la conexión se tradujo en la elaboración de una propuesta por parte de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables. Se trató de una *solución intermedia* que consistía en usar la vía fluvial previamente mejorada y construir un camino casi en línea recta hasta la ruta provincial N° 11. Sin embargo, un par de años más tarde, y tras los correspondientes estudios hidrológicos, *se desaconseja la construcción* porque *el proyecto es desfavorable desde el punto de vista económico*.

En esta *historia centenaria*, no todos los *intentos* se corresponden con gestiones civiles, ni las respuestas dadas a los mismos se corresponden con la presencia de gobiernos civiles o de facto. Durante la presidencia de Arturo.U. Illia, el Ejército elabora un informe de reconocimiento donde se destaca la importancia de las obras (camino y canal) desde el punto de vista militar; y por otra parte, el Centro de Instrucción de Ingenieros de Construcciones eleva un informe al Comando del 2° Cuerpo de Ejército donde se señala la *necesidad de la construcción del camino* y se proponen formas de ejecución y financiación. Sin llegar a concretarse, ambas iniciativas ejemplifican el alcance de *la lucha* por conectar Rosario y Victoria. Una *lucha* en cuyo curso, además de esfuerzos nacionales, también se aunaban los provinciales y locales. Un ejemplo de esta “mancomunación” está dado por la creación (por Decreto de la provincia de Entre Ríos) de la Comisión de trabajo “Proyecto Camino y Puente Rosario-Victoria” que, a partir del año 1967 y declarada *en sesión permanente*, trabaja con las “fuerzas vivas” de Victoria para superar el aislamiento.

En el mismo marco de energías puestas a obtener la mayor cantidad de *adhesiones* posibles al proyecto de conexión, a comienzos de la década del '70, la “Asociación Amigos de Victoria” gestiona la *toma de conciencia en la comunidad de la importancia de la concreción del emprendimiento*. En su cometido se inserta una serie de cuestiones a las que la conexión apuntaba y que demostraban que la conexión no sólo era *necesaria* a nivel local. La conexión es

importante *puesto que insertará a la región en el marco de la Cuenca del Plata y dado su valor logístico, estratégico y geopolítico.*

Con espíritu similar a las iniciativas precedentes y también a nivel provincial, en el año 1971 se presenta proyecto de ley de creación de la “Corporación Regional Rosario-Victoria”. De acuerdo con el panorama retrospectivo de *idas y vueltas*, dicha entidad actuaba a favor de conseguir *el apoyo necesario a nivel nacional* para el proyecto, y en este sentido, logra suscribir actas de cesiones de tierras por parte de los propietarios de la zona. La Corporación tuvo *un accionar ininterrumpido* hasta el año 1982, cuyos integrantes se entrevistaban personalmente con diversos funcionarios para resaltando *la necesidad de una pronta decisión política que permita concretar la obra*; sobre todo por cuanto en el año 1975 había dejado de funcionar la balsa entre puerto San Martín y Victoria *por falta de dragado*. En el contexto de la Dictadura Militar (1976 a 1983) durante el gobierno provincial del Brigadier Favre, se propone y estudia una nueva variante de conexión basada en un sistema combinado de rutas, carretera y fluvial para *salvar la solución de continuidad que significa el valle aluvional del río Paraná*.

Como parte del “crecimiento” de las gestiones de apoyo al proyecto de vinculación, tal como destacan algunas fuentes, la Corporación Regional es la que incluye *por primera vez* la idea de la *comunicación bioceánica* en el discurso de su necesidad. Esta idea será luego retomada con más fuerza cuando comienza a ceder la hipótesis de guerra con el Brasil. Reestablecido el sistema democrático de gobierno en el país, la creación de bloques regionales comenzaba a imponerse como marco de las relaciones con los países limítrofes. En este marco, la conexión aparece como *herramienta para el desarrollo económico-político de la región*; y la introducción en la órbita nacional del proyecto, si bien con altibajos, se completa con una incorporación que da un giro novedoso al interés en la vinculación: el MERCOSUR.

Durante la presidencia de Raúl Alfonsín, las gestiones en pos de la vinculación conducen a que el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación conforme un Grupo de Trabajo Interdisciplinario en pos de la realización de un Estudio de Prefactibilidad Técnico-Económica. Con el estudio, que estaba orientado a *recuperar y evaluar los múltiples antecedentes existentes*, el Grupo de Trabajo concluyó en que *el sistema de etapas progresivas entre la modalidad fluvio-carretera y carretera total era lo más conveniente*. Con posterioridad (año 1984), los gobiernos provinciales y municipales, la Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo, y la Dirección de Vialidad, firmaron un convenio para establecer las condiciones en las cuales los organismos intervinientes *toman a su cargo el estudio, proyecto, construcción y financiación*. Se estableció que los gastos del estudio y proyecto estarían a cargo de las provincias y que los gastos e inversiones de su ejecución serían soportados por Vialidad Nacional (60%), cada provincia

(15%), el municipio rosarino (7%) y el municipio victoriense (3%). Este proyecto “inminentemente” favorable a concretar la vinculación de acuerdo con una solución fluvial y vial (canal y camino) era débil por definición, puesto que su vigencia acababa superados los dos años sin iniciarse la ejecución de las obras.

No obstante el “peligro de los dos años”, siquiera se concretó el proyecto, puesto que *al no obtener aprobación por parte de la legislatura santafesina, no pudo formalizarse*. Al igual que para los “ciento y pico de años”, este hecho es leído (tácita o explícitamente) por los victoriense como *una muestra más* de que la *verdadera lucha* por conectarse *siempre estuvo del lado entrerriano*. En otras palabras, es un ejemplo que se suma a otros de que la *historia centenaria* es también una historia entrerriana.

### **Las disputas sobre un anhelo.**

Las lecturas victorienses del pasado unifican múltiples y variados esfuerzos bajo el común denominador de la *lucha de un pueblo por vincularse*. Sin embargo, las iniciativas entrerrianas no siempre siguieron líneas comunes. Los sucesos *recientes* de la *historia del puente* encuentran a las energías centenarias divididas en función de perspectivas distintivas, no ya sobre “superar el aislamiento” sino sobre la vinculación. El *vincularse* como cuestión que una vez instalada fue tomada por diferentes gobiernos y administraciones, fue tornando en motivo de disputa entre visiones diferenciales y contrapuestas acerca de la naturaleza distintiva de la *necesidad* de vinculación.

Una de las visiones que se dirimen aparece identificada como *la del radicalismo*, propia del Partido Radical (UCR). Durante el primer gobierno de Sergio Montiel <sup>xvi</sup> se elaboró un proyecto de vinculación basado en una hidrovía, también denominado “el canal”. La legislatura provincial sancionó con fuerza de ley el convenio suscrito para su ejecución y en el año 1987 se realizó el llamado a licitación. La obra fue adjudicada <sup>xvii</sup> y se comenzaron las obras, pero poco después *se puso de manifiesto la imposibilidad de su concreción*. Este hecho signó negativamente las percepciones locales respecto del accionar de los “políticos”, cuyas respuestas se estimaban alejadas de las implicancias de toda una *historia de más cien años de lucha compartida*. Es decir, quedaban al descubierto desavenencias políticas respecto de una *necesidad* evidente para *todos*.

A lo traumático de la suspensión de una obra que ya había comenzado a ejecutarse, se agrega al regreso de los fantasmas de la discontinuidad que renovaban el estigma del *aislamiento*. Y el dramatismo era aún mayor puesto que eran entrerrianos los que *paraban* las obras. Estos entrerrianos, tras la asunción de Jorge Busti y el cambio de autoridades provinciales, encomendaron la realización de un “Estudio de factibilidad técnica y económica para obras de

vinculación entre Victoria y Rosario”<sup>xviii</sup> destinado a evaluar el proyecto de canalización impulsado por la gestión previa. Los resultados del Estudio dieron negativos y se ratificó la imposibilidad del *canal*; las lecturas locales ubican invariablemente como los causales de este hecho a los enfrentamientos *entre el radicalismo y el peronismo*.

El “enfrentamiento político” aparece ordenando las interpretaciones locales sobre la *suspensión del canal* en gran medida por el hecho de que mientras los funcionarios esperaban los resultados, se convino con la Contratista una suspensión de los trabajos que debió comunicarse al resto de la población sin mayores explicaciones. La paralización de las obras finalmente devino en rescisión con la suscripción y protocolización de un Convenio ratificatorio del Contrato de Obra que, bajo decreto provincial, expresaba en forma *taxativa y categórica* que la obra *no es conveniente ni factible técnica, económica y socialmente*.<sup>xix</sup>

Si por una parte se ratifica la *inviabilidad* de la hidrovía, por la otra se retoma la *lucha por vincularse*. El gobierno entrerriano se compromete a realizar una evaluación de prefactibilidad *que pudiera elevarse al Estado Nacional* tendiente a *interesar su participación en la prosecución del estudio*. El objetivo que los justicialistas seguían con el nuevo estudio era *concretar un convenio que comprometiera la profundidad del análisis*. En este sentido, y a diferencia del canal, que era un proyecto provincial, los ‘profesionales’ de la política<sup>xx</sup> pretendían dar forma a la vinculación de manera tal que se conformase al *interés nacional*.

Como parte de lo que estos actores denominan una *ardua gestión permanente en pos de una futura Autopista Interoceánica* donde se inserta la vinculación entre ambas ciudades, el informe resultante se elevó a las autoridades nacionales. Al mismo tiempo se oficializa el funcionamiento de un Grupo de Trabajo, encargado de elaborar los estudios y el seguimiento de las obras una vez que se concretase su ejecución.<sup>xxi</sup> Los resultados fueron positivos y determinaron que los gobernadores provinciales Busti y Reviglio y el gobierno nacional firmasen un convenio a fines del año 1991 con el fin de *continuar y profundizar los estudios iniciados para determinar la factibilidad técnico- económica de realizar un complejo vial entre Victoria y rosario, y la posibilidad de declararlo de “interés público”*. La rúbrica aggiornó la “épica justicialista”, desdibujando los contratiempos de la ruptura: se trataba de un nuevo acercamiento entre el *anhelo* y lo *posible* donde la ciudad de Rosario se acercaba más que nunca. En este marco, los hombres del justicialismo pasan a ser percibidos como los protagonistas de lo que ellos denominan *la historia del puente*.

#### I.4. Una vinculación con signo político

La “centenariedad” del *anhelo* de vinculación, amén de ser identificada con el pueblo de Victoria en un sentido generalizado, aparece como el *sueño* de *idealistas* y *fanáticos de la ciudad, de mucha gente que se movió para lograrlo*. En esta “historia”, las percepciones locales señalan la “capacidad de vislumbrar un futuro próspero” y su acuerdo con el “ideal federal” de ciertos actores que encabezaron la “lucha centenaria” por superar el *aislamiento*, como la configuración básica del *continuum* de la *necesidad de la conexión*.<sup>xxiii</sup>

Más allá de la precisión de nombres propios y fechas, y de la forma específica de los proyectos de conexión (canal, canal-camino, puente), desde esta perspectiva, el vincularse forma parte de una *lucha* que se extiende a través del tiempo demostrando su fuerza *necesaria*. Las implicancias de esta trayectoria de *lo necesario* también radican en su continuidad como algo que va más allá de las diferencias *de quienes estaban en el poder*; es decir, una *historia* donde la *necesidad* de vincularse no halla desafíos sujetos a cambios de escenarios y colores políticos. Sin embargo, como hemos señalado, también hay quienes consideran que existe *otra historia*, una *reciente* que *arranca cuando se cayó lo del canal, la hidrovía* y que se consolida cuando comienza a construirse el *puente*. Según estas consideraciones, mientras que el pasado *centenario* pertenece a un pueblo que *anhelaba* dejar de estar *aislado*, las condiciones en que el “anhelo” se configura como “concreción” conllevan el reparo en que, en términos de nuestros interlocutores, *desde el '88 hay una historia peronista*.

De acuerdo con la perspectiva de nuestros interlocutores, la historia reciente de la vinculación comienza cuando se desestima el proyecto de canalización. Materializada la suspensión del canal al paralizar las obras, el Partido Justicialista *toma la bandera* de la vinculación y le otorga un énfasis específico al anhelo de vinculación: *fortalecer el interés en el puente*. Respecto de la trayectoria del *anhelo*, a la particular modalidad de concretar la vinculación (totalmente vial) se le agrega una variable que en la *historia centenaria* sólo servía para explicar las negativas extralocales: el motivo era el color político.

El lugar ocupado por “la política” en la *historia reciente* de la vinculación, determina que una nueva connotación gravite entre la percepciones locales sobre la continuidad del *anhelo* de vinculación. En otras palabras, si la *lucha por vincularse* remite a signos partidarios entonces las discontinuidades *políticas* también forman parte de la *Historia victoriense*. En este sentido, a nivel local es usual oír como un hecho remarcable de discontinuidad que *el Gobernador nunca vino a ver la obra, siendo la obra más importante que se está haciendo en el país*; y en el mismo sentido, que *la intendencia no se preocupa* por la obra y hasta la *boicotea*. Los actores locales interpretan el interés diferencial de los “políticos” en función de que *el canal es radical* y *el*

*puede ser peronista*; distintividad que los justicialistas enfatizan en términos de que el puente es *la obra peronista por excelencia*.

De acuerdo con esta manera de inscribirse el “capítulo reciente” en la *Historia* de la vinculación, los funcionarios justicialistas y sus allegados manifiestan que *la obra tiene un claro signo político*, razón por la cual *estuvo siempre negativizada*. Atribuyéndole al *puente* la virtud de ser la *única* posibilidad de materializar la vinculación, estos actores contraponen la *negación* de la obra (que según ellos se deja leer en la total *indiferencia* por parte de las autoridades locales y provinciales a todo lo vinculado con el *puente*) con su propio accionar.

Haciendo hincapié en que fueron factores “puramente técnicos y económicos” los que determinaron la paralización del canal (la hidrovía) estos profesionales de la política afirman que el Gobernador entrerriano va a tener que deponer su actitud fundada en la simple oposición ya que *tarde o temprano se va a dar cuenta de que el puente es importante*. Es decir, al leer la indiferencia a la obra como *negación* y ante todo como *oposición política*, llevan la actitud negadora que se traduce en que el Gobernador *lo siente como algo en su contra*, al plano de sus implicancias: *boicotear un anhelo centenario*.

### **Una vinculación con base en el trabajo**

En relación con el panorama político (el segunda Gobierno de S. Montiel) los justicialistas nos señalaban comparativamente su *compromiso* con la obra, y en este marco, su preocupación de que *hoy la gente percibe de que no estamos protegidos ni acompañados por el gobierno nacional ni provincial*. Por ejemplo, un arquitecto que se desempeña en el área de Obras y Servicios Públicos definía el *compromiso* con la vinculación en términos de que *yo siempre estuve trabajando pese a los cambios de gobierno, ya sea desde dentro o desde fuera del gobierno*. Así, el arquitecto define el *seguir trabajando en el puente* como algo que se opone a profundizar el aislamiento.

De acuerdo con el arquitecto y con otros ciudadanos de Victoria, un diputado provincial por el justicialismo enumeraba quiénes han sido los *protagonistas activos de este proceso*: *Menem, Moine, Busti, [nombre del ex-intendente], [nombre del arquitecto]*. También destaca *toda una serie de compañeros* que desde sus lugares gestionaron *a favor*: *Garcilaso en su oportunidad como intendente, todos nuestros legisladores nacionales, llámese Kaeller que era de Crespo, Martínez Garbino que era intendente de Gualaguaychú, Maya, Alasino*. Esta enumeración identificada como *peronista* es, según el legislador, la de un *aporte* a la causa que *va más allá de si el Partido era gobierno*.

Los énfasis en el *compromiso* y las condenas a los *boicots políticos* tiene que ver con que la *Historia* de la vinculación, si bien reconoce un anclaje local es también entrerriana. En

términos del ex-intendente: *Rosario no lo veía*. Es más, junto con la una coincidencia de pareceres en que *Victoria fue la que más impulsó el puente*, el papel ausente de la ciudad de Rosario en la *historia* está determinado tiene por otros factores. Como nos explicaba el diputado que citamos con anterioridad: *en el momento de pelear nunca vi al intendente de Rosario, éramos nosotros*; es decir, al igual que con el *aislamiento*, si el origen de la iniciativa tenía que ver con la mayor necesidad de Victoria de vincularse (*el río*), es el factor político el que explica la diferencia de los *esfuerzos*. Esta “razón política” se basa, en la perspectiva de los actores, en que *a Santa Fe no le interesaba un puente en Rosario y con Paraná pasaba lo mismo; siempre fue impulsado desde Victoria, o desde Entre Ríos*.

En otras palabras, la *falta de interés* de la provincia vecina tiene que ver con el hecho de que *Santa Fé está dividida en Norte- Sur* y más allá de compartir el signo político (durante la gestión de J. P. Busti en Entre Ríos, ambos eran gobiernos justicialistas) *había ministros del Lole donde eran totalmente ajenos a toda esta obra*. Según el legislador, *Reuteman no sólo no quería el puente sino que luego no lo quería hacer sin la obra ferroviaria*. Para los justicialistas locales esto era algo más que un afán de complitud: *con el ferrocarril la obra no se iba a hacer nunca, además no iban a ser 340 sino 600, 700 millones y era preferible hacerla así pero hacerla*. De esta manera, para los justicialistas, asumir y enfatizar su *paternidad* respecto del proyecto del *puente* implica antes un *trabajo* que una contienda política, y en este sentido, todo rechazo a la obra resulta ante todo uno al *trabajar*, y que va más allá de las desavenencias partidarias.

## **Del trabajo a la paternidad**

El *trabajo* y el *compromiso* representan los ejes de una *Historia* donde ciertos actores posicionados como “políticos” se adjudican la paternidad de una *historia centenaria*. Esto, sin embargo, no implica desconocer el accionar de otros actores que también han *luchado* por la vinculación con Rosario; la propia introducción de un “capítulo reciente” en la historia centenaria implica este reconocimiento. Sin embargo, el hecho de que “los políticos” hagan suya una cuestión socialmente relevante conduce a que la atribución de un signo político sea correlativa de su caracterización como hecho “político”. En este sentido, dado que localmente la vinculación con Rosario es considerada patrimonio victoriense, parte del trabajo político (Bourdieu, 1981; 1997) consiste en producir socialmente consenso en torno de su *necesidad* como obra de vinculación específica. El *puente* aparece como la “solución” local, entrerriana, sobre todo justicialista, y ante todo de ciertos justicialistas, a un problema *centenario*. Este bautismo distintivo es afirmado por el hecho de que el *puente* se resuelve en un momento y no en otro: a partir de que su *necesidad* se consensuó como un problema más que victoriense (provincial, nacional y más allá de los colores políticos).

La manera en que ciertos actores posicionados como “políticos” articulan el proceso de producción de consenso sobre el *punte*, conlleva una redefinición del hecho de la *necesidad de superar el aislamiento* así como de la *necesidad de vincularse*. Por ejemplo, debido a que en los últimos cincuenta años se han concretado una serie de obras de infraestructura vial<sup>xxiii</sup> que *permiten vincular* a Entre Ríos, la fuerza de recurrir a nivel provincial al *aislamiento*, no puede sostener lo *necesario*; en lugar de eso, *la necesidad de unir Victoria y Rosario* se resignifica en función de apelar a otras metáforas de vinculación tales como *conexión* e *integración*.

Las “nuevas” metáforas de la vinculación también proveen un formato renovado a la vinculación. El marco nacional es donde el trabajo político se orienta a fortalecer la satisfacción de necesidades según un interés que, resignificado, puede apelar a justificar la obra principalmente por su *importancia geopolítica*. En términos del ex-intendente: *lo fuerte era el tema del Mercosur, nosotros lo planteamos como obviamente como una obra fundamental de otro eje. Yo planteaba entre el eje Buenos Aires- San Pablo, el otro eje, el eje este- oeste, un eje que realmente articule todo lo que es el centro del país (..) Porto Alegre, Victoria, Rosario, Valparaíso*. El recurso a la integración regional permite integrar una serie de *necesidades* en el *punte* tales como que *una ruta de este tipo articula riquezas y permite potenciar el desarrollo interactivo entre las economías regionales de las provincias vinculadas*. O también por el hecho de que el *punte consolida la vinculación interoceánica este-oeste a lo largo del paralelo 32 y optimiza el aprovechamiento de las inversiones en infraestructuras viales ya efectuadas que conectan con Brasil, Uruguay y Chile*.<sup>xxiv</sup>

A través de las metáforas de la *conexión* y la *integración*, el sentido de *necesidad del puente* permitió que la obra entrase a la agenda estatal<sup>xxv</sup> como *necesaria*. Sin embargo, una vez que se produce la inserción del *punte* en la órbita nacional de necesidades regionales, al tiempo que se reestablece la continuidad para con su sentido de *anhelo centenario* local, también supera sus propias fragmentaciones. Como nos subrayaba un concejal del bloque justicialista: *el puente es como una canal camino porque tiene el canal de servicio al lado y está la conexión vial también*. De esta manera, bien que al amparo de un continuum de necesidad, un “surplus” redirecciona el sentido en que el *punte* realiza y supera su propia *historia*.

## **I.5. Génesis y clivaje de lo necesario**

Siguiendo a Michael Foucault, a diferencia de las génesis lineales, la *‘tarea de la genealogía es percibir la singularidad de los sucesos, fuera de toda finalidad monótona; encontrarlos en aquello que pasa desapercibido por carecer de historia; captar su retorno, pero en absoluto trazar la curva lenta de su evolución, sino reencontrar las diferentes escenas en las*

*que han jugado diferentes papeles; definir incluso el punto de su ausencia, el momento en que no han tenido lugar*' (1992:7). En este sentido, el recurso a la "centenariedad" se comprende como contenido de la *necesidad de superar el aislamiento* que ubica la temporalidad de manera que sea la historia la que corone explicativamente los "esfuerzos" de ciertos actores.

En la "historia del puente", el *trabajo* de unificar metáforas de vinculación es indisociable del hecho de ponerle un nombre, un rótulo distintivo que permite retrotraer el pasado a la actualidad y con la posibilidad de construir y apropiarse diferencialmente de un conjunto de representaciones sociales. En este proceso "creativo", la fuerza de la actualización hace olvidar que la misma trayectoria histórica no puede ser utilizada sin tamices, y por error u omisión, pese a que el Movimiento Justicialista no es centenario, el puente es considerada *la obra centenaria del peronismo*.

En esta genealogía, la centenariedad aparece como un signo ideológico. Como señala Valentin Voloshinov un signo sustraído de la lucha social deja de ser centro de un vivo proceso social de la comprensión, degenera en una alegoría. Pero como tal, *'justamente aquello que hace vivo y cambiante al signo ideológico lo convierte al mismo tiempo en un medio refractante y distorsionador de la existencia'* (1992:49). Así, el *puente* puede, al mismo tiempo, aparecer como el proyecto centenario del peronismo, permitir que ciertos actores reescriban las cronologías locales, y diferenciar, al interior de la lucha histórica de un pueblo por conectarse con otro, una historia más reciente y exclusivista; y todo sin perder la fuerza que le otorga el constituirse en una necesidad que extrae su fuerza evidencial de aquella centenaria, la misma a la que a su vez responde con creces (situarse en el corazón del MERCOSUR, por ejemplo).

Al construir la genealogía de lo centenario nos encontramos que su articulación con "lo histórico" es parte de un proceso más amplio de producción de consenso sobre el *puente*. En este sentido, para que opere tal articulación es fundamental que ella misma sea articulada por el recurso a la centenariedad en tanto que efecto de continuidad. El efecto de continuidad, a su vez, está dado por cierta conjunción entre la categoría de *trabajo* (político) y la situacionalidad a que la misma se aplica: el *aislamiento*. Así, *trabajar para superar el aislamiento* se convierte en una clave fundamental de un proceso donde vincularse, conectarse e integrarse tienen en común y como motivo de disputa, la capacidad de ser constituidos en la "forma" de lo *necesario*.

## Capítulo II

### Un puente entre *trabajar* e *interesarse*

*“Tal cosa debe hacer, puesto que hay en mí  
suficiente razón, voluntad, fuerza y medios para ejecutarla”.*  
W. Shakespeare (Hamlet)

#### II.1. Una “economía política” del *interés*

A la hora de dar cuenta de las discontinuidades de la *historia centenaria* de la vinculación con Rosario, los victorienses destacan a los *factores políticos* como poseedores del mayor peso relativo en el padecer dilatado. Sin embargo, también manifiestan que, por ejemplo, *no han sido únicamente los golpes los que han trabado el sueño*. Es decir, si la discontinuidad política-institucional es percibida como algo capaz de afectar negativamente la continuidad y los resultados de múltiples gestiones en pos de la vinculación, lo es como parte de un *conjunto de problemas* que van más allá de ella. El hecho de que el *anhelo* de vinculación permaneciese como tal por “más de cien años” remite a factores *políticos* tanto como a cuestiones *técnicas* y *económicas* del mismo modo que sus soluciones no resuelven los *problemas políticos* y *presupuestarios* de manera independiente.

Si este es el panorama de la *historia centenaria*, una situación similar encontramos en lo que los actores denominan la *historia reciente*. Bien que la justificación regularmente aducida la imposibilidad de concretar la vinculación está dada por el peso del *factor económico*, considerado en función de la *disponibilidad técnica* y *tecnológica* capaz de resolver una ecuación favorable entre tiempos y costos de realización orientada a la “infraestructura pública”; estas explicaciones también indican a la *política* como algo que aparece permanentemente tallando en sus consideraciones. Por ejemplo, así como los ingenieros encargados de estudios preliminares para el *puente* en el marco de la provincia de Entre Ríos, relacionan la falta de *respuestas definitivas* al problema de la vinculación con la *disponibilidad técnica* y los *costos* que se podían manejar, ponen énfasis en la postura asumida por el *Estado* acerca de que *no se podía hacer cargo de semejante inversión*. En la misma tónica, un ingeniero perteneciente a la Empresa Concesionaria sostiene que la obra que están construyendo *es producto de un capricho político*.

Las imbricaciones entre factores políticos, técnicos y económicos adquiere un fuerte énfasis en los discursos sobre las condiciones en que la *parte reciente de la historia* representa la concreción del anhelo centenario. Así como ciertos actores enfatizan que las evaluaciones hechas por los “responsables” en sus respectivas competencias son las que más importan a la hora de

concretar los anhelos, y otros destacan que aquellas están basadas en consideraciones de lo probable sin anclaje en lo posible y sobre todo que no tienen el conocimiento acerca de las condiciones de posibilidad; asimismo, ambos puntos de vista entablan permanentemente discusiones que retoman sus relaciones como base argumental. En este sentido, en ambos recortes “históricos”, cuestiones puntuales como la ausencia de consenso en torno de la *naturaleza* de la obra para concretar la vinculación, o acerca de los estudios para sustentar una opción conectiva determinada, identifican una serie de “áreas-problema” que remiten más a relaciones que a hechos o diagnósticos.

Desde el punto de vista de quienes se posicionan como los *gestores del puente*, el proceso que *ellos* moldearon con su *trabajo* (de consensuar la construcción de un *puente* que conectase su ciudad con la de Rosario) se ordena teleológicamente. La *historia reciente* adquiere sentido en función de las relaciones entre múltiples aspectos cuya causalidad está dada por el rol aglutinante del trabajo político. De acuerdo con este escenario y las distinciones hechas por los mismos actores, podemos señalar dos “etapas” en el *logro de cumplir el anhelo centenario*.

Una primer etapa contempla los *movimientos* previos al proceso licitatorio, desde que *se concibe* la idea *del puente* hasta que se logra *interesar* al gobierno nacional. La segunda ubica la *resolución* del proceso, donde se concreta la obra en sus aspectos normativo-jurídicos y tras algunos *avatares* se cierra la Licitación Pública, comenzándose la construcción efectiva del *puente*. Cada etapa se estructura, a su vez, en función de un vector que le imprime dirección: el *trabajo* (político), lo que permite actualizar dinámicamente las energías políticas identificadas en el *interés* y la *decisión* que son las que describen y norman -en el sentido de un deber ser catalizador de los contenidos técnicos y materiales de la obra- el “orden” por el cual el *anhelo* devino en *obra*.

*Cuando se cae lo del canal en el año 1988*, según los funcionarios justicialistas *se empiezan los movimientos del puente*; aunque, en términos de un diputado, *nadie creía*. La “épica” que terminó por consolidar la obra señala que fue en ese entonces cuando *se comienza a interesar al gobierno nacional*. Tratándose de una tarea plagada de aciertos y desaciertos, para los actores implicó *muchas idas y vueltas* porque, por ejemplo, *no todos los ministros de obras públicas la nación veían la posibilidad de la conexión*.

En coincidencia con la percepción del diputado, el ex-intendente agrega que la de *ellos* fue *la primera vez que se organizó el proyecto en Victoria*. Esta vez “primigenia” tenía su razón de ser en que *se necesitaba un estudio de factibilidad técnica y económica que justificase la obra*; un estudio *importante* no sólo para plantear la necesidad del *puente* a las autoridades competentes sino, sobre todo, para *demostrar que no era una obra alocada ni faraónica*. Y como

destacan los actores, más importante aún porque *nunca hubo un estudio, [sino que éste fue] el 1º estudio realmente, el tema hidráulico acá no es un tema menor, el tema del impacto*. Así, si bien el ex intendente destaca que *todo nos sirvió porque lo del canal fue consecuencia, fue todo un proceso que fue llevando*, resulta insoslayable que hacía falta un estudio *serio e integral* porque los anteriores eran *parciales*.

## **II.2. La épica de la convicción**

Como mencionamos en el capítulo anterior (ver cap I.3), con el objetivo de obtener el *interés nacional*, los funcionarios entrerrianos *comprometidos con el puente* elevaron a la Nación un Informe de Pre-factibilidad en pos de una *futura Autopista Interoceánica* en el año 1990. Al año siguiente, las gestiones de quienes pusieron sus energías en pos de realizar el estudio, propiciaron la firma de un convenio para declarar de *“interés público”* al *complejo vial entre Victoria y Rosario*, y con esto, el equipo interdisciplinario que venía *reuniéndose* con anterioridad comienza a *trabajar oficialmente*. Pese a este avance *positivo*, nuestros interlocutores acuerdan en que *en ese momento la cosa iba muy lenta*.

La lentitud tenía que ver con un conjunto de *“problemas políticos”* que trababa las negociaciones. El ex-intendente nos explicaba que en ese momento *entra Moine* [como gobernador], *ya no estaba* [nombre del arquitecto, como Subsecretario de Planificación y Control de Gestión], *entra Federik, un arquitecto, un pibe que también le ponía fuerza a esto; en Santa Fe estaba Reuteman y su supersecretario*. Si bien la presidencia de C. S. Menem les auguraba un *“nivel nacional compatible políticamente”*, la composición del mapa político en general era problemática. Ellos consideran que desde el lado occidental del río, *se fueron creando obstáculos o dilatando, y hasta lo muchachaban al Willy Federic que era chiquito*; es decir, un grave problema (aunque entre otros) era la postura de *Santa Fe en su carácter de localista* y la postura del Gobernador *Reuteman en su disputa Santa Fe con Rosario*. En este contexto, quienes se adjudican la paternidad del *puente* y los *“técnicos”* que participaban del Grupo de Trabajo donde era muy fuerte la presencia del arquitecto; se encargan de señalar que tales obstáculos no detuvieron sus *esfuerzos*.

Las trayectorias personales de estos *“responsables”* de la vinculación están ancladas en la idea de *trabajo permanente*. A modo de ejemplo, podemos describir la experiencia de quien durante dos gobernaciones provinciales -en manos del *justicialismo*- estuvo a cargo del área de Obras y Servicios Públicos de Entre Ríos y también actuó como responsable provincial en el Comité Ejecutivo Nacional de la obra vial, constituido en 1991. Arquitecto de formación profesional y que durante el proceso de nuestra investigación ejercía como asesor de obras

públicas a nivel nacional, él se identifica como un *militante* (justicialista) que viene *trabajando en esto hace más de 20 años, desde muy joven*, pero cuyo protagonismo comienza cuando *le tocó dar de baja el proyecto del canal*. Siendo el encargado de la “viabilidad” de la obra, *parecía una contradicción porque por un lado él estaba a favor del puente y tanto había luchado por la conexión, y ahora dejaba sin efecto al canal*; no obstante, había algo que mantenía sus convicciones a resguardo. Más allá de que *se le reían* por su vehemente afirmación de que *el puente se hacía en 10 años*, el arquitecto asegura: *nosotros ya sabíamos lo del puente*. Es decir, como *venían trabajando* por el puente, *ellos* confiaban en que *iba a salir*.

Considerando la justicia de la *necesidad* del puente, estos actores destacan que *su esfuerzo* estaba centrado en demostrarla más allá de las trabas y postergaciones que *les* ponían en el camino. Al igual que sus “compañeros”, el arquitecto reconoce que *la falta de estudios* era crucial, pero también objeta otro problema: una vez hechos los estudios, para que el proyecto se aprobase, tenía que estar primero la *decisión política*. En términos del ex –intendente, esto significaba que *no estaban dadas las condiciones*, ya que, por ejemplo, *la ley de obra pública no lo permitía*. Esta imposibilidad “formal” representaba los obstáculos que se les escapaban de la manos y que determinaban que, *la conexión con Rosario siempre fue más bien un deseo que una decisión política*.

Aún sin *condiciones políticas*, estos profesionales de la política, aseveran que los obstáculos no los paralizaron; al contrario, los llevaron a aumentar sus *energías*. Así, a la par que gestionaban los estudios de prefactibilidad del *puente*, por ejemplo, durante la Presidencia de Alfonsín, el arquitecto va a *hablarle a Terragno*, en ese entonces Ministro de Obras y Servicios Públicos, y aunque la acogida del proyecto no fue favorable, ellos destacan que no escatimaron *esfuerzos*. Una situación similar se repitió tras el ascenso de Menem a la Presidencia de la Nación: pese a que el arquitecto *habló con todos*, los resultados se resumieron en *nada*. Según el arquitecto, las respuestas era *medio paternalmente que no se podía*; e indicaba bien qué sucedía en ese entonces para que ningún color político apoyase el proyecto: *lo veían imposible, una obra como querer hacer el tren patagónico*.

Según sus experiencias personales y compartidas, todos los que participaron en la “gesta del puente” identifican esta *época* como plagada de *idas y venidas* cuyas fuerzas eran meramente locales, o a lo sumo provinciales, pero con un fuerte arraigo local. Es este contexto se configura el “grupo” de justicialistas y allegados que se identifica con el *puente* y que, para ese entonces, pese al desinterés de los distintos gobiernos, destacaban que en tanto que *el puente se hacía de todas formas*. Conducidos por esta convicción, en ese entonces se vuelve a *ver al secretario de Cavallo*.

Decididos a obtener el *interés* que toda obra de jurisdicción nacional requiere para ser *comprometida*, los justicialistas “de Victoria” se encontraron con un panorama que desdibujaba gran parte de su trayectoria de trabajo ligada a la realización de estudios. Por ejemplo, luego de un acalorado y apasionado debate con el secretario del Ministro de Economía acerca de que *primero tenía que conseguir el aval del ejecutivo*, el arquitecto retrucó las negativas con una pregunta que para él encerraba el eje del problema: *¿a vos te parece que una decisión política primero es el paso lógico de razonamiento para estas cosas, te parece que primero tengo que conseguir que Menem me de el OK y después que un tipo justifique lo que Menem dice?*

Convencido de que *las cosas se hacían de otra manera*, desde el punto de vista del arquitecto había otros caminos posibles y en eso radicaba la importancia del estudio. No obstante, el hecho de que la convicción en la *viabilidad del puente* determinaba su *necesidad* como *totalmente justificada* colaboraba en que el debate pudiese conducirse con un sustento más plausible. El arquitecto rememora el desarrollo de la pseudo-escena de seducción burocrática que se planteó a continuación: *cuando le dije todo eso me di media vuelta y me iba, pero parece que se notó bastante mi bronca porque este hombre me siguió por los pasillos, y me dijo que vuelva, que hablemos. Y finalmente después me dijo que íbamos a trabajar juntos en esto*. Se iniciaban las negociaciones.

Palabra empeñada, el secretario del Ministro cita al arquitecto para *hablar del proyecto del puente* a los pocos días después. El encuentro se fijó *a las 8 de la mañana*, y el lugar concertado fue *en el campo de Rosario donde se iría a instalar la cabecera del puente*. Para el arquitecto ese día se volvió *inolvidable*. Según recuerda, *era un día horrible de mucho viento y frío*, lo que le hacía sospechar una *gastada*. De todos modos allí se dirigió y, para su sorpresa, cuando llegó el secretario *ya estaba, y tomando mate con el chofer de su auto*. Sin salir de su *asombro* por cuanto las promesas dejaban de ser recursos retóricos para calmarlos, como venía sucediéndoles hasta entonces, acto seguido se pusieron a *proyectar el puente*. El arquitecto se sintió como *que tenía la llamita de la antorcha olímpica en sus manos*, y quienes compartieron esta “lucha” también destacan el significado de este encuentro: se había logrado *interesar* a la Nación.

Las idas y vueltas de los justicialistas locales y provinciales había logrado conseguir el *OK* del ejecutivo nacional ya que a continuación el propio Presidente manifiesta su *interés* en la obra. Ahora sí, quienes *interesaron* en el *puente* podían concentrar su tarea en lo que restaba: justificar ese interés. A tal fin, el Grupo de Trabajo presenta públicamente el *Estudio de Prefactibilidad Avanzada*, y entrega el documento a las autoridades competentes e *interesados manifiestos*. De manera acorde a las ideas según las cuales los políticos profesionales del

justicialismo victoriense y sus allegados venían *trabajando*, el estudio aconsejaba la variante Victoria Rosario (en detrimento de otras como Victoria-San Lorenzo) y establecía que: “*se observa con claridad en los distintos procesos que conllevaron distinta alternativas, una paulatina evolución en lo que a la posibilidad de materialización de la vinculación física se refiere. Es así como de una solución netamente fluvial, en sus orígenes por ser la única respuesta dable en su momento histórico, pasa por soluciones intermedias de una parte camino, otra canal o bien camino canal paralelo; para arribar a una solución total vial no sólo por cuestiones de orden económico (rentabilidad de la obra), sino también en respuesta a una NECESIDAD REAL DE COMUNICAR EFECTIVA Y EFICIENTEMENTE LAS DOS COSTAS DEL PARANÁ*” .<sup>xxvi</sup>

Una vez “oficializada” la *necesidad* del *punte*, como parte del eco formalizador del *trabajo de interesar*, el Ejecutivo Nacional rubrica el Decreto N° 2045/92 declarándolo *de Interés Nacional*. Al mismo tiempo parecían menguar los desacuerdos con la provincia vecina, cuya legislatura ratifica el *Interés Público* del *emprendimiento*; dejando de ser motivo de sospecha cuando los representantes del Ministerio del Interior y las provincias de Santa Fe y Entre Ríos firman el Acta Compromiso por la que se transfiere \$ 1.200.000 a cada una -a dividir en partes iguales- para cubrir desequilibrios financieros y emergencias producidos por el costo de un nuevo estudio de factibilidad. En este contexto de “compromiso”, el gobierno entrerriano declara de *Interés Provincial* al *punte*, y luego, presupuesto en mano, invierte su parte en una serie de estudios (Impacto Ambiental<sup>xxvii</sup>, Desarrollo Turístico, Desarrollo Agropecuario, Evaluación de Yacimientos, Pronóstico de Tránsito, Evaluación Económica- Beneficio del Usuario, entre otros).

Tras la serie de ratificaciones institucionalizadas del *interés* en el *punte*, la gravitación nacional de la vinculación les indicaba a los victorienses que ésta dejaba de ser un mero proyecto local. A su turno, los justicialistas locales interpretan esta dinámica como materialización de sus contactos nacionales y “coronación de sus esfuerzos”. Así, por ejemplo, en referencia a la partida presupuestaria asignada a las provincia para que realicen los estudios, la reseña que hace un diputado es que *en la época que estaba Manzano de Ministro*<sup>xxviii</sup> *vino a Victoria a los efectos de entregar un subsidio de 1.200.000 pesos para llevar adelante los pliegos de factibilidad técnica.*

Esta proximidad con la Nación también acercó a los profesionales de la política con “otros” *interesados*, puesto que, en ocasión de la presentación del estudio *muchas empresas se presentaron en aquel entonces*. Así, el *Llamado a Expresión de Interés* realizado por la Nación y las dos provincias los ponía en un contacto renovado con las empresas nacionales y extranjeras que *manifestaban su voluntad de participar en un futuro proceso licitatorio*. Pero si todo parecía

resumirse en una panacea de “avances por el *punte*”, como veremos, en la “cruzada” del interés a la decisión, hicieron falta algo más que “milagros” para que el *punte* no se integrase definitivamente al fondo temporal del *anhelo centenario*.

### ¿Milagro o trabajo?

En materia de padecer dilataciones históricas, la del *punte* no es la única que reconocen los victorienses, quienes *esperaron mucho tiempo* el arribo de la escultura de una virgen. La escultura que representa a la *virgen de la colina*, llamada también *virgen de Aranzazu y Nuestra Señora de Fátima*, según nos comentaba una guía provincial de turismo oriunda de Victoria (que *tiene la cara de Lucía*, impresa por parte de su escultor que *es anónimo*) *se hizo esculpir* porque *el pueblo la pidió*, y fue encargada a Portugal porque allí *era donde vivía Lucía, la última pastorcita que está viva*. Con el encargo de la escultura se cumplía el designio popular de honrar la patrona de la ciudad *por un milagro de salud*, pero si bien *todo estaba arreglado desde 1974*, la honra *se demoró mucho*. Tuvieron que pasar un par de décadas para que la escultura fuese depositada en la colina.

Una vez implantada en la colina, la magnitud del *logro* quedó de manifiesto ya que *ese día fueron todas las delegaciones de Fátima de la Argentina* para ver la escultura de la Virgen; sin embargo, la importancia de su arribo estaba dimensionada en otro sentido: por la fecha. En términos de la guía de turismo: *ella quiso venir justamente cuando se abrieron la apertura de los pliegos para la licitación del puente*. Así, la escultura de la *Santa Patrona* llegaba en un momento crucial de la historia victoriense.

La coincidencia temporal en la *concreción de dos anhelos* locales es leída de manera diferente según el lugar de los actores en el ‘sistema de relaciones’ local (Pitt-Rivers 1989). Así, desde cierto punto de vista de la “causalidad histórica”, *la Virgen llega a Victoria cuando se abren los sobres de licitación del puente* ya que *todo se arregló dos días antes que el gobierno decidiera abrir los pliegos (...) después de cien años de tratativas*; donde la sincronización se fundamenta en el hecho de que *hubo una fecha determinada para llegar* según con *cómo son los caminos de Dios*. Desde otro punto de vista, en cambio, fueron ciertos actores quienes hicieron las gestiones necesarias para que desde la Nación *se ayudase a sacar la Virgen*. Aquello que la guía de turismo denomina “se había arreglado” era el pago a la Aduana, puesto que desde hacía meses la escultura estaba varada en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza por la falta de varios miles de pesos para poder *sacarla*.

Si el primer punto de vista es el de quienes esperaban, el segundo es el de quienes acreditan *haber trabajado*. Así, sea por el arribo de la escultura o, sobre todo, por la concreción del *punte*, la visión de la *historia* que enfatizan quienes *laburaron*, en lugar de designios

divinos, ubica al *trabajo* (político) como explicación de los logros obtenidos. A esto se refiere el ex –intendente cuando hace hincapié en que *esta historia de este puente tiene 10 años, empieza ahí, pero esto no es que cayó del cielo, esto se laboró mucho*. Es decir, tanto para él como para sus compañeros, la *historia del puente* tiene más de epopeya que de teodicea: *no es obra de Dios, hay toda una historia de idas y venidas nuestras, que hicimos, que le pusimos el hombro*.

En coincidencia con el ideal de causa- efecto basado en el “trabajar”, el ex-intendente destaca las múltiples oportunidades donde se destaca la constancia de sus esfuerzos en pos de que el ejecutivo nacional apoyase decididamente el proyecto. Así destaca, por ejemplo, que en oportunidad de una elección legislativa *Menem venía de gira y yo le dije a Moine: traelo acá, le vamos a plantear el tema del puente; me acuerdo, pum y lo metimos*. El planteo público sustentado en el *trabajo* como vehículo de producción de consenso, sujetando la voluntad de *interés* en sentido duradero, es la forma elegida por los actores. Así, ante la presencia del Presidente, lo que hicieron fue, en términos del ex –intendente: *inauguramos un plan de viviendas, fue todo el pueblo, y yo lo planteé*.

### **Trabajar la voluntad**

En tanto que herramienta fundamental del *interesar*, el *trabajo* de “los políticos” había sido crucial para obtener el apoyo de la Nación; sin embargo, siendo el *interés* imprescindible, de él no se desprendía automáticamente la *decisión fundamental*. Es decir, obtenido un primer acuerdo, los actores no estaban seguros de que ello condujese a un comienzo definitivo de las obras; lograr resultados concretos implicaba *seguir trabajando*.

Convencidos en la *necesidad de trabajar permanentemente*, los actores movilizaron sus energías en pos de la contraparte material del *compromiso*, y la coronación de los esfuerzos llega poco después. En el año 1996, la Nación y las Provincias suscriben un nuevo Convenio por el que acuerdan llevar adelante el proceso licitatorio bajo el régimen de *Concesión de Obra pública por Peaje para la construcción, mantenimiento, administración y explotación de la obra*. La firme voluntad de la Nación se veía reflejada en la conformación del subsidio máximo planteado: \$ 1.000.000 de los cuales el 80% lo aportaría la Nación y el resto las provincias. En la misma dirección se determinan las diferentes responsabilidades de cara al proceso licitatorio: los aportes serían centralizados por la Secretaría de Obras y Servicios Públicos de la Nación, constituida en *concedente*<sup>xxix</sup>.

El “acuerdo final” en la cadena ratificatoria lo dio la firma del Decreto N° 855/96 por medio del cual la Nación *sella definitivamente* la aprobación del Convenio. La rúbrica fija el régimen para el otorgamiento de la concesión (Concurso Público Nacional), una serie de *pautas*<sup>xxx</sup> y el cronograma de acciones, y también determina que el *llamado* se haría dentro de los

próximos noventa días. Efectivamente. Aprobado el pliego de condiciones, mediante resolución N° 498 las autoridades del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos de la Nación llaman a *Concurso Público Nacional e Internacional*. El llamado oficializa aquello que nuestros interlocutores se propusieron conseguir con sus “trabajo de *interesar*”: que el proyecto del *punte* se convierta en “cuestión nacional”, y como tal que cuente con el peso necesario para su *resolución indeclinable*.

El peso de la Nación en el proceso se deja sentir a nivel de las provincias, donde los actores trabajan codo a codo con sus pares nacionales para ultimar detalles del comienzo de obra. Específicamente en Entre Ríos, la legislatura dicta la ley que declara de *utilidad pública y sujeto a expropiación* los inmuebles afectados por la obra, y autoriza a la Secretaría Ministerial de Obras y Servicios Públicos a convenir la mensura de aquellos con el Colegio de Profesionales de Agrimensura de Entre Ríos, transfiriendo \$ 100.000 para los primeros pagos. Poco después, la Secretaría firma un *Convenio Marco* con dicho Colegio y *convenios particulares* con cuatro grupos de Agrimensores seleccionados para la ejecución de la red de apoyo y mensuras. Finalmente la legislatura de Entre Ríos sanciona la ley N° 9060/96, modificadora de la anterior (9012) en función de *la nueva y definitiva traza adoptada para la obra*. el terreno se preparaba a una velocidad incomparable.

El mismo “efecto gravitatorio” coadyuvó a que los actores provinciales aunasen esfuerzos, entre ellos y con sus pares municipales. Así, en vistas de la inminente resolución del proceso licitatorio, los legisladores nacionales por Santa Fe y Entre Ríos propician masivamente la incorporación de la revisión trianual del 100% del subsidio previsto para la financiación del emprendimiento, según el Convenio Marco de 1995, en la Ley de Presupuesto de la Nación. En la misma dirección, por iniciativas del bloque justicialista, ambas provincias suscriben convenios mutuos para propiciar el dictado de una ley que posibilite la exención impositiva provincial al futuro concesionario, e invitan a los municipios involucrados (Rosario, Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez y Victoria) a hacerlo en sus respectivas jurisdicciones. Dichas iniciativas se materializan en las leyes N° 9082/97 y N° 11502/97 de las legislaturas entrerriana y santafesina, respectivamente, por medio de las cuales eximen al futuro concesionario de todas la tribuciones provinciales durante los primeros trece años del período de la concesión.

La implacable fortaleza de acuerdo entre la tríada de interesados devino en voluntad rotunda por comenzar cuanto antes con la Licitación. En las oficinas del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación estaba en pleno funcionamiento el Banco de Información (*Data Room*) para la venta de Pliegos, que comenzó el 15 de abril de 1996. La información correspondiente a la obra estuvo disponible a los *interesados* hasta una semana

antes de la apertura de la Licitación, fijada para el 17 de junio siguiente, pero para marzo de 1997 ya se habían *calificado* algunas empresas integradas en tres consorcios.

Mientras tanto, la atmósfera social que rodeaba a Victoria era de mezcla tensa entre júbilo e incertidumbre: la vívida trayectoria de *síes* y *noes* respecto de la vinculación se contraponía a la marcha actual de los acontecimientos conectivos. De acuerdo con las múltiples demostraciones de fuerza, todo parecía indicar que *ahora sí se les podía creer a los políticos*, el puente *era un hecho*. Tan concreto era el *puente* que el 20 de junio de 1997 el Presidente Menem vuelve a Victoria, esta vez para colocar la “piedra fundacional”.

A la ceremonia asistieron personalidades cuya presencia daba por tierra con cualquier sospecha respecto de la materialización del proyecto. En ese entonces el gobierno municipal estaba en poder del partido radical, es decir, *pertenecía* al sector político que los justicialistas locales estigmatizan de *boicot sistemático* a la obra. No obstante, la presencia del Presidente en la ciudad daba una gravitación al evento cuya importancia no dejaría escapar *la oposición*. Así, haciendo caso omiso de las distinciones de color político, *todo el mundo* acompañó la ratificación de la decisión. En pleno invierno y con temperaturas poco propicias como para permanecer al aire libre, el Intendente y otros funcionarios de Victoria, los Gobernadores de Entre Ríos y de Santa Fe, el Presidente de la Nación y miembros del Gabinete Nacional, compartieron el palco oficial instalado en lo que sería la cabecera del puente y arrancaron fervorosos aplausos de la concurrencia masiva de los victorienses. La “causa” acercaba más que nunca al “staff político”, vinculado voluntariamente o no con ella.

El festejo público sellaba el proceso de acuerdo político tejido alrededor del *puente*, pero no llegaría a oficiar, sin embargo, de ritual de iniciación de las obras. Los resultados de la apertura de ofertas de la Licitación, obtenidos pocos días antes de la colocación de la piedra fundamental, no eran auspiciosos; según la evaluación de las propuestas, de los tres Consorcios *calificados* sólo uno había presentado oferta<sup>xxx1</sup>, y aún así, el análisis de la misma *no se ajustaba al pliego de Bases y Condiciones*.<sup>xxxii</sup> Quienes por sus trayectorias de *trabajo* acceden “primeros” a esta información, advierten que con *estos sucesos* se volvía al punto cero de la historia.

## **Tropezón sin caída**

En referencia a las *visitas* del Presidente a la ciudad de Victoria, los justicialistas locales afirman que *todos los 20 de junio Menem venía acá* y destacan su remisión al vínculo que con él fueron entablando por sus *trabajos*. Con motivo de la visita del año 1997 en particular, si bien no era la primera vez que el Presidente *cruzaba* a Victoria a posteriori del acto oficial del día de la bandera realizado en Rosario, se trataba de un cruce particular: Menem *cruzaba para colocar la piedra fundacional del puente*. La magnitud de los hechos fue relevada por los periódicos

locales, que dedicaron titulares y páginas enteras al tema con marcado énfasis en el sentido de cumplimiento del anhelo centenario victoriense.

Una nueva presencia de Carlos Menem en Victoria significaba un triunfo para el justicialismo local y para todos los “compañeros” que acompañaron el proceso político del puente. Sin embargo, ellos ya estaban al tanto de las últimas novedades, noticias que sólo ellos conocían: *Menem estaba por venir a Victoria y se caía la Licitación*. El arreglo indeseable de tal coyuntura representa un hito que los profesionales de la política locales recuerdan como *lo que sucedió entre el 15 de junio y el 20 de junio de 1997 a pocos días de la llegada de Menem*.

Nuestros interlocutores no sólo conocían las noticias, varios de ellos habían vivido personalmente el fracaso. Con ocasión del Acto de Apertura de Ofertas de la Licitación, la delegación de Victoria había viajado a Buenos Aires, y según rememora el diputado (concejal en ese entonces) *fuiamos todos contentos del Ministerio de Economía*. La nómina de presentes hecha indica que los actores más representativos de la historia del puente habían viajado; en términos del diputado, *estaba en aquel entonces [nombre del arquitecto], [nombre del ex intendente], estaba yo, el secretario de Obras Públicas, los asesores del ministerio de economía*.

El viaje a Buenos Aires fortalecía las negociaciones y las coronaba políticamente. Así, mientras esperaban los resultados oficiales, los llamó el secretario de Obras Públicas de la Nación para ir a festejar. Los pasillos del Ministerio se vieron inundados por una oleada de júbilo: se cerraba una primera etapa del puente, su etapa de proyecto. Pero, sin embargo y sospechosamente, el festejo no era generalizado, *no todos* se atrevían a dar su confianza tan rápidamente. El diputado recuerda que *el abogado decía: yo discúlpenme pero no levanto una copa hasta tanto no termine de ver realmente cuál es la efectiva oferta que se ha presentado*. En ese momento *todos* pensaron *qué aguafiestas, todos felices y contentos y él dudaba “yo como abogado, mi misión es ver de esta manera; cuando se haga la adjudicación sí, ahora no”*; pero a la distancia reconocen: *tendríamos que haber hecho caso a lo que nos decía*.

Para el ex-intendente, lo que sucedió fue que en un principio se pensaba que con el hecho de cobrar peaje existía el recupero, pero después se fue viendo que la magnitud de la obra no daba. Para explicar la caída, él se remonta a los primeros tiempos del proceso licitatorio: ahí fue donde se habló del subsidio, en un principio se habló de 100 millones. En ese entonces, él fue a hablar con Impregilo que son cabeza, a raíz de una relación de amistad que un “compañero”, actual intendente de una ciudad entrerriana, tenía con ellos. Los empresarios le dijeron hemos sacado cuentas, esta obra no cierra. Sin embargo, según el entonces senador, cuando se conoció que un único grupo presentó oferta, todo el mundo creía que eran ellos, todos aplaudimos, vino

el *Turco*<sup>xxxiii</sup> porque había un grupo; lo que pasa es que el grupo después que se abrió la oferta le pedía subsidio encubierto.

Quienes venían *comprometiéndose* con el *punte* tenían por delante una situación caótica: *casi 20 de junio y venía Menem, se pensaba que venía con el decreto, con todo pero un día antes [les] avisan que se caía la licitación.* Con los recuerdos aún frescos de las contramarchas del canal (la hidrovía), los victorienses no soportarían un nuevo desengaño. Además, hacía menos de un mes, un comerciante (presidente de la Comisión de Apoyo Vinculación Rosario-Victoria) había *movilizado* a Sindicatos, Centros Comerciales, Sociedad Rural y otras instituciones a enviar telegramas al Dr. Menem con objeto de solicitarle *una última y decisiva intervención* para que sean cumplidos los *plazos que cristalizarían el sueño centenario de numerosas generaciones de entrerrianos y santafesinos*; telegramas que finalizaban recordándole al Presidente que *lo esperaban el 20 de junio para entrar a la historia.* De cara a la contienda electoral que se aproximaba, las repercusiones de la *contramarcha* tendrían efectos negativos en la población local, pero sobre todo, algo más peligraba para quienes venían *trabajando por el puente*: el *honor*.

Para el diputado la primera licitación *cae naturalmente porque el Estado ofrecía hasta 100 millones de pesos en subsidios y esto no era suficiente.* Según él, no se trató de un subsidio encubierto sino que *la empresa que se presentó dijo: mire, es poco, con 200 nosotros estamos*; es decir, como la presentación implicaba *100 millones acepto, pero en la letra chica ponía una serie de cosas que estaban fuera del pliego, por lo tanto, entonces se declara desierta inmediatamente.* Más allá de la naturaleza concreta de los motivos, lo indiscutible era que el Presidente estaba por ir a Victoria y ya *todos sabían* que la licitación *había fracasado.* La efervescencia de los justicialistas locales *organizando la venida de Menem* contrastaba con el hecho de *estar sabiendo, deprimidos por el fracaso*; fracaso que era crucial disimular: *no lo podíamos decir para afuera porque se nos iba a reír la oposición, el radicalismo en ese momento, capaz que le tiraban con huevos a Menem.*

Pero el Presidente de la Nación confirma su visita y el acto se desarrolla según lo previsto ya que el *fracaso* se hizo público días después, y el Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos de la Nación recién declaró oficialmente desierta la Licitación el 11 de julio.

### **II.3. Menem lo quiso**

Los avatares representan un apartado propio de las cronologías “políticas”; las de otros actores que se ocuparon de recopilar –documentando por escrito o articulando en su memoria– los hechos históricos de la vinculación no hacen mención salvo en lo tocante a los aspectos

normativos positivos de cada llamado. La incertidumbre no era la misma para todos los victorienses. Los periodistas locales rememoran esta época como *de locos*, porque *un día te decían una cosa y al otro cambiaba: se hace, no se hace, se hace*; los titulares que sentenciaban “el puente se hace” debieron retractarse para decir “la obra no se hace”.

Para la ciudadanía local, la incertidumbre hacía sentir el regreso del fantasma de la discontinuidad que venían acosando toda la *historia* de la vinculación con Rosario. Pero también había quienes tenían motivos suficientes como para confiar en el sí de la obra. En este sentido, el ex –intendente destaca en el acto de colocación de la piedra fundamental, *Menem vino y dijo – sabiendo que ya no se iba a dar- “y si hace falta comprometo al Ministro de Economía que saque los fondos suficientes para llevar adelante esta obra”*. No todos podían leer las palabras del Presidente del mismo modo, pero a *ellos*, les *llevó un poco de tranquilidad*.

Había *voluntad* para que el retroceso no fuese más que un tropiezo en el camino al “éxito”. Así, de acuerdo con su promesa, mediante Decreto N° 650-PEN, el presidente autoriza un nuevo llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional; esto importó que *automáticamente se llama a otra licitación de tiempo reducido, plazo reducido de 3 meses*. El Gobierno Nacional y los estados provinciales tenían *intención* de *insistir* en la concreción de la obra. Con el retorno a las tratativas se configura un “momento” del cual los justicialistas locales aseguran: *tenemos historia, una historia muy particular*.

El ex-intendente *tiene grabados esos días* porque *los* identifica como poseedores de un patrimonio exclusivo, pero también porque *[les] vino fantástico*. Desde su óptica, los retrocesos del proceso licitatorio no se constituyeron en meros obstáculos; al contrario, *vino bien toda esa coyuntura*. Es decir, si bien para el Acto de la piedra fundamental ya *todos* estaban al tanto del *fracaso*, el hecho de que el Presidente hubiese ido *de todos modos* significaba algo más que cumplir obligaciones contraídas de antemano. En términos del ex intendente: *fue histórico porque también vino el ministro que era Roque Fernández, vinieron todos y él se comprometió y le dijo a Roque Fernández “y usted Ministro de Economía, porque siempre después que se adjudican las obras hay problemas por las burocracia y pa!”*. Es decir, lo “conveniente” era que, más allá del hecho negativo de *la caída*, se conforma una coyuntura de coincidencia cuasi-milagrosa -bien que sustentada en el trabajo- de la cual extraía fortaleza el compromiso presidencial.

Para los “hacedores de la historia reciente”, *si se caía unos días antes ni venía*; o, en todo caso, *si venía antes de la licitación, bueno, manacanudo, fantástico, después se hubiera declarado desierta, lo que hubiera implicado una paralización*. Pero como *cuando se cae empiezan a moverse*, no hubo paralización.

Quienes se mueven son los actores “capacitados” para sostener la *voluntad política*: *los gobernadores* y todos los que venían *trabajando* por el *punte*, *que en ese momento empiezan a ir*. De este modo, la trayectoria de interés, voluntad y decisión política resulta ser apuntalada por una serie de *movimientos* que implicaban tanto *ir* a la Nación como que la Nación fuese a Victoria. A esto se refiere el ex- intendente recordando que *venía el Gabinete Nacional y sesionó en Victoria*; la *coyuntura* que él destaca abarca la dimensión política y social del “momento histórico” que vivían, el hecho de que *vinieron todos los ministros, vino Corach, vino Decibe, vinieron todos*.

Para ese entonces el Gabinete iba a sesionar en la ciudad de Paraná como parte del itinerario de sesiones en diferentes provincias del país, pero la Gobernación entrerriana estaba virtualmente sitiada por una manifestación de ATE (Asociación de Trabajadores del Estado). Coyunturalmente, entonces, el Gabinete se trasladó a Victoria donde, según nuestros interlocutores, *todo el mundo cree que sesionó[sólo] por el puente*. La presencia del Gabinete Nacional en la ciudad les servía a *ellos* para demostrar que el *punte* contaba con el apoyo necesario para pasar de ser anhelo o proyecto a convertirse en una verdadera obra de infraestructura pública.

Nuestros interlocutores rememoran el clima que vivieron cuando *vinieron directo con el helicóptero acá*: se desarrollaba una concreta manifestación de poder de la que también *ellos* formaban parte *planteando todo muy fuerte lo del puente*. No podían haber dudas de que *ellos* formaban parte de los intereses que materializaba esa visita del poder nacional. Materialización decisiva porque en ese entonces es cuando, en términos del ex-intendente, *¿qué hace Menem? pasa el subsidio de 100 millones a 207, así, como una jugada del Turco*.

## **II.4. El cierre definitivo y el inicio oficial**

Con el tope del subsidio máximo duplicado, y sin modificar lo que aportaría cada provincia, la Nación *había decidido que el puente se haga*. Como destacan los justicialistas locales, fue totalmente gracias a este gesto del Presidente Menem que el *punte no se cayó definitivamente*. Así, de acuerdo con el *interés* del Presidente en *que las burocracias no se duerman*, en el mes de julio se realiza el segundo Llamado a Licitación, del cual participaron los Grupos que *calificaron* en el proceso anterior y todos aquellos *que desearan presentarse*.

Las propuestas presentadas por las Empresas se abrieron a dos meses más tarde del Llamado. El resultado determinó *un empate técnico* entre dos Consorcios<sup>xxxiv</sup>, por lo que se les solicitó *una mejora de las ofertas*. Luego de aprobar lo actuado por el Grupo de Trabajo en la tramitación y selección del ganador, las autoridades del Ministerio de Economía declaran

Postulante ganador al Grupo Impregilo S. A., el que había solicitado la menor subvención total (\$ 207.000.000). El proceso se cerraría definitivamente, cuando, transcurridos otros dos meses, se firma la preadjudicación de la obra, y al día siguiente *los constructores visitan la cabecera Victoria*, disipando temores de paralización y de nuevas esperas.

Lo que los victorienses describen como la *avasallante realidad del puente* se “oficializa” al año siguiente, precisamente el 28 de enero de 1998, cuando el Ministro Fernández rubrica el Contrato de Concesión con Impregilo S.A.xxxv, cuya partida presupuestaria se aprobó por ley N° 24.938 ad referendum del Poder Ejecutivo Nacional. Cuatro meses más tarde, el Poder Ejecutivo Nacional dicta los decretos 517/98 y 581/98 que aprobaron, respectivamente, el Marco Regulatorio de las Prestaciones, Fiscalización, Control, Protección de Bienes del Concedente y de los Usuarios, y la adjudicación de la concesión para la construcción, administración y explotación de la obra. junto con la creación de una Comisión Transitoria *para la supervisión de la ejecución de las obras y cumplimiento del Contrato*, con esta serie de acciones culmina formalmente el proceso licitatorio.

Así, la  conexión Física entre Rosario y Victoria” se erige en la contraparte material del trabajo por superar la sistemática postergación del anhelo victoriense llevado a cabo por sus *representantes*.

Considerada por los actores locales *la obra más importante de nuestra historia*, el comienzo de obra de la conexión vial Rosario-Victoria fue inaugurado el 20 de junio de 1998. Con la presencia del Presidente Carlos S. Menem, como en oportunidades anteriores, pero esta vez en la Plaza San Martín, en pleno centro de la ciudad, la concurrencia al acto volvió a ser masiva.

El Presidente volvía a la ciudad para saludar *su obra* y reafirmar su voluntad de compromiso con la misma. Un *compromiso* de magnitud tal que, pese a los rumores de paralización de la obra con motivo del recorte presupuestario sufrido por el área de Obras y Servicios Públicos, determinaba que *el recorte no afectaría al puente*. Guiado por la misma voluntad, pocos días después, el Presidente *pide un informe sobre el comienzo real de la Obra Rosario-Victoria*.

Los victorienses tuvieron la oportunidad de ver materializada la épica protagonizada por sus *representantes* con suma rapidez. Puentes de Litoral S.A. tomó posesión de las áreas de emplazamiento de la obra, un mes y una semana con posterioridad a que Menem pidiese el informe pese a que el inicio de obra oficial (el que da lugar al plazo de concesión de 25 años: 4 de construcción y 21 de explotación) es diez días más tarde: el 24 de septiembre de 1998.

Siguiendo el ritmo de *resultados positivos*, en menos de dos meses, comienzan los trabajos y llegan las maquinarias a Victoria.

La cronología local posee sus propios mojones para recordar la acelerada concreción de un sueño centenario: la draga comienza a remover el suelo el 3 de enero de 1999, Entre Ríos pagó el primer certificado de obra el 12 de mayo de 1999 y el 28 de mayo del mismo año se coloca el *primer pilote*.

## II.5. Las moralejas del trabajo

Al retrotraerse en función del proceso por el cual el *puente* se volvió algo *real*, nuestros interlocutores sacan una misma conclusión: *Menem jugó una carta fuerte en esto, fue su decisión*. Pero quienes lo hicieron posible con su *trabajo*, también destacan que *el puente es posible por el proceso de reforma estatal*, ya que es lo que abre la posibilidad de *concesionar la obra pública*. El oportuno y adecuado recurso a la *ley Dromi*<sup>xxxvi</sup> les permitió a los profesionales de la política demostrar a sus colegas y a sus conciudadanos que *creer y hacer* van de la mano. De manera que en la *historia del puente*, las variables “estructurales” y “personales” apostaron con igual fuerza a su trayectoria: *Menem decidió hacerlo* tanto en uno como en otro sentido.

Si al igual que en los *más de cien años de lucha*, hubo *mucha gente que se movió, muchas idas y vueltas en todo esto*, fue cierto tipo de *trabajo* y de trabajadores los que articularon la *necesidad con la acción necesaria* para cumplir el *anhelo centenario* de una población *descreída por tantos fracasos*. Los que trabajaron en este sentido fueron protagonistas de una épica política que tuvo su auge –o su momento álgido en función de la intensidad del *movimiento* involucrado– con los avatares del llamado a Licitación. En gran parte, fue la posibilidad de sobreponerse a la caída del primer Llamado lo que da sentido al *trabajo*, ya que, al funcionar como la prueba de fuego de sus capacidades relativas, los afirmó en sus lugares respectivos de construcción del consenso sobre el *puente*.

Las condiciones políticas para la concreción material de la obra retoman un aspecto de la génesis de la centenariedad donde, parafraseando a Godelier (1978), poder y lenguaje están relacionados de modo que el poder sobre las cosas y sobre los hombres moviliza un uso del lenguaje en cuyo centro hay una manera de hablar, de pensar y de exponer los problemas. En este sentido, los justicialistas acuerdan en que *el Victoria- Rosario existe gracias a la decisión política de Carlos Saúl Menem, a su sentido visionario y su visión federal del país*. Pero la fuerza vinculante de la sumatoria tiene una clara dirección: *la visión federal desde el punto de vista de unir dos provincias*, como algo *muy significativo en lo que hace a la historia*, remite al hecho de que *el túnel es túnel porque la Nación en su oportunidad no permitió que se hiciera un*

*puente entonces se tuvo que ir por el lecho del río que es propiedad de las provincias, y deviene en que C. S. Menem hace una obra que participa de la contienda política, que es para muchos descabellada, incluso para muchos entrerrianos, para muchos santafesinos que no se ven aparentemente “beneficiados” con una decisión federal y del gobierno nacional en el sentido de unir dos provincias.*

Ahora bien, el pasaje del *interés* a la *decisión* protagonizado por el entonces Presidente, empalma con la sumatoria de gestiones realizadas por los justicialistas locales. Se trata de una suerte de cooperación donde las *idas y vueltas a la Nación* y las discusiones con sus pares santafesinos y con *la oposición*, se suman a la creación de *condiciones estructurales* para planificar obras de altísimos costos y a una especial *relación* con el Ejecutivo Nacional. Así, una particular combinación de elementos permite que *los trabajos* no queden abandonados a merced de trabas y dilataciones tal como sufrieron los predecesores históricos en la lucha por superar el aislamiento de Victoria. Y aún más, el trabajo de un grupo de hombres permitió que, *por esas cosas del destino, porque lo vio, porque le gustó, es que* el Presidente *lo siguió* reafirmando su voluntad de manera tal que parecía desafiar los desbarajustes de la economía nacional. El Rosario- Victoria atraía para sí las ventajas de constituirse en “prioridad” *habiendo cantidad de obras, porque casualmente este país lo que necesita son obras, aparte esta es una obra cara.*

La moraleja que encierra la *historia del puente* para sus hacedores es la de que *hacer* no depende exclusivamente ni de la disponibilidad de fondos públicos ni de la disponibilidad técnica, ni de su mera vinculación. Otra variable condiciona la concreción de esta *gran obra*: su carácter político, y, como condición para ello, el *trabajo político* en pro de la misma se torna en el hilo conductor de *la historia*. En este sentido, la trayectoria del *puente* moviliza una serie de lecturas de acuerdo con la posición ocupada por los actores en el espacio social en tanto que ‘realidad primera y última, puesto que sigue ordenando las representaciones que los agentes sociales puedan tener de él’ (Bourdieu 1997:25).

A nivel local, las representaciones sociales de este proceso movilizan una asociación entre las ideas de continuidad y de discontinuidad, e imprimen un ritmo histórico al *puente* según la asociación de aquellas con *la política*. Pero así como los profesionales –justicialistas– interpretan la dinámica asociativa en términos de que para obtener resultados duraderos, *hay que seguir trabajando*; los victorienses hacen lo propio según la dinámica de la relación entre política, continuidad y discontinuidad. En este sentido, aún cuando la obra *se pone en marcha*, el temor a una *vuelta atrás* persiste, puesto que, como contraparte de cien años de anhelos, una desconfianza centenariamente alentada se suma a una progresiva pérdida de representatividad de “los políticos”.

Conscientes de esta pérdida de confianza, quienes propiciaron el pasaje de la discontinuidad a la continuidad en la historia conectiva se preocupan por distinguir ese accionar de los quiebres internos a la lucha por el *punte* (los sucesos del canal, por ejemplo). Así, a través de destacar la concreción del *punte gracias a lo permanente del trabajar*, el sentido de la nueva discontinuidad, con eje en el enfrentamiento *político* aparece encauzada por una pregunta centrífuga: ¿qué permitió que la obra se concrete en un momento determinado y no en otro? La respuesta, centrípeta, no deja lugar a la duda: el mero devenir histórico no.

*Anhelos y luchas* [locales], *marchas y contramarchas, idas y vueltas* [a la Nación], sumados a la necesidad de consensuar parámetros técnicos y económicos, representan los ejes en torno de los cuales se desenvuelve la vinculación entre Rosario y Victoria como síntesis procesual de más de cien años. En este proceso, el *trabajo* articula la lógica que torna significativo el interés, históricamente determinado, por conectar Rosario y Victoria.

Llegados a este punto, nos cabe señalar que si nos atenemos a una definición del “proceso de las políticas públicas” que privilegie ‘el proceso social tejido alrededor de una cuestión socialmente problematizada’ (cf.: Oszlak y O’Donnell 1982) no podríamos explicar la relación entre *la historia centenaria y la reciente*. Es decir, entre la teleología y el “trabajo”, un *punte* que responde a la *necesidad de superar el aislamiento* de una localidad no justifica la concreción de un “corredor bioceánico” *per se*, ni tampoco explica cómo el MERCOSUR “integra” los anhelos victorienses de acceder más rápido a Rosario. por lo tanto, no podemos reducir el proceso que desembocó en *el Victoria-Rosario* reduciéndolo a -o haciéndolo girar en torno de- “la cuestión” alrededor de la cual se desenvuelve.

Las “historias conectivas” distinguidas por nuestros interlocutores no se conectan según un *modus vivendi* a medio camino entre la ambigüedad y la contradicción cuyos límites tornan a la cuestión que el *punte* apunta a “resolver” en un proceso de imposible ruptura. Si el *punte* actualiza ambas “historias” es porque también configura la cronología distintiva de un *trabajo* que produce su propia historia. Como obra pública –concesionada- el *punte* es también una resultante *política*.

Los efectos normativos y nominativos del trabajo político coadyuvan a constituirlo en un mecanismo fundamental para el “proceso del consenso sobre el *punte*”. Es decir, la idea de *trabajo* no sólo se constituye en un eje clave para distinguir las acciones a favor y en contra del *punte*, ella permite que el *punte* subsuma sus posibles rótulos y que el mismo “se vincule” con los tres. En este sentido, interés y trabajo participan juntos de una “misión” de interés local, partidario y “general”.

## Capítulo III

# Un puente entre el conocimiento y el reconocimiento

*La separación de la realidad y de la idea es especialmente favorita del intelecto que toma los ensueños de sus abstracciones por algo veraz y está toda henchida de su deber ser, que también predica en el campo de la política, como si el mundo hubiese esperado aquellos dictámenes para saber como debiera ser, y no es; pues, si fuese como debiera ser ¿a dónde iría a parar la suficiencia de dicho deber ser?*  
G. F. Hegel, (Filosofía de la Lógica y de la Naturaleza)

### III.1. El puente como tríada fundamental

Al indagar en el proceso social de producción de consenso sobre el *puente Victoria-Rosario* hemos destacado el vínculo entre el *trabajo* y la configuración de una historia política, geográfica y económica. Este *trabajo* político, orientado a responder a *necesidades* que van cediendo en exclusividad de acuerdo a los intereses que intervienen para configurarlas, tiene una doble implicancia. De una parte, en el proceso de *interesar a la Nación* en el *puente*, la obra pasa de ser un *anhelo* de conexión a constituirse en una obra de *integración* -donde el interés local es subsumido por el interés nacional-. De otra parte, volver atractiva la obra para el capital privado, conlleva que el sentido de concreción del *anhelo* de Victoria sea percibido como uno de *inversión privada* que repercute en la disminución progresiva del exclusivismo local del *puente*.

En este contexto, quienes se adjudican la paternidad del *puente* redefinen con su *trabajo* el sentido de “acuerdo” entre intereses generales y específicos. Así, la *necesidad* del *puente* se dirime según el superar el *aislamiento* de Victoria pero también por su valor *geopolítico*, y la obra es capaz de movilizar energías patrimoniales en pos de contrarrestar la *marginación de la zona* al tiempo que *consolidar el MERCOSUR*. A su vez, la “concreción” del *puente* deduce su posibilidad de la *inviabilidad* de otras obras como el canal-camino (la hidrovía), lo que repercute en cómo se configura su legítima *necesidad*.

En un contexto donde múltiples intereses se distinguen según un modo peculiar de relacionarse con “lo local”, la capacidad de actualizar el contenido de la *necesidad* de la obra es correlativa de las condiciones en que ella es definida. En este sentido, si el *trabajo* (político) es crucial para normar y normalizar el sentido de lo *necesario* del *puente*, es gracias a que apuntala y es apuntalado por un “conocimiento” que salvaguarda sus consignas. *Trabajo y conocimiento* están dialécticamente relacionados como mecanismos de producción de consenso: el primero restituye el sentido de totalidad cuya trayectoria informa la luz arrojada por el segundo; en otras palabras, la dinámica “convivencia” del *puente* entre intereses múltiples se ciñe a una relación donde saber y poder se ponen al servicio de un trabajo concreto.

De acuerdo con la trayectoria de concreción del *punte* y según las especificidades jurídicas de la obra, el proceso de licitación constituye un ámbito privilegiado para abordar la relación entre *conocimiento, trabajo e interés*. En esta ‘*arena crucial, institucionalizada en la cual los grupos de poder político-económico definen su participación en el proyecto*’ (Lins Ribeiro 1991:18) se hace “lícita” la articulación entre intereses que restan el sentido de “lucha” según un léxico técnico. Como espacio de confrontación, el proceso licitatorio conjuga interés y trabajo suscribiendo su relación a un proceso político<sup>xxxvii</sup>; en este sentido, gracias a la dinámica cognoscitiva que le sirve de base, la licitación es capitalizada por un conjunto de actores posicionados como “especialistas”, que hacen de este espacio altamente formalizado tanto la fuente cristalizada de su especialización como su producto.

Como veremos, gracias a la forma en que se estructuró la *licitación del puente* - recurriendo a un sistema específico de utilización de la información sobre el proyecto vial, denominado *data room* porque compila todos los estudios realizados- la dialéctica de su movimiento cristaliza un doble pasaje. De lo local a lo nacional y de lo público a lo privado constituyen, desde el punto de vista del proceso de producción de consenso sobre el *punte*, el movimiento donde saber y hacer se constituyen mutuamente.

Acorde a la materialización de ciertos objetivos específicos subsumidos en la concreción de uno común y general, el denominado “sistema de data-room” nos permite indagar en cómo operan en el proceso social tejido alrededor del *punte* un conjunto de intereses diferenciales. La articulación de estos intereses, que situamos en el proceso según una tríada que constituyen al puente en obra pública, política y de inversión privada, se identifica en la relación entre “lo público” y “lo privado”, de la cual el *punte* extrae su actualidad. A su vez, desde el punto de vista de la producción social de consenso sobre la obra, este “sistema” rescata de la articulación entre intereses una forma por la que las relaciones entre “los políticos” y *su gente* devienen en distinción, autorización y consecuentemente en legitimación.

## **Una obra política**

De acuerdo con cómo nuestros interlocutores distinguen una *historia centenaria* de la vinculación y una *reciente*, el *punte* aparece como una *obra política*, resultado de protagonismos distintivos. Hay quienes atribuyen este carácter a la obra según cómo se perciben los roles individuales jugados en el “proceso del *punte*” y de cuya participación se deriva el hecho de que la obra *sea una realidad*. Esto es así, por ejemplo, para quienes nos manifestaban que *esta obra a pesar de todos los victorienses que hemos hinchado, con telegramas, con viajes, con movilizaciones, con diputados, con senadores, con intendentes de distintos turnos, esto se hace por una locura propia y única de Carlos Menem*.

A su vez, el *punte* también es considerado un *hecho político* por el lugar que ocupa dentro de las contiendas político-partidarias; por ejemplo, en función de cómo aparecía el *punte* en la campaña política del Partido Justicialista de cara a las elecciones generales de 1999. Como pudimos observar, la “centenariedad” del proyecto vinculada a la obra vial fue utilizada por los candidatos justicialistas durante los actos públicos realizados en Victoria, quienes en sus discursos retomaban el tema de la “obra centenaria” como *la obra peronista que va a traer el desarrollo a nuestra ciudad*. A través de sus hombres, el Partido se identificó con la *historia* y se adjudicó la paternidad del *punte* (al que enfatizaban en su carácter de proyecto aunque la construcción ya había comenzado hacía más de un año) destacando que fueron *ellos* “personalmente” quienes *pensaron* e hicieron *posible* el *anhelo centenario*; y fueron “solamente” ellos porque sus opositores en la contienda electoral no compartían ni sus *ideas* ni el *trabajar*.

La percepción del *punte* como un *anhelo centenario* cuya concreción se supedita a un color político también tiene que ver con su consideración como *obra política* más allá del ‘tiempo de la política’ (Palmeira y Heredia, 1993). Así como los hombres de un partido (el Partido Justicialista) fueron los que *hegemonizaron* el proceso social de producción de consenso en pos de la construcción del *Rosario- Victoria*, el *punte* también es una *obra política* porque se la identifica con cierto *trabajo*. Quienes se reconocen como sus “responsables”, hacen corresponder la concreción de la obra con el hecho de que *ellos interesaron* al Ejecutivo Nacional llevando a cabo un *trabajo* específico que permitió darle un carácter vigente al marco imaginario del anhelo centenario de vinculación: el *punte* se volvió crucial desde el punto de vista geopolítico.

Gracias al trabajo político de *interesar*, la vinculación vial entre Victoria y Rosario implicó que *el MERCOSUR, el corredor bioceánico y el desarrollo de la región centro* (valuada en ascenso por el posicionamiento geopolítico de cada cabecera), colocasen la justificación de la *necesidad* del *punte* más allá de lo local y con un eje decisivo en el comercio. Como realidad producto de un *trabajo* que permite articular múltiples *intereses a los que había que llegar*, el *punte* pasó a convertirse en una obra clave para realizar el ideal integratorio a través del paralelo 32. Con la idea de *integración* como marco, los actores locales recabaron que *tenían que tomar conciencia que muchos de Victoria querían el puente y lo querían hace cien años pero es fruto de la globalización*; algo que para muchos significaba la conciencia de que el *punte no es para Victoria sino que es para el MERCOSUR*, o a lo sumo, para *Rosario, que es un nudo de caminos, de comunicaciones terrestres, aéreas, fluviales que necesitaba este puente*. Así, la manera por la cual se concreta el *punte* configura un sentido a la obra que se superpone al de *obra de y para el pueblo que la anhelaba desde hacía más de cien años*: se trata de una *obra*

*política* que responde al trabajo de actualizar dinámicamente las energías políticas del *interés* y la *decisión* haciendo uso, en este caso, de metáforas que transforman un anhelo centenario local en una obra de integración regional.

### **Una obra pública**

La percepción del *punte* como *obra política*, de acuerdo a la actuación de ciertos actores en su concreción, es inseparable de su consideración como obra pública. Desde la perspectiva de los actores locales, la conexión vial entre Rosario y Victoria aparece como una *obra pública*<sup>xxxviii</sup> sobre todo por su conexión con la idea de *pueblo*: “fue el pueblo de Victoria el que luchó más de cien años para vincularse con la ciudad de Rosario”. Pero al mismo tiempo, el *punte* aparece como *obra pública* en tanto *la Nación* participa patrimonialmente de su ejecución y debido a que en este nivel político administrativo están dadas las condiciones para *decidir* la ejecución de una obra de infraestructura vial “que no va por el lecho del río”. Así nos lo manifestaba, por ejemplo, la intendenta<sup>xxxix</sup> local en términos de que *la voluntad de esto es un sueño de hace más de 100 años pero la decisión fue del gobierno nacional*. Así, bien que, como destacan los protagonistas “políticos” de la “historia reciente”, *decisión* apuntalada por el *interesar a la Nación*, el *punte* es una obra pública en el sentido de política estatal porque está condicionado por la ‘*toma de posición del Estado*’ (Oszlack y O’Donnel 1982).

Ahora bien, desde el punto de vista de su status jurídico y patrimonial, el *punte* también representa la *inversión* privada de una empresa que se *arriesga* proyectando futuros beneficios; sin embargo esta es una característica que participa de su carácter de *obra pública*. Es más, en mayor medida para quienes se posicionan como los protagonistas de la “historia reciente” de la vinculación, y en general para todos los que se identifican con el *anhelo centenario*, la posibilidad de *concesionar la obra pública* significa la apertura de un “capítulo inédito” en la historia de la conexión entre Victoria y Rosario: el de lo posible.

La inscripción particularizada del *punte* dentro de la trayectoria de la vinculación subraya el hecho de que los proyectos conectivos previos a él se trataban de iniciativas cuya financiación estaba enteramente proyectada a partir del presupuesto público. En contraposición, el *punte* aparece como exitoso gracias a su inserción en el marco de la reforma política de la década del ’90, que resignificó los parámetros de financiamiento de la obra pública. Es en esta dirección que los actores destacan que gracias a un conjunto de dispositivos jurídicos (ley de Reforma del Estado y ley de Emergencia Económica) en la “historia reciente” de esta obra pública las relaciones entre lo técnico y lo económico se encauzan de una manera especial para favorecer la concreción efectiva de la vinculación.

Desligada la continuidad de la obra de los avatares de *decisiones políticas*, los problemas presupuestarios y técnicos encuentran otra arena donde dirimirse, y una suerte de “neutralidad” política permite que el destino público de la obra asiente en una división del trabajo que se muestra exenta de ambiciones políticas partidarias y personales. A su turno, el interés empresario, basando su desempeño en un conjunto de disposiciones normativas formulado desde los parámetros jurídicos que establece la licitación, aparece como meramente *económico*, sus definiciones como meramente *técnicas*, y sus decisiones, *técnoeconómicas*. En consecuencia, el razonamiento de quienes hacen depender el hecho de que la obra se haya *logrado en este momento y no en otro*, amén del *trabajo de interesar a la Nación*, es el siguiente: la empresa *sólo* construye, hace aquello que se *comprometió* a hacer, y una vez iniciada la construcción –y asegurado el *aporte estatal*- no para hasta terminar la obra. Desde esta óptica, concretar el “bien común” no sólo no es incompatible con que sea un privado el responsable de la continuidad de una obra pública, sino que torna más “eficiente” su concreción.

Ahora bien, el pasaje de una justificación basada en la conexión a una centrada en la integración centra la necesidad de materializar un proyecto vial con color político en el apoyo jurisdiccional y patrimonial de la Nación, pero esto implicó otro pasaje, el de *obra de infraestructura pública a obra concesionada*.

### **Una obra de inversión**

Desde el punto de vista de quienes forman parte de la Empresa Concesionaria encargada de la ejecución y mantenimiento de la obra, ésta se enmarca en el hecho de que para *ellos* constituye una *inversión* donde, de acuerdo con lo estipulado en el Pliego de la Licitación, realizan un aporte de cerca del 30% sobre un costo total aproximado de \$ 400.000.000<sup>xli</sup> que será recuperado con el usufructo del peaje. Así, además del *pueblo* que la *anhelaba*, los *políticos* que *trabajaron* por ella y el *Estado* que ratificó su *voluntad* de concretarla, otros actores participan de la concreción de la obra. El lugar ocupado por los “nuevos” actores comporta que al sentido definitorio del *puente* como obra *pública y política*, se le agregue el de *inversión privada*.

Puentes del Litoral S.A. se compone de cinco empresas<sup>xlii</sup> que han participado en la construcción de la mayoría de los grandes viaductos que existen en la Argentina<sup>xliii</sup>. Estas firmas constituyen lo que muchos *especialistas* y medios de comunicación denominan un *selecto grupo de expertos* con un vasto cúmulo de *experiencia y demostrada trayectoria*; en términos del gerente de la Sociedad: *los mejores especialistas del mundo están aquí* y han adquirido *tecnología de punta* para realizar los trabajos con la mayor *excelencia* posible (*La Nación*, 29-11-00). El hincapié en la “calidad de los trabajos” – cuya magnitud impacta a los actores locales y el ente nacional de control<sup>xliiii</sup> subraya - forma parte del imaginario social acerca de las

“bondades” de la megaobra que concreta un anhelo centenario; pero desde el punto de vista de quienes buscan recuperar su inversión a través del peaje, significa considerar al *punte* una obra más entre otras.

Acorde al énfasis empresario en la imparcialidad de su tarea, los “responsables políticos” del *punte* destacan que tuvieron que *moverse* ya que, si bien *la factibilidad técnica daba* -como lo demostraban los estudios que *ellos* venían realizando- *había que ver de qué manera se podía hacer de una forma más económica para que la ecuación económica también diera*. Que la ecuación económica diese implicaba la *necesidad* de crear entre las empresas un *interés en el punte* tal como se había hecho con la Nación, ya que *era muy poco el interés de las empresas porque veían que era una megaobra, dudaban de los fondos, dudaban hasta de la decisión política*. Para los “políticos” lo que sucedía era que, si bien *la decisión se mantuvo siempre firme de parte de Menem*, a las potenciales constructoras no les bastaba lo que ellos destacaban como evidencia de la *necesidad* del *punte*; otra lógica determinaba la probabilidad de su interés, en términos de los victorienses: *para ellos es un negocio*. Consecuentemente, si *demostrar* que el proyecto del *punte* no era *faraónico* ni *alocado* no resolvía *per se* la materialización del proyecto, tal como destacan nuestros interlocutores, el *trabajo* que desarrollaron a continuación fue el de *interesar a los constructores*.

El hecho de que quienes se adjudican la paternidad de la obra destaquen la importancia de su *trabajo de interesar a las empresas* tiene que ver con el status jurídico de *obra pública concesionada* del *punte*. En este sentido, lo público y lo privado se articulan sin confundirse, y aunque sea un Consorcio privado el responsable de materializar la obra, ésta siquiera patrimonialmente queda “a merced de los avatares del mercado”. Por el contrario, tal como lo demuestra el rol crucial del trabajo político, el *punte* alberga en su seno la memoria de sus “progenitores”, lo público. Además, en última instancia, la fijación temporal de explotar los beneficios del viaducto (25 años, a partir de la toma de posesión) acuerda con su financiación donde *el aporte empresario* apenas más de la mitad de lo que aporta el *sector público*.

Trabajando para articular lo público y lo privado de manera que dicha articulación se conforme en concreción efectiva del *punte*, sus “responsables políticos” pusieron en juego el conocimiento adquirido y sistematizado en su trayectoria. Desde el punto de vista del “proceso del consenso”, esto importa que así como las *idas y vueltas a la Nación* para interesarla en el *punte* configuran una forma de la *necesidad pública* de la vinculación; en el caso del interés empresario, “*moverse*” representa demostrar la rentabilidad de la obra. En este sentido, la manera en que los políticos utilizan y recrean iterativamente su conocimiento determina el éxito

del *trabajo*, el cual no finaliza con el inicio de las obras y cuya legitimidad necesita reeditar permanentemente el éxito.

### **III.2. Trabajo y Conocimiento**

Gran parte del *trabajo* puesto en juego por nuestros interlocutores en pos de *interesar* a las Empresas a participar del proceso licitatorio de la obra estuvo basado en los *estudios* realizados *para determinar la viabilidad técnica y económica del puente*. Estos estudios, a medida que el *puente* iba configurándose como *necesidad de integración*, despliegan una apuesta argumental que recorre un camino paralelo al del *trabajo* de gestionar el *interés nacional* en el *puente*. Es decir, la recorrida justificativa presenta una serie de indicadores de *viabilidad* según los *intereses* a que apuntan, identificados como *necesidad* y *rentabilidad*, y cuyo peso se remite al lugar que les otorga la relación que entablen con los escenarios histórico-coyunturales más amplios.

Entre los tres años que trascurren entre el Estudio Preliminar sobre el cruce vial Rosario-Victoria (presentado por las autoridades de la Dirección Provincial de Vialidad de Entre Ríos en 1990) y el estudio de Prefactibilidad Avanzada (resultante de la colaboración entre las autoridades nacionales y las provinciales) el espacio del “tema económico” crece de manera significativa. Asociado con el tornar atractivas las proyecciones en términos de *volumen de tránsito previsto* para el período que se extiende la concesión, el aumento en importancia relativa del aspecto económico en los estudios, identificado en la *rentabilidad*, conlleva un sentido de distinción que excede al de la *necesidad*. Es decir, la base argumental respecto de la naturaleza de la obra ordena las sucesivas *prefactibilidades* correlativamente al énfasis puesto en el sistema de concesión de la obra pública; algo que para los profesionales de la política, implicaba un cambio en el plano enfático del “interesar” y sobre todo un cambio de los mecanismos para sustentarlo.

La multiplicidad de saberes que intervienen para concretar el *puente* forma parte de un proceso de autorización como *experiencia* iterativa de trabajo, y cuya legitimidad informa las posiciones ocupadas por los actores en el proceso social de producción de consenso sobre la obra. En este sentido, la disposición iterativa de la multiplicidad cognoscitiva funde las diferencias (un mismo objetivo: el *puente*) pero por otra parte la resultante cognoscente introduce una distinción. Así, paralelo al cambio de tónica histórica se modifica la autoridad narrativa de los agentes, y al hecho de la materialización conectiva se agrega que la participación en ella no se define por la mera localidad. Ya sea por *pensarlo, planificarlo, estudiarlo*, etc., en “el capítulo reciente de la historia” se dice que del *puente* “saben” los que *lo conocen de cerca*, y los que

“pueden hablar” de él son los quienes lo hicieron posible mediante sus *trabajos*, y de este modo, *los técnicos y los políticos* (justicialistas) son las autoridades legítimas del *punte*.

Como resultado de esta orientación a los “privados” basada en la *necesidad* de que *la ecuación económica diese*, la trayectoria de *trabajo* que los profesionales de la política describen deviene práctica cognoscitiva legítima. Al anclar su *trabajo* en un conocimiento casi equivalente al de los especialistas “técnicos” de la construcción de megaobras de infraestructura, la idea de “especialización” respecto del *punte* no aparece dependiendo de conocimientos y experiencias *a priori* o una especialización-profesionalización (ser ingeniero, arquitecto, mayor de obras, economista, etc.), ni tampoco resulta de contraponer un saber específico al del sentido común. En todo caso, el “saber común” del que se distinguen los especialistas del *punte* es del de quienes “conocen la obra desde lejos”; ya que su especialización resulta de su ‘involucramiento’ con la obra. Es el conocimiento “de cerca”, cuya naturaleza está ligada a una proximidad casi ocular con la obra, el que autoriza un conjunto de prácticas directa o indirectamente relacionadas con el *punte*. Y tratándose de una proximidad donde trabajo y conocimiento conforman la idea de especialización, los políticos aparecen sabiendo más que los técnicos; como nos advirtiese un vecino de Victoria: *acá para el tema del puente solamente podés hablar con los peronistas*.

### **III.3. Poder y saber: un caso de aplicación**

Los “especialistas políticos” de la obra recurren a su autoridad en diferentes contextos. Actos proselitistas, charlas informales, contiendas partidarias verbalizadas a través de los medios de comunicación, se constituyen en espacios donde el límite cognoscitivo pone a ciertos actores en una posición especialmente autorizada. Pero si bien las afirmaciones vinculantes resultan más o menos socialmente aprobadas, en lo que más se percibe el esfuerzo y el rédito del conocimiento autorizado es en la utilización que hacen del mismo como “representantes”. En el marco definido por la relación de representación, ciertos temas que dependen de normativas aplicadas por el Ministerio de Economía y Obra y Servicios Públicos (el recupero de la inversión, el riesgo empresarial y el peaje) son de competencia específica de la Nación y sus relaciones con la Empresa, mientras que otros incumben directamente a los profesionales de la política locales, quienes de acuerdo a su posición como conocedores legítimos de la obra, se ven compelidos a dar soluciones a los problemas que surjan en relación con la obra. Un ejemplo de esto es lo que se planteó a tres años de iniciadas las obras, cuando nuestros interlocutores “políticos” *debieron* responder a lo que socialmente se configuró como el *problema del canal de servicio*; este “problema” puede ilustrarnos acerca de las relaciones entre *trabajo y conocimiento* y entre lo público y lo privado<sup>xliv</sup> a través de indagar las implicancias de la complejidad patrimonial de la obra.

El *canal de servicio* consiste en un tramo de curso fluvial paralelo al *punte*, y que, como nos manifestase un ingeniero del organismo nacional encargado del seguimiento de las obras, *lo dragó la empresa por razones constructivas para trasladar todo el material y la gente, y para la construcción de los pilotes del puente*. Sin embargo, apenas estuvo dragado, muchas personas ajenas a la empresa comenzaron a utilizarlo por las ventajas que proporcionaba su traza. Pescadores, la lancha colectivo, pequeñas embarcaciones turísticas y particulares, encontraron que podían ir y volver a Rosario casi en línea recta, así como llegar fácilmente al delta, a diferencia del sinuoso recorrido tradicional, donde los que no conocen el medio tienen altas probabilidades de quedar varados. La situación de uso informal del *canal* se mantuvo sin sobresaltos hasta que la Empresa constructora *se quejó* porque les estaba *afectando constructivamente*; en ese entonces las “fuerzas vivas” de Victoria advirtieron con preocupación que la empresa *quería cerrarlo*.

A diferencia del terreno donde Puentes del Litoral S.A. construyó el obrador de la cabecera Victoria, que en términos del jefe de obra es *un terreno privado<sup>xlv</sup> que tenemos en comodato*, las consecuencias del uso del espacio fueron diferentes con el canal. En este caso, la génesis diferencial entrañaba, paradójicamente, efectos diferenciales; si bien la empresa lo había hecho para uso propio, un comodato informal revertía su orientación: el *canal* era “tomado prestado” por personas ajenas a la empresa. En este contexto, ante el posible cierre del canal de servicio las reacciones locales no tardaron en dejarse sentir. Por ejemplo, los medios gráficos locales publicaron que el canal de servicio paralelo al viaducto aparentemente no se cerraría o cortaría pero no tendría ningún tipo de mantenimiento subrayando que era “un tema que a nuestro criterio puede ser abordado por las autoridades para promover la navegación deportiva, el turismo, la caza y la pesca manteniendo la navegabilidad del mismo” (*Paralelo 32*, 10-02-2001).

Constituido en un problema socialmente debatido, los “responsables” del *punte* tomaron parte en el asunto con una serie de acciones cuyo punto de partida era el hecho de que *todos hemos transitado por el canal de servicio*. Un diputado del bloque Justicialista nos manifestaba que *el canal cuando estaba abierto, realmente te transitaban 50, 60 embarcaciones que venían a Victoria permanentemente, en lugar de venir 4 en lancha, en una hora 15 está en una embarcación*. En función de esta situación, el diputado presentó *un proyecto de ley declarando de utilidad pública el canal*. El dispositivo jurídico pretendía autorizar *la navegabilidad del canal*, ya que “mantenerlo navegable” tenía asidero en los múltiples usos que se le daba: *a los efectos de casualmente permitir no solamente que pasen embarcaciones menores sino también Prefectura Naval, la policía misma, mejorando la capacidad de respuesta frente a cualquier*

*accidente que ocurra ahí; toda la cuestión de educación, que hay muchas escuelas de islas. Asimismo, hablando en nombre del bloque pero sobre todo como sector público, el diputado destacaba el aspecto visionario que también implicaba la medida: a nosotros nos conviene mantener abierto por el desarrollo turístico que implicaría que este canal, que es tipo una avenida acuática, significa que esté abierto.*

En la ley provincial se articulan múltiples dimensiones de la trayectoria de quienes se identifican como los “responsables” del puente: la capacidad de legislar, de decidir normativamente sobre el bien público y el hecho de que su voz y las de su bloque son las voces legítimamente autorizadas para hablar del puente (argumento que utilizan para contraponer su compromiso público frente al de la oposición, el Radicalismo). Pero amén de lo relacionado con el hecho de trabajar “con conocimiento de causa”, la medida también pone en juego la apelación a cierta autoridad que les permite a los especialistas políticos negociar con los especialistas “técnicos” de la obra.

Más allá de que el canal de servicio se había vuelto una suerte de “bien público” a través de su uso, para declararlo de “utilidad pública” el argumento decisivo era, en términos del diputado, que *la permanencia, que esté abierto el canal, dicen que puede afectar los terraplenes del puente, pero no hay ningún estudio que avale esto, de manera que nosotros también en este proyecto de ley habilitamos al gobierno de la provincia y la intendencia municipal que juntos se sienten con el Estado Nacional, Concesionaria y el Organismo de Control, a los efectos de determinar con los estudios.* En este sentido, contextualizando el proyecto de ley, nuestros interlocutores nos manifestaban que *antes lo prestaban, pero se cansaron de prestarlo, porque todo lo que pueda ocurrir ahí dentro es responsabilidad de ellos,* y admitiendo que *no estaba en los planes de la obra ellos [la empresa] lo hicieron para construir el puente, para transportar personas, material,* contraponen su visión de que es posible una solución intermedia. Según ellos, el canal *que tiene en promedio 3 metros de profundidad se hizo para llevar adelante la construcción del puente pero no compite con el tráfico del puente, porque el que navega, navega.* Así, el proyecto legislativo no perjudica a la empresa y favorece a la localidad.

Trabajo y conocimiento interactúan permanentemente para sostener la autoridad de argumentos como el que sostiene que *puede haber algunos cortes que afecte esto pero no toda la línea cortarla.* El proyecto de ley evalúa el “uso público” del canal como continuación legalizada del que se le venía dando “informalmente” a partir de un diagnóstico cuya legitimidad radica en su conocimiento sobre la obra. Al demostrar la “utilidad” del canal por el uso que de él hacen los habitantes de Victoria sopesando sus potencialidades como vía navegable en función del desarrollo futuro de Victoria, pero también contemplando los problemas que podría causar a la

empresa el continuo tránsito próximo al terraplén del viaducto, los “políticos” hacen “más legítima” su autoridad, ya que su conocimiento se redimensiona al ponerlo a prueba.

Ahora bien, más allá de cuán técnicamente precisos puedan ser los argumentos de los “políticos”, su capacidad de sostenerlos es inseparable de cómo se fue configurando la concreción de esta obra de infraestructura pública concesionada a un “privado” donde la autoridad de sus “responsables” se constituyó a la par que el *trabajo*. Al fundamentar su *trabajo* en su *conocimiento* (adquirido en la misma trayectoria de trabajo) y su conocimiento en su trabajo (desplegado en base al “conocimiento de causa”), los políticos devienen “especialistas” que portan un saber legítimo acerca de lo concreto. En función de sus implicancias para el proceso de producción de consenso sobre la obra, indagaremos en las condiciones de producción de este conocimiento que sustenta y es sustentado por la relación entre *trabajo* e interés estabilizadora del sentido de *necesidad* de vinculación según una “solución vial”, y por el cual quienes encargaron los estudios de factibilidad pasaron a convertirse en algo más que “especialistas” de lo posible.<sup>xlvi</sup>

#### **III.4. El *data room* del trabajo y el interés**

Como adelantamos, cierta particularidad del proceso licitatorio, basada en una articulación cognoscitiva entre lo público y lo privado, y cristalizada en el funcionamiento del denominado *data room*, es decir, el Banco de Información que operó desde el 15 de marzo de 1996 hasta una semana antes de la apertura de ofertas de la Licitación y que estaba a disposición de todos los interesados en la obra (Ver: capítulo II.2) se constituye en un mecanismo íntimamente ligado al del *trabajo de interesar*. La participación de las Empresas en el proceso licitatorio se inscribe como expresión cristalizada del *interés privado* en el *punte*; sin embargo, respecto del móvil para participar en el mismo, el trabajo político constituye su sentido propiciatorio.

El sistema de *data room* cristaliza la tríada que fundamenta la trayectoria del *punte* desde *anhelo* de vinculación a proyecto de *conexión* y desde obra de *integración* a construcción efectiva de una *megaobra* de infraestructura vial. En este pasaje, el *interés* en un *negocio* al *interés* en una obra de infraestructura pública se formaliza jurídicamente a través del sistema de concesión de la obra pública y en el espacio institucionalizado de la Licitación Pública, pero la manera en que se produce tiene que ver con cómo se relacionan el *conocimiento* y el *trabajo* en el espacio cognoscitivo del “*data room*”, donde, como veremos, los “políticos” *les ahorraron trabajo* a los “empresarios”.

La importancia del “data room” a disposición de los *interesados* estriba en que permitió utilizar la *historia no oficial y recuperar todo lo que se había hecho*: los estudios que los “políticos” encargaron a diversos profesionales e instituciones a lo largo de su trayectoria de *interesar a la Nación en el puente*. La compilación de estos estudios unificados en un banco de información se remonta los primeros tiempos del proceso licitatorio, cuando la Nación organizó –y financió– un estudio conjunto con las provincias de Santa Fe y Entre Ríos orientado a indagar la factibilidad técnica y en función de la factibilidad técnica y determinando el costo de la obra, la factibilidad económica. Este esfuerzo acopiador, tenía que ver también con que, como nos manifestaron, *en ese entonces había pocas empresas interesadas*.

Desde el punto de vista del proceso social de producción de consenso sobre el *puente*, el *trabajo* (de los profesionales de la política) en pos de *interesar* (al Ejecutivo nacional) aparece como un hecho clave para en el camino de propiciar la obra, pero de cara a la *concreción efectiva* del *anhelo victoriense*, su importancia remite a interesar al “sector privado”. En este momento, nuestros interlocutores llevan al espacio discursivo del *trabajo* (político) la gravitación de *su* conocimiento destacando la importancia que tuvo una Base de Datos en el proceso de Licitación Pública del *puente*. Asimismo, particularizando la autoridad de sus acciones, los “políticos” destacan que su participación activa en el proceso licitatorio autorizó cognoscitivamente *su trabajo*, el cual colaboró iterativa y legítimamente con el proceso por el cual el *puente* pasó a ser una realidad.

El hecho de que proceso licitatorio contemplase la compilación de los *estudios* elaborados hasta el momento, indicaba que de esa manera se capitalizaba lo “ya hecho”. Esto era leído por los políticos como una comunicación recíproca entre *lo trabajado* por ellos y las perspectivas de los “técnicos” del sector privado (ingenieros, consultores, economistas) que se competían para ser Concesionarios de la obra. Por otra parte, el “sistema de data room” también coadyuvaba la posibilidad de un arreglo “sintético” entre las empresas *interesadas*, ya que funcionaba como espacio configurador de cierta división técnica del trabajo: *por ejemplo venía Techint, que se dedica a un tipo de obra, venía Pilotes Trevi que hace únicamente pilotes*. En este sentido, nuestros interlocutores “políticos” destacan que el *data room* colaboró en la determinación de *quién iba a ser el oferente final*, ya que con el acopio de información como eje rector, *se presentó cada uno de los rubros o los perfiles de empresas y después este sistema [data room] permitía que se unieran, que se arme entre ellos el consorcio, y opinando, consultando, cruzando información, y en definitiva ellos mismos opinando desde el punto de vista técnico y luego desde el punto de vista económico, cuáles son las cosas que se debían llevar adelante para que llegue a un feliz término el proceso licitatorio*.

Desde la perspectiva de nuestros interlocutores, “felicidad” y “éxito” se articulan en el proceso licitatorio gracias a su *esencia*, una naturaleza según la cual *el Estado se obliga a incorporar*; esto es, que *el Estado Nacional y los provinciales y municipales incorporen toda la legislación vigente, los estudios de factibilidad técnicos, los estudios de transitabilidad que hizo Vialidad Nacional, todo, a esa base de info*. En este marco, reunir los fragmentos dispersos tenía que ver con que *el Estado había gastado un millón doscientos en hacer el estudio de factibilidad y ya tenía un prediseño de la obra*, pero sobre todo se relacionaba con la utilización de los resultados de todo un *trabajo previo*. Tal capitalización cognoscitiva del *trabajo* tenía arraigo especialmente en el hecho de que *nadie sabía de la obra*, en otras palabras, en que así como antes de *interesarse* la Nación ésta no contemplaba en su agenda esta *obra de integración*, nadie del “sector privado” tenía agendado *invertir* en el *puente*. De esta manera, de acuerdo a cómo *se trabajó* la relación entre conocimiento e interés en el proceso licitatorio éste aparece como algo *exitoso* gracias al *data room*, el cual siendo *el primer caso aplicado en la Obra Pública Argentina*, propició un proceso *sin impugnaciones* (pese a que *el Estado duplicó su oferta*)<sup>xlvii</sup>. Para los protagonistas de la “historia reciente” de la vinculación este “éxito” significaba consensuar la obra, reunir *conocimiento y trabajo e interés* en un “final feliz”, y para los “privados”, importaba sobre todo un ahorro de energías y tiempo que tornaba más atractivo *invertir* en el *puente*.

La “esencia del sistema de data room” también se completa con el hecho de que el *puente* no es un *capricho político* sino que responde a una *necesidad concreta* avalada por el *estudio* de sus *solución*. En este contexto, si la “reforma estatal” se percibe como marco propiciatorio institucionalizado de la reformulación de las relaciones entre Sociedad y Estado, *el data room* aparece como una resultante material de su eficacia, y todo apoyado en un esquema ‘decisivo’. La “moraleja” que extraen nuestros interlocutores es ilustrativa al respecto: *el Estado conjuntamente con el sector privado es bueno que participe, hagamos un estudio de factibilidad, que se estudie todo, qué opina una empresa, qué opina la otra, en definitiva, que se asocien*. En esta asociación de saberes, el *trabajo* (político) por el *puente* dimensiona su gravitación ya que, como dice un diputado: *hay muchas obras que uno dice no son viables, no es viable “queremos cruzar la cordillera”*. En otras palabras, si lo que se *quiere* está avalado, *desde el punto de vista técnico están los mejores aportes, desde lo privado, desde lo estatal y después se cuantifica, que es el tema por el cual se determina en definitiva quién termina siendo el adjudicatario*, esto connota una manera legítima de “responder a las demandas de la gente”.

Articulados los múltiples sentidos del *data room*, los progenitores “políticos” del *puente* lo resumen como *el sistema que permitió que esta obra fuese una realidad*, recurriendo también

al contraponer una hipótesis falsable: *si el Ministerio de Economía y el Ministerio de Obras Públicas de la Nación decían “llamamos a que vengan” así nomás sin incorporar las empresas (que opinaran, sacaran datos, se asociaran) difícilmente alguna empresa se presentara, comprara un pliego para hacer una oferta, porque nadie conocía la esencia.* De esta manera, no sólo *trabajar* aparece como fundamento; *conocer* y *poder* son necesarios para *interesar*, y como tales, repercuten en cómo se sitúan los profesionales de la política en el proceso del *punte*.

El *data room*, como espacio productivo donde se compila y se pone en circulación el conocimiento “autorizado” de una meagaobra de infraestructura vial, es también lo que apuntala la legitimidad del *trabajo* de quienes están capacitados para sustraer la articulación entre lo público y lo privado al ámbito de la representatividad. Como señala Jungen Habermas, de “una articulación de las necesidades según criterios de saber técnicos, tan solo puede quedar ratificada *en la conciencia de los actores políticos mismos*. Los expertos no pueden sustituir en este acto de ratificación a aquellos que tienen que salir fiadores con su vida entera de las nuevas interpretaciones de las necesidades sociales y de los medios que se acepten para la solución de las situaciones problemática; con esta reserva, sí que pueden, empero, anticiparlos” (1999:150).

### **III.5. Especialización y legitimidad**

Como hemos visto para el caso del canal de servicio, la legitimidad del accionar de quienes *trabajaron porque el puente sea una realidad* se apoya en las condiciones en que se construye *su* conocimiento; dentro de estas condiciones, el *data room* representa la formalización del límite al conocimiento diferencial de ciertos actores sobre la obra pero su exclusivismo no se debe sólo a esto. Desde el punto de vista de los victorienses, a partir de que se concreta el *interés* nacional en el *punte* (desde que comienza lo que identifican como la “historia reciente”) se produce a nivel del conocimiento una diferenciación similar a la que resulta de la relación entre *historia* y *trabajo*, donde ciertos actores (y no el *pueblo* que en conjunto lo quería) fueron los que concretaron el *anhelo centenario* con su *trabajo* (el trabajo político).

Los responsables “políticos” del *punte* son también los que *saben* legítimamente de la obra, pero en este caso, la exclusividad local viene a ceder en un sentido novedoso. Si la inclusión de la vinculación (a través del *punte*) en la agenda del Ejecutivo Nacional materializó el pasaje de intereses desde un sentido local a uno nacional, de manera tal que un conjunto de actores nacionales aparecen compartiendo el “logro” con los locales; por su parte, la licitación y específicamente el espacio delineado por el *data room*, cristaliza el pasaje del interés público al privado resultando autorizadas la injerencias cognoscitivas de ciertos actores en desmedro de otros más allá del cambio de escala, el cual deja de ser significativo. Es gracias a la

actualización de cierta idea de “especialización” que *trabajo y conocimiento* producen resultados a nivel del consenso sobre el *punte*. En este marco, los “especialistas” no detentan saberes exclusivos a priori (por ejemplo, saberes científicos y saberes políticos) sino que el sentido de lo “especializado” remite a una exclusividad que deviene del proceso mismo por el cual se busca consensuar al *punte*.

Retomando la articulación *histórica* entre “lo centenario” y “lo reciente” en función del clivaje cognoscitivo- legitimante que introduce la “conexión física Rosario-Victoria”, nos encontramos que la ‘generalidad’ del privilegio local sobre la obra, desde que la vinculación *es* el *punte*, se hace centrípeta al tiempo que centrífuga. En el primer sentido porque de entre los actores locales son algunos los que saben del *punte* (los que realizaron las gestiones del “interesar” y lo “concretaron”). En el segundo sentido porque “saber” del *punte* responde a la “especialización” respecto de la obra, que ciertos actores (sus “responsables políticos” y sus “responsables privados”) detentan más allá de la propia pertenencia local porque tiene que ver con la comunicación entre sus trabajos.

Ahora bien, si es posible plantear una suerte de escala de escisiones de acuerdo con cómo el *punte* se constituye en obra pública, política y de inversión privada, su articulación está dada por la capacidad de referencia autorizada de ciertos actores. Paralelo al cambio de tónica histórica (de centenario a reciente) y al de escala (de conexión a integración), cierta legitimidad cognitiva referencial posiciona como especialistas a actores específicos cuya relación con la obra, a través de su *trabajo* y su *responsabilidad*, deviene autorizada. En otras palabras, en “el capítulo reciente de la historia” hay quienes “saben” del *punte*, *lo conocen de cerca*, y por lo tanto, aparecen como los únicos autorizados a tomar decisiones en torno de la obra y responder o participar de la respuesta a *necesidades* socialmente configuradas. Así, el mismo “grupo” que articula lo local y lo nacional al ritmo sordo del dominio conjugado, propicia un “acuerdo” entre lo público y lo privado que no se resume en la relación entre concedente y concesionario de la obra sino que subsume la relación por el que múltiples intereses concesionan mutuamente su salvaguarda, incluido el *pueblo que lucha desde hace más de cien años*.<sup>xlviii</sup>

Desde el punto de vista del proceso social de producción de consenso sobre el *punte*, los referentes “políticos” autorizados del *punte* son reconocidos como tales en función de las relaciones que entablan con el resto del universo social que rodea a la obra. Así, son los que saben por un distanciamiento común respecto de quienes *no conocen bien el tema del punte*; esto implica diferenciarse de la población local a cuyas necesidades dan respuestas, pero también implica distanciamiento de sus “colegas” del sector público (gobierno municipal, provincial y/o nacional según cómo se actualice el balance de fuerzas) que no *trabajaron* por la obra.

Asimismo, su configuración como “especialistas” del *punte* rehusa tanto una división tradicional entre saberes<sup>xlix</sup> como una en función de prácticas específicas según la pertenencia al sector público o al privado; obran según una división de labores (por *pensarlo, planificarlo, estudiarlo y/ o gestionarlo*) que presentan como “eficaz” por ser iterativa pero en este sentido que descarta todo pie de equivalencia: sólo *ellos* están capacitados para definir *lo necesario*.

Socialmente posicionados como los que *lograron el puente*, estos profesionales de la política son capaces de estructurar legítimamente el sentido en que *gracias al partido* (a través *ellos*) se le dio un contenido definitivo y concreto al *anhelo* (puente), se confirmó su dirección (Rosario) y se otorgó un sentido de beneficio privado y local al tiempo que *compartido* y general. Es por medio de su *trabajo*, el trabajo político, que el *punte* aparece articulando y satisfaciendo múltiples *intereses y necesidades*; esta estructuración también permite que sea una empresa privada la encargada de su ejecución y usufructo, y aún así los victorienses lo consideren la concreción de su *anhelo centenario*.

La producción de consenso sobre la conexión física Rosario-Victoria implica un proceso dialéctico entre lo público y lo privado al mismo tiempo que entre representantes, representados y representaciones. En este movimiento, lo público, en tanto inserto en la órbita estatal, es “procesado” por el accionar político mediante el doble movimiento de apropiación-creación del *proyecto* (de lo público a lo político y de lo local a lo nacional) y a partir de él, la posterior concreción- concesión de la obra (de lo público a lo privado), configurando su olvido como contraparte del consenso. En ambos sentidos, el *punte* no es de todos siendo *para* todos.

En el proceso que nos convoca, interés, conocimiento y trabajo configuran el sentido por el cual el *punte* diluye y al mismo tiempo restituye su sentido de obra pública, política y de inversión. En principio, porque hay un efecto de verdad en el reconocimiento del trabajo; siguiendo a Foucault: “No basta con decir que el poder tiene necesidad de éste o aquel descubrimiento, de esta o aquella forma de saber sino que ejercer el poder crea objetos de saber, los hace emerger, acumula informaciones, las utiliza” (1992:108). Por otra parte, porque parafraseando a Bourdieu (1996) el poder simbólico está fundado en dos condiciones: constituirse como un poder fundado sobre la posesión de capital simbólico (autoridad adquirida en luchas anteriores) y ser eficaz (que depende del grado en el que la división propuesta está fundada en la realidad); así, el ‘*ejercicio legítimo del efecto de teoría*’ conduce a poder de hacer las cosas con palabras al tiempo que consagrar o revelar cosas que ya existen. Finalmente, porque el sistema de *data room* permite que el conocimiento puesto en circulación en el proceso licitatorio sea monopolizado por ciertos actores, los saberes resultantes del trabajo “acumulado”,

más que una transformación, se constituyen como creación donde la polifonía es el ruido laborioso del “eureka”.

Para consensuar la obra, los actores destacan una distinción – especialización crucial basada en las condiciones de saber sobre la obra. pero en tanto que su actualidad está permanentemente renovándose, la gravitación de tales condiciones se liga a su recreación continua en una “verdadera” trayectoria de autorización. En ambos sentido, es el trabajo (político) la clave del saber, el cual lejos de mediar entre intereses, forma parte de su desarrollo: hay una constitución mutua, conflictiva, *heteroglosica* (Voloshinov 1992).

La trayectoria desde *anhelo centenario* a *proyecto de integración* y la del pasaje de “obra aprobada” a “obra en construcción” introducen al proceso del *punte* un clivaje específico basado en el *conocimiento*. No solamente en el marco de la licitación, el *punte* aparece como función de cierta vinculación entre el saber *acerca* y la autorización *respecto* suyo; el saber legítimo aparece como parte activa del *trabajo* que homologa *punte* y vinculación y ‘*la codificación hace posible un consenso controlado sobre el sentido*’ (Bourdieu 1996:89). Así, el conocimiento sobre el *punte* está íntimamente relacionado con el haberlo “lograrlo” y son ciertos actores los que portan el saber que torna “autorizadas” sus afirmaciones sobre la obra.

Ahora bien, en esta homologación constitutiva de sentido, el ‘*efecto de oráculo*’ (op. cit.: 165) sobre el *punte* reposa en su objetivación como tríada fundamental al tiempo que articulador histórico de múltiples intereses; esto es: que el *punte* pueda ser al mismo tiempo una obra de infraestructura pública, una obra política y una obra de inversión privada sin tener que “recordarlo”.

## Capítulo IV

### Un puente entre miedos y expectativas

*“La sala de esta escuela es una ciudad inmensa  
en la que viven un millón de habitantes,  
solamente se mueren de hambre en la calle, al año,  
veinticinco. ¿Qué os parece esta prosperidad?”*  
Ch. Dickens (Tiempos Difíciles)

#### IV.1. Progresar o cómo superar el aislamiento

Al indagar en las representaciones sociales sobre el *vincularse*, nos encontramos con una noción que hegemoniza la ‘orientación cognoscitiva’ de los actores (Foster, G. 1974). Situada socialmente como contenido y evaluación del *puente*, poseedora de un papel fundamental en cómo los victorienses piensan su “actualidad” y “lo que vendrá” en su entorno más próximo, y asociada dinámicamente con las nociones de *integración* y *conexión*, su recurso permanente constituye a esta noción identificada con el término *progreso*, en mecanismo de producción de consenso.

Para los responsables de la ejecución, mantenimiento y explotación del *puente*, para sus “responsables” políticos, para quienes se encargan del “control” de las obras, y para los actores locales -que se ubican como “algo más” que sus futuros usuarios-, el *puente tiene que ver con el progreso*. Así, los diferentes “momentos” de la *historia* conectiva centran los debates en torno a la *necesidad* general de vinculación y a la *necesidad* específica del *puente* actualizando su aspecto de deseabilidad más vivado en un anclaje directo en *el progreso*. A su vez, la trayectoria “formalizadora” que finalmente quedó plasmada en el llamado a Licitación Pública del *puente*, también se orienta según un sentido de *progreso* a nivel local, regional, nacional e internacional, donde *progreso* -en ocasiones como sinónimo de *desarrollo*- e *inversión* conforman el campo semántico de los parámetros de “eficiencia” de la obra.

Desde el punto de vista del proceso de producción de consenso sobre el *puente*, la dirección de sentido atribuida a la trayectoria de la vinculación entre Victoria y Rosario a través del *progreso* implica que quienes se arrogan la paternidad de la obra destaquen la legítima *continuidad* de sus ideales con los de “los artífices históricos de la conexión”. Así, haciendo alusión a que el *puente trae progreso*, pasado *centenario* y presente *reciente* se unifican en una suerte de parentesco de lo deseable. Esta “convicción” es la que enfatiza, por ejemplo, el ex-intendente al destacar que *nosotros* [el justicialismo y específicamente un grupo de allegados y colaboradores] *tomamos la posta pero siempre hubo gente interesada en que se haga*.

Los “pioneros”<sup>1</sup> de la conexión, como nos manifestaba otro “compañero”, eran *interesados* que obraban como *idealistas*, que *querían la famosa traza, el desarrollo, el futuro*

antes que el rédito económico. Él mismo, antes de insertarse en la función pública, *se metió a trabajar* con ellos cuando estudiaba arquitectura, y destaca que gran parte de su *vocación y experiencia* se deben a los años que compartió con los *visionarios fanáticos de la ciudad* que se reunían en *comisiones pro-conexión* para *gestionar y presionar, por amor al arte, para traer el progreso*.<sup>li</sup>

La noción de *progreso* permite unificar más que semánticamente las acciones *previas* con los *trabajos* de quienes materializaron el *anhelo* al situarla como *el objetivo común* a todos los que *se movieron* por la vinculación. Sin embargo, como el ideal en que reposa la vinculación, su apelación no es privativa de grupos o “elites” *progresistas*. Los victorienses hacen referencia al *anhelo* de vincularse como parte de una *lucha por el progreso* local, y describen *lo positivo del puente* en una íntima asociación con aquel. En este sentido, el *progreso* también se constituye en la concreción a priori de su “hipótesis”, que sustenta y condiciona diversas “empresas” asociadas a la vinculación -proyectos culturales, urbanísticos, educativos, comerciales, entre otros- que asumen asentar en *él* al tiempo que redundar en *más*.

Los actores conciben al *progreso* en un sentido que se aproxima a cómo interpretan *la historia* de la vinculación con Rosario: sus sentidos se resignifican a la luz de valores actuales y expectativas a futuro. Por ejemplo, la relación entre *progreso* y *vinculación*, aparece históricamente como un vínculo sujeto a la influencia de “la hipótesis de guerra” entre Argentina y Brasil. Como nos manifestaban nuestros interlocutores, gran parte de la negativa histórica de cara al reclamo conectivo estaba relacionada con un *plan estratégico del ejército por las dudas que nos invadía Brasil*.<sup>lii</sup> En este sentido, el destino del proceso de vinculación entre Victoria y Rosario no fue inmune al giro diplomático de los países.<sup>liii</sup>

En este marco de coyunturas políticas atravesadas por el país que dan sentido a la relación entre progreso y vinculación, otro eje multiplicador de sentido del *progreso* se basa en los cambios significativos ligados a “la escala”. Mientras que en la *historia centenaria* la noción de *progreso* se inscribe como *conexión* (y en argumentaciones de carácter local e insertas en preocupaciones relacionadas con el mundo circundante de los victorienses); en la “reciente” también lo hace como *integración* (donde los argumentos se inscriben a escala de los “estadistas” y sus visiones extralocales). Así, la variable dinámica de la *necesidad* del *vincularse* puede aparecer como algo *positivo* para la ciudad, para la región, para el país, y/ o para el bloque de países que conforman el Mercado Común del Sur.

### **Progreso como conexión**

El *anhelo* victoriense de vinculación como paliativo a su *aislamiento* se inscribe históricamente en asociación con la idea de *progreso*. Por ejemplo, la decisión de Urquiza de

mandar a construir un canal *que resolviese el problema de Victoria* se considera producto de *algo más que su visión federal*. Para los victorienses esta decisión tenía que ver con algo que era *decisivo* para la *evolución y progreso* locales: los yacimientos de cal. De la misma forma se consideran las mejoras realizadas al puerto de Victoria: *favorecer el desenvolvimiento de una rica zona de la provincia y evitar su atraso respecto de otras de situación privilegiada*. En este sentido, si Córdoba había *ganado* la carrera de la cal (ver capítulo I), la atención dispensada al puerto de Victoria tenía que ver con el reconocimiento de la zona como estimuladora de concentración de *gente que naturalmente busca los centros mejor dotados y el equilibrio de una provincia igualmente rica y progresista*.

Ahora bien, los actores locales destacan que, amén de sus “cualidades naturales”, el *problema* de Victoria era que *necesitaba estar conectada* (“sacar afuera” su producción) para *progresar*. En este sentido, si bien el río era un aliado histórico, no bastaba para “competir”, ya que, tal como nos comentasen Córdoba *gana con rapidez en la colocación de su cal porque tiene su tren rápido a Buenos Aires, de Córdoba a Rosario*.

Además de no poder *igualar el progreso* de “otras” regiones, los victorienses manifiestan que la vía fluvial -combinada en tramos con la terrestre- estaba condicionada por el *centralismo* del sistema productivo, que dirigía a Buenos Aires la mayor parte de lo producido localmente. En el marco de una “dependencia” agravada por el *aislamiento* de una provincia bordeada de ríos, se resalta lo fundamental de una propuesta planteada a fines del siglo XIX por el entonces intendente de Victoria. Piaggio propone un *nuevo rumbo* a la iniciativa conectiva: cruzar el Paraná hacia la ciudad de Rosario, que aparecía *próspera, pujante y con capacidad para asimilar toda la producción del departamento*. Con esta propuesta se *evidencia la necesidad de concretar la vinculación física*; y su vínculo con el *progreso* se traduce en el “espíritu federal” ampliado en términos de que *propender al desarrollo* de Victoria era algo más que mejorar su puerto, se afirmaba la *necesidad* de objetivar su conexión.

Sin logros concretos pero con la misma motivación de *progreso*, durante la gestión de Cudini como intendente de Victoria se entregó un volante que sentenciaba: “Victoriense: no sea indiferente, va contra el progreso del pueblo. Envíe este telegrama el 21 de setiembre”, y separado por una línea perforada: “Destinatario: Presidente Perón. Buenos Aires. Adhiérome Construcción canal Victoria Rosario”. Corría el año 1951 cuando el volante -que actualmente se exhibe en el museo local Carlos Anadón- se repartió en toda la comunidad y debía ser enviado por los habitantes, llegando a despacharse más de 5.000.<sup>liv</sup> Aunque la iniciativa no tuvo “éxito”, intentos *fallidos* como éstos multiplican las dimensiones del espectro de iniciativas que recorren

ciento y pico de años de lucha por *una obra intermedia entre la Capital Federal y Paraná y entre Santa Fe – Córdoba de abrir un gran surco por un desarrollo más armónico en el país.*

## **Progreso como integración**

En el marco de la *necesidad* de objetivar la vinculación de Victoria, el proyecto del *punte*, se inscribe dentro de un cambio de tónica argumental respecto de las relaciones entre progreso y vinculación. En este sentido, el *trabajo* político de lograr apoyo al proyecto vial se ubicó en sintonía con “procesos actuales”. Así, sin descartar el postulado de la *necesidad de conexión*, la relación entre *punte* y *progreso* se pasa a enfatizar más desde la idea de *integración*.

Quienes “tomaron la posta” de la *lucha por conectarse*, se hicieron eco de supuestos tales como que “el nuevo contexto mundial reposa en parte sobre cambios económicos que se dirigen a la integración de los mercados y a la constitución de grandes espacios económicos” y que el “crecimiento económico” requiere aumentar la “capacidad de competencia interactuando con los nuevos centros productivos y comerciales”.<sup>lv</sup> De acuerdo con esto, llevaron adelante una serie de gestiones para hacer del *punte* la realidad del anhelo centenario.

Gestionada *personalmente*, la relación entre *punte* y *progreso* se inscribe a nivel extra-local en el marco de la *necesidad de consolidar corredores de exportación que articulen las economías regionales con los nuevos bloques*, argumentando que “el comercio de América Latina ha crecido más con el Pacífico que con cualquier otra área del mundo”. Asimismo, planteando las bondades del MERCOSUR que apelan al *progreso*, sin abandonar el campo semántico de la “conexión”, los “políticos” sumaron argumentos a los que ya contaba la *lucha histórica* de la localidad por conectarse con la “vecina” Rosario.

Una vez inscripto el *punte* en el cuerpo de la Nación, la necesidad de la obra se justifica como paliativo a la *acuciante necesidad de infraestructura* y especialmente de aquella que es capaz de *consolidar la integración de las regiones*. Como nos manifestaban nuestros interlocutores, la Nación participa *en este sentido de tratar de hacer la conexión bioceánica*. Así, el *interesar a la Nación en el punte* tuvo un anclaje crucial en el significado de *integración* que tiene la obra, puesto que, como explican quienes llevaron a cabo este *trabajo*, *éste es el motivo y en definitiva el porqué de la Nación de subsidiar semejante emprendimiento*.

Como obra con “importancia integratoria”, el *punte* también tiene otro sentido de *interés*; así como la obra *importa* por su aspecto de integración nacional e internacional, el *punte* también es importante para la “región centro”, formada por las provincias de Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos. Esto se debe, en términos de nuestros interlocutores, a que *las regiones se definen por un criterio plano, por la existencia de proyectos en común*.<sup>lvi</sup> Así, más allá de las

relaciones vehiculadas por el debate en términos de la oposición CRECENEA y Región Centro<sup>lvii</sup>, los actores conciben que la obra plantea su homónimo para la *integración regional* en función de que determinadas provincias van a verse *favorecidas* con el *punte*, y sobre todo puesto que, según afirman los justicialistas locales, *los primeros diez o quince años del puente van a ser más que todo una integración regional*.

Los profesionales de la política comparten con los “constructores” del *punte* y quienes pueden verse favorecidos con la obra en la comercialización de su producción, la concepción del *punte* como parte de políticas de desarrollo acordes al *cambio geopolítico y estructural* del país y la región que apuntan al *desarrollo de la economía*. Sin embargo, el *progreso* ligado al *desarrollo económico* no es el único sentido en que la apelación a la integración pone en relación *progreso* y *punte*. Remitiéndolo al propio *progreso*, los victorienses se hacen eco de las alusiones a la capacidad del *punte* para *realizar la ruta del Mercosur* a través de viabilizar el “corredor biocénico”. Muchos “ciudadanos comunes” identifican la trascendencia del *punte* – que ostenta el estatus de mayor obra en construcción de Latinoamérica- con su capacidad de integración y ambas con una propiedad “autoevidente” de beneficios a nivel de *progreso* local.

No obstante, aún cuando *la cuestión del Mercosur* se constituye en una respuesta casi automática de los actores locales cuando se les pregunta por la “necesidad” de la obra, como parte de la conflictividad inherente al proceso de producción de consenso sobre el *punte*, las concepciones sobre “progreso como integración” aparecen “indefinidas” frente a las concepciones nucleadas en la idea de progreso como conexión. La historia local de la vinculación presenta a la noción de *progreso* más arraigada con el anhelo de conexión, donde el hecho de superar el aislamiento asume formas más estables para definir lo necesario. En este sentido, mientras que muchas personas identifican *progreso* con la posibilidad de que aumente la oferta de empleo, otras conciben una coexistencia entre la certeza en que el *punte trae progreso* y la duda respecto de que *traiga trabajo*. A su vez, pocas personas nos han señalado esta contraposición como problemática; en la mayoría de los casos se asocian conexión, integración, puente y ruta transoceánica con *progreso* sin recabar en las formas en que éste se materialice.

### **Progreso como cambio**

Al ritmo en que los victorienses experimentan la obra con la paulatina concreción de las obras del *punte*, las “escalas de progreso” se yuxtaponen en el imaginario social de la vinculación de modo que integración y conexión resultan ambas sus implicancias. Pero si las escalas funcionan como ejes en la comprensión de la dinámica de los sentidos sociales del progreso, también las propias modificaciones de sentido sobre qué es progreso resultan

fundamentales para comprender la variabilidad y eficacia simbólica de esta noción. Así, por ejemplo, mientras que hasta poco más de mediar el siglo XX, el ideal hegemónico de progreso tenía que ver con las grandes urbes industriales y comerciales consideradas “irradiadoras de cultura” donde variadas posibilidades de empleo permitían apostar a progresar en un futuro; en los últimos años qué se considera una “buena calidad de vida” conlleva a que ciudades como Victoria, con “patrimonios naturales” deseables, aparezcan como residencias (de fin de semana o permanentes) cuyo valor se asocia al progreso.

Conscientes de las transformaciones relativas a qué es *progreso*, de acuerdo con las previsiones que hacen respecto de los cambios en la ciudad por el *pueblo*, los actores locales expresan sus posibles implicancias. Por ejemplo, si la idiosincracia *pueblerina* se valora positivamente como una suerte de *esencia* compatible con el *progreso*, al mismo tiempo se plantea la necesidad de salvaguardarla de ciertos *peligros* que aquel encierra. De este modo, lo que podría parecer una contradicción resulta de cómo se va resignificando la idea de *progreso*.

Las relaciones entre los múltiples sentidos del progreso y el cambio así como de sus relaciones mutuas son una parte fundamental de las percepciones locales del *pueblo*, las cuales llevan muy lejos la posibilidad de que *progreso* se identifique en un sentido único de cambio. En esta dirección, los victorienses plantean que perder su “estilo de vida” alejaría toda posibilidad de progreso, y también aseveran que si *antes* el *progreso* se encontraba “afuera” y por lo tanto era necesario *irse* (*salir de Victoria*) para alcanzarlo, en la actualidad y *gracias* al *pueblo* resulta totalmente plausible elegir entre ambos, o bien ambos.

Ahora bien, si la propia concepción del *progreso* es experimentada por los actores locales como variable, cuya resignificación es correlativa de las diferentes maneras en que el *pueblo* lo actualiza -como conexión y como integración-; de manera más o menos generalizada, los victorienses vinculan el *progreso que trae el pueblo* con la ocurrencia de transformaciones que, si bien no todas remiten a lo que se considera progreso, aparecen como *necesarias*. Es decir, las percepciones sociales del progreso están íntimamente ligadas a la idea de cambio: *progresar* implica *cambiar*. Durante lo que duró su mandato, la intendenta de Victoria pronosticaba: *esto seguramente va a cambiar; nosotros estamos acostumbrados a una vida de pueblo, nos conocemos todos, andamos por la calle y nos saludamos todos, eso va a cambiar, pero son los costos que hay que pagar con el progreso, es inevitable*.

## **IV.2. Las percepciones sociales del cambio: los impactos del progreso**

Para la mayoría de sus habitantes Victoria es *un pueblo*. Si bien detenta el estatuto de ciudad, sus habitantes identifican su vida como *pueblerina donde todos se conocen*. El marco formado por la *siesta sagrada* y las *puertas sin llave* describen la idiosincrasia de una ciudad donde la tranquilidad sólo se ve alterada con el carnaval<sup>lviii</sup>. Instituciones como el *Club Trabajo y Placer*, la *Sociedad Rural* y el *Jockey Club* enmarcan las reuniones a que acuden los descendientes de una oligarquía terrateniente próspera. El éxodo juvenil profundizado en las últimas décadas, por estudio y/ o por trabajo, determina una nostalgia de *épocas de esplendor*, que una población envejecida destaca de su ciudad, convertida en “casco histórico nacional”.

En esta ciudad que *supo tener su propio banco*, y ostenta la *única* Abadía Benedictina del país, los edificios principales dan sus espaldas al río y son las *joyas* locales de la “tradición”. La Iglesia (con torres de estilo gótico romano que cobija pinturas renacentistas al igual que el altar barroco) y el palacio municipal, que se terminó de construir en 1902 y *es uno de los pocos que mantienen intacta su fachada en el país*, al igual que la comisaría, rodean la plaza principal, donde es posible advertir el eje de una división espacial entre el *centro* y los *barrios* que recuerda quiénes viven *arriba* y quiénes *abajo* por más que el domingo todos se “encuentren” en misa o paseando.

Cuando se refieren a las características de su *pueblo*, los victorienses manifiestan que *es tranquilo* pero que *hacia 1998 cambió totalmente*; en este sentido, el inicio de las obras en la cabecera Victoria impactó como un cambio radical que trajo aparejadas una serie de *preocupaciones*. Según como identifiquen el sentido del *cambio*, los actores distinguen entre *lo positivo* y *lo negativo que traerá el puente* relacionándolos con el surgimiento de *miedos* y *expectativas*. Los *miedos* son asociados con la pérdida de *valores* y *virtudes* que los victorienses adscriben como *su manera de ser*; las *expectativas*, en cambio, se orientan a la concreción de proyectos anhelados. En ambos casos las posibilidades versan sobre la distinción de dos tipos de cuestiones: las relativas a la “vinculación en” –basadas en representaciones de “lo que venga”, y las relativas a la “vinculación con” - basadas en la idea de salir o el “ir a...”.

Desde el punto de vista del proceso social de producción de consenso sobre el *puente*, miedos y expectativas son permanentemente resignificados en tanto que aspectos dinámicos del cambio y, como desarrollaremos más adelante, no son mecánicamente identificados como la concreción o la contraparte natural del *progreso* sino que su variabilidad es parte misma de su actualización.

De acuerdo con su posicionamiento en el proceso general de vinculación y sobre todo a partir de la concreción “definitiva” de la misma, los actores señalan una serie de *cambios* en su cotidianeidad, que se identifican con cambios experimentados -que incluyen la experiencia vívida del cambio- o hipotéticos, a futuro; y en este sentido, a su vez, los victorienses también distinguen cambios “bruscos” de “lentos”. Así, ciertos hechos como la llegada de los “constructores” a la ciudad, se identifican como prueba de las modificaciones bruscas que trae el puente, ya que nuevos actores comenzaron a formar parte del horizonte cotidiano de la población; mientras que, en función de debates sobre *cómo posicionarse* en relación al puente, han tomado forma significativa un conjunto de “novedades” que se perciben como *cambios lentos* y cuya ocurrencia definitiva se pronostica a largo plazo.

Denominamos “impactos inmediatos” a los primeros, de acuerdo con su relación con las consecuencias directamente derivadas de la implantación objetiva de la obra; a los segundos, los englobaremos bajo el término de “impactos mediatos”, por su asociación-proyección con el proceso más general de vinculación. Cada uno de estos impactos, a su vez, da lugar a un conjunto de miedos y expectativas socialmente tipificadas de acuerdo al balance de fuerzas entre las implicancias de *quedarse o irse*.<sup>lix</sup>

## **Los impactos inmediatos**

El hecho del inicio de las obras del *puente* constituyó en sí mismo un cambio objetivo para el horizonte cotidiano de una población que importó la experiencia de un contraste con *cien años antes de esto en un puente que uniera las dos provincias más allá de lo que es el Mercosur hoy en día*. En este marco, a las visitas presidenciales y de personajes de la política nacional, se sumaron a la llegada de nuevas personas a la ciudad y la instalación del obrador como los *hechos* que connotaban los primeros indicios de la obra.

Como manifiestan los funcionarios locales, el impacto inmediato del puente significó la plena *conciencia del puente* en la población local. Según ellos, en la ciudad recién hubo *conciencia de la que la obra se hacía* con la puesta en marcha de la construcción, algo que *impactó cuando se instalaron las dragas, las máquinas*. Así, se plantea que el arribo de gente “extraña” a la ciudad, (principalmente se señalaba al personal holandés e italiano perteneciente a dos de las cinco empresas que integran *Puentes del Litoral*) coadyuvó a hacer más perceptible *el cambio*.

A la luz del impacto de la llegada de “extraños” a Victoria, sus habitantes comenzaron a percibir que era *necesario hacer ciertos cambios en Victoria*, de conformidad con la urgencia de ponerse a tono con los tiempos que les tocaba vivir. Así, por ejemplo, pudimos observar que en la zona del puerto, que es la zona de influencia directa del *puente*, se instaló una estación de

servicio –actualmente la única- y que varios de los galpones del puerto se refuncionalizaron y/o reacondicionaron para su uso. Por otra parte, el propio circuito del carnaval se modificó, concentrándose en la zona aledaña al puerto, donde la empresa Puentes del Litoral “donó” la construcción de una pasarela para que desfilen las carrozas.

A nivel de la ciudad, el impacto inmediato del *puente* también se dejó sentir, por ejemplo, en que algunos comerciantes *modernizaron* sus vidrieras y hubo quienes arreglaron las fachadas de sus casas, sobre todo en la zona céntrica. La llegada de nueva gente a la ciudad también significó una mayor demanda de trabajos vinculados al servicio doméstico (especialmente para el personal de mayor jerarquía dentro de la empresa); y otro hecho relativo a las nuevas presencias, en su gran mayoría hombres, es que se abrieron nuevos prostíbulos y, en las afueras de la ciudad, hoteles alojamiento. Asimismo, la valorización de las propiedades por un aumento de demanda se volvió un comentario frecuente cuya veracidad la probaba el hecho de que *había más gente en la ciudad*, aduciendo que *se sabe porque lo sacan de los medidores de luz y porque se ponían en alquiler casas que antes estaban “abandonadas”*.

De otra parte, problemas urbanos como la cuestión de la seguridad y el estado del pavimento o del alumbrado público comenzaron a ser leídos desde el punto de vista de que no era el acorde a lo que la ciudad *tendría* que brindar y que había que mejorarlos. Por ejemplo, en plena época de carnaval<sup>lx</sup>, una mujer *viuda de un policía* nos comentaba que mientras que sólo *había 250 efectivos, en este momento hay más de 800, a lo que se suma Prefectura Marítima*. Más allá de las cifras -que no se condicen entre los discursos que relevamos- se puso en acto la percepción de una *necesidad* de reforzar la seguridad de cara al “escenario de prueba” dado por carnaval.

Respecto de los cambios percibidos en el contexto del carnaval, los actores locales consideran que cada vez ven *más despliegue que en otras épocas*, y que *a los efectivos locales* se les unieron *de Diamante y Nogoyá*. Cabe destacar que el hecho de que los “refuerzos” provengan de ciudades cuyas Policías dependen de la Departamental Victoria, en cierto modo relativiza las respuestas al tema seguridad; no obstante, las interpretaciones locales conectan causalmente al *puente* con el hecho de *cada vez más gente en Victoria por los carnavales* -que según el gobierno municipal se debe a *su campaña* para promocionarlos- y el *aumento de efectivos*.

El impacto inmediato de la obra también se dejó sentir a nivel de la infraestructura hotelera local. Personas relacionadas con la actividad turística nos manifestaron que *la hotelería se vio completamente solicitada por la empresa*, de manera que para satisfacer la demanda de *capacidad y condiciones* de alojamiento, tuvieron que resolver un arreglo entre los dos hoteles principales de Victoria y las propias empresas constructoras. El arreglo importó que *esta gente*

*puso todo en condiciones para poder vivir*, lo que en general, como nos señaló una guía turística, resume la percepción de los resultados: *ahora hay aire acondicionado en todas las habitaciones*.

Ahora bien, de entre el conjunto de “impactos inmediatos” del *punte*, el que se convirtió en centro de las expectativas de mayor relevancia para los actores locales era la posibilidad de *encontrar trabajo en la obra*. En este sentido, muchos victorienses *desocupados* vieron la posibilidad de *progresar* a través de *entrar a la empresa* (como *obreros* en su mayoría y en menor medida como *técnicos* y *mécánicos*). Sin embargo, aún cuando se reconoce que *entraron a trabajar en el puente más de 200 personas* de Victoria, las expectativas locales no fueron cumplidas. Como veremos más adelante, el sentido de inmediatez ligado a este impacto tuvo que ver con el reconocimiento de una falta de capacitación, pero asimismo, el mismo hecho de no conseguir trabajo en la obra se constituyó en un impacto brusco para las ansias de *progreso* personal de los victorienses.

El incumplimiento de las expectativas locales ligadas a lo laboral, constituido como un impacto inmediato fue reconocido por el gobierno municipal a poco más de un año de iniciadas las obras. En el discurso de apertura del Honorable Concejo Deliberante del año 1999, el intendente de Victoria manifestó su *preocupación* porque, *ante la inminencia del enlace vial entre Rosario y Victoria no dio trabajo a la cantidad de familias que se esperaba*. Esta cuestión no tardó en sentirse como múltiple impacto, ya que al aspecto cuantitativo se le sumó uno cualitativo: si *muy pocos* victorienses entraron, aquellos que lo consiguieron lo hicieron en condiciones de *flexibilización* laboral.

Un *mecánico especializado en grandes máquinas* -tal su trabajo en el *punte*- subraya los parámetros que resignificaron el impacto de la obra para muchos victorienses que, como él, trabajaron o pretendieron trabajar en la obra. Desde su perspectiva, en una ciudad donde *hay mucha gente que no tiene vivienda y esta es una obra que va a durar por lo menos 4 años*, él considera que para *progresar* con un trabajo sabido “temporal” de antemano, *había que pensar en futuro, planificar, decir yo hago acuerdo con la empresa pero para que quede para el futuro, para la gente*. Sin embargo, tras haber *trabajado en el puente*, desde los inicios de la obra hasta principios del año 2000, dice estar *muy decepcionado*. Su decepción se liga a que la “planificación” quedó en ese plano, pero también a las condiciones en las que se trabaja en la obra: *la gente que está trabajando acá es toda jornalizada, no se paga mensualmente y ni siquiera por día, por hora, lo que implica que te enfermaste y perdés todo*. Condiciones agravadas por cuanto la situación laboral alternativa, *el mensual*, es sólo la de la *gente que trajeron ellos*.

En el relato del “mecánico” se condensan dinámicamente múltiples aspectos del impacto primigenio del *punte*. En su carácter de obra de ingeniería, una mezcla de *necesidad de trabajo* y *curiosidad* motivó a los victorienses *a interiorizarse acerca de lo que es esa obra porque es una cosa que nunca se vio*. Sin embargo, aún para los favorecidos, el saldo de la política de contratación y empleo de la empresa se percibe como algo negativo<sup>lxi</sup> que desarticuló estrategias personales de *progreso*, de *juntar más plata*, por ejemplo, *trabajar lo máximo*: de más. En este contexto, percibido como *habilidad de manejar la gente*, los criterios de selección y reclutamiento de la empresa se cuestionan en tanto dejan afuera *trabajadores formados* y con *necesidades mayores* como *sostener una familia*. Como impacto inmediato, una situación poco novedosa en el país es particularizada señalando que las cosas ‘podrían haber sido de otro modo’; algo pasible de constituirse en *progresar* se vuelve “más de lo mismo”.

Ahora bien, sin ser eufemismo de derrota, las percepciones locales de que *puede haber progreso sin más trabajo* toman en cuenta las decepciones locales respecto del trabajo en la obra de un modo que el progreso permanece intacto como fundamento del *punte*. Percepciones como estas nos llevan directamente hacia cómo los victorienses perciben los cambios más lentos y a futuro que acontecerán en su ciudad, ya que el posicionarse en función los cambios inmediatos en relación con el *punte* está íntimamente ligado a la percepción de su aspecto mediato.

### **Los impactos mediatos**

Tras la “toma de conciencia” de que *el puente era una realidad*, localmente surgieron debates relativos al tema de *posicionarse ante el cambio*. Estos debates se configuraron como planteos que retomaban las representaciones sociales sobre el *progreso* -como *conexión* e *integración*- en diálogo permanente con la experiencia “primigenia” del cambio. A su vez, tales planteos se expresan en *expectativas* y *miedos* de acuerdo con cómo los actores locales identifican la orientación del *cambio que trae el puente* a Victoria.

En este contexto, además de encontrarse con la *necesidad* de *enfrentar* nuevas situaciones, los actores se anticipan a otros impactos “a largo plazo”, donde se debate la forma que tome *el futuro* local. Una de las formas en que se expresa la percepción de impactos inmediatos del puente está relacionada con las implicancias del contacto directo con “la otra orilla”.

De acuerdo con las ideas del *progreso* como *conexión*, una de las expectativas más recurrentes entre los actores locales está en el rápido acceso a Rosario (y en general a la provincia de Santa Fe) como algo que, además de ahorrarles tiempo de viaje, abre un abanico de *posibilidades*. Entre las posibilidades se destaca el reencontrarse más fácilmente con sus afectos (muchos victorienses tienen familiares y amigos en Rosario) y sobre todo el hecho de *tener a*

*mano la segunda ciudad del país.* Como nos manifestaron, *ser socios con Rosario* permitirá un acceso *más fácil* a bienes y servicios que Victoria no cuenta o que sólo posee en pequeñas cantidades. Entre las cosas más apreciadas cuyo disfrute permitirá el *punte* los actores locales señalan: servicios de salud de alta complejidad, una oferta educativa más variada y de calidad en general, y educación universitaria en particular, así como productos comerciales, actividades culturales y de esparcimiento.

Ahora bien, las representaciones sociales sobre las implicancias de vincularse con la ciudad de Rosario poseen una larga trayectoria de estructuración de sentido (*centenaria*) donde el hecho como tal no impacta en sí a los victorienses. En cambio, y visto a futuro, algo que aparece como impactante respecto de la vinculación es su carácter *directo* y *rápido*, relacionado con su forma de *punte*. A su vez, el hecho de una vinculación vial -que contrapone 40 minutos con 5 horas de tiempo de cruce- moviliza representaciones sobre otros impacto mediatos, tales como los que derivan de la serie de cambios a acontecer en la ciudad. Estos cambios resultan de las ecuaciones entre la posibilidad de *quedarse* y *salir* con un ritmo diferente al acostumbrado, pero también implican recibir gente.

En este marco de *progreso* que permite elegir entre *salir* y *quedarse*, la población adulta contrasta sus experiencias personales con las *nuevas generaciones*, cuyos relatos recrean *las diferencias* entre *tener que trasladarse a distintos lugares*, y poder quedarse porque a partir del *punte* tienen *más posibilidades*. Los victorienses esperan que con el cruce directo los estudiantes puedan *ir a la mañana y volver a la noche, entonces comerían en Victoria* y de ese modo los padres no tendrían que *disponer de dinero para la universidad, dinero para la pensión y dinero para el traslado*. Asimismo, más allá de que Rosario no está exenta de problemas de desempleo, el *punte* plantea un panorama similar a nivel laboral: si antes era *necesario* radicarse en Rosario poder trabajar, ahora los victorienses pueden vivir en su ciudad y trabajar en la ciudad vecina. Según las múltiples caras del *progreso*, el corolario de todo esto les permite a los Victorienses delinear un futuro donde “lo positivo del *punte*” vierte tres cuestiones principales: *dinamización económica del municipio, aumento poblacional y disminución de gente que se va*.

En este contexto de miedo y expectativas *por el punte*, el aumento poblacional también se constituye en una preocupación para *la Iglesia*,<sup>lxii</sup> cuyos sacerdotes se plantean cómo abordar los cambios que va a traer el *punte*, al que le adjudican un lugar de *esperanza* por el *crecimiento económico, nuevas fuentes de trabajo y también un progreso cultural*, pero que también les trae preocupaciones específicas. De acuerdo con su responsabilidad por el *aspecto espiritual-religioso*, el cura párroco local nos manifestaba que como Iglesia *necesitan adaptarse al progreso* y para ello están trabajando en *cómo se va a encarar la cuestión espiritual ante un*

*inminente crecimiento poblacional*, tema que incluye *la necesidad de dividir la parroquia*, porque, y como los propios fieles destacan, *no se puede tener una sola parroquia con tanta gente*.

El *inminente crecimiento* poblacional también lleva a los actores locales a percibir como un impacto mediato de la vinculación la posibilidad de ver cumplidas sus expectativas de trabajar en la propia ciudad. Con esto se hace referencia al surgimiento de una serie de proyectos (privados y gubernamentales) como, por ejemplo, el *parque industrial que se va a instalar entre Victoria y Nogoyá*. El proyecto del parque industrial, aún sin visos de concreción, plantea la consolidación de un parque automotor, y forma parte de un planteo de *integración de la microrregión* o zona de influencia de Victoria, impulsado por el justicialismo local en forma conjunta con el del *puente*.<sup>lxiii</sup> Con este proyecto “en mente”, las previsiones locales indican que, *si en su momento muchos se iban a Rosario que tenía en un momento SOMISA, que tenía fábricas importantes, ahora piensan en volver a Victoria porque tienen esperanza de trabajar*.

Otro impacto mediato del *puente* está en relación con el turismo, ya que, según los actores locales, dadas las cualidades *naturales* de Victoria –su patrimonio biótico y arquitectónico- y las condiciones de *seguridad* que ostenta, *se va a consolidar esta zona como una zona turística*. Las percepciones locales de un progreso mediato relacionado con el turismo se emplazan en las convicción de poseer *una oferta turística interesante para el millón doscientos mil rosarinos que van a estar a treinta minutos de auto de Victoria*, y que radica en tener *el río, la caza y la pesca*.<sup>lxiv</sup> En este sentido, a principios del año 2001, la entonces intendenta admitía que *los cambios van a ser muy grandes y seguramente nos van a superar en muchísimas cuestiones*, pero se mostraba convencida en que *se augura un buen escenario de desarrollo económico*, demostrado en que *ha venido un interesante capital en inversiones para proyectos hoteleros y distintos servicios para el turismo*.

Los ejemplos más sobresalientes de inversiones turísticas *por el puente* que los actores locales destacan son el “Solar de Victoria” (un barrio náutico privado) y el Hotel Casino (un hotel de más 80 habitaciones con un casino). Ambos proyectos se están construyendo en la zona *turísticamente* más codiciada de la ciudad -entre la costanera y el río el primero, y el segundo frente a aquel y ambos secundados por verdes colinas- y son festejados por los actores locales de acuerdo con su significado para el *desarrollo* local. Así, por ejemplo, durante el tiempo que la maqueta del “Solar” estuvo en exhibición a la entrada del palacio municipal, quienes allí concurrían se detenía a observar el proyecto y comentaba con los demás su magnitud al tiempo que discutían sobre el futuro de Victoria.

Ahora bien, si existe un acuerdo más o menos generalizado en las implicancias positivas para el desarrollo local de este tipo de emprendimientos de infraestructura turística, ya que *allí se va a necesitar todo tipo de empleo, desde el cartero, todo el que se va a ocupar de la limpieza, el taxi, todos los servicios*; también hay quienes ven más críticamente cómo se han venido imponiendo. Este planteo constituye uno de los ejes que se debaten en torno al planeamiento urbano, constituido en sí mismo en una necesidad derivada de los impactos mediatos del *puente*. La apuesta por una orientación de la ciudad hacia el turismo implicó que ante las previsiones de un *crecimiento urbano inminente*, ciertos espacios urbanos valorados como “con potencial turístico”, como el barrio abadía<sup>lxv</sup>, comenzaron a ser percibidos como *contradicciones* para el desarrollo de la ciudad. Las objeciones a la configuración del paisaje urbano como *sin lineamientos concretos, desorganizadamente*, se puso en el tapete como cuestión socialmente debatida.

Constituido en un impacto mediato del puente, el planteo de *necesidad de* normar el ordenamiento urbano se actualiza en un marco donde la localidad define “lo que puede hacerse y lo que no”, tanto para los victorienses como para los que *lleguen de afuera*. En este sentido, quienes integran el Gobierno local destacan que *no se puede hacer cualquier cosa en cualquier parte, está todo legislado, está todo zonificado, los hoteles que vienen a instalarse tienen sus zonas ya definidas*. Y aún cuando hay quienes *dudan* que *realmente* hallan contemplado jurídicamente todas las posibilidades, más allá de estos reclamos y contrarclamos “políticos”, el ordenamiento urbano se percibe cruzado por el hecho de la “llegada de iniciativas”. En este sentido, se da por sentado que el desarrollo local -o aún la *hecatombe*- está en función de *inversores* que “llegan” al núcleo de desarrollo en que se convierte Victoria gracias al *puente*. Los actores locales leen esto en términos del origen patrimonial de los “proyectos”: *son todos de gente de afuera*; y explican esta situación (sentencia recurrente en nuestras entrevistas y observaciones) en términos de la incapacidad local: *la gente de acá no puede y el que tiene plata no quiere invertir en eso, invierte en lo que sabe y siempre hizo, en el campo*.

Ahora bien, al mismo tiempo que los actores perciben al camino de *desarrollo* local como uno de ritmo e itinerario *ajenos*, en lo que a ellos les *impacta* reconocen que los cambios a futuro no traerán un *progreso* para *todos*; es decir, la *fe* en él no llega a ocultar la actualidad socioeconómica diferencial de los actores locales<sup>lxvi</sup>. En este sentido, la postulación de una filiación local de la obra los mueve a asegurar que, siendo ellos en mayor o menor medida, los destinatarios naturales de sus frutos, en consecuencia, las consecuencias negativas del *progreso* también encuentran formas socializadas.

Dentro del marco de los impactos mediatos del *punte*, las expectativas de proyectar a Victoria como ciudad turística y recibir gente en general, mueven a los victorienses a *preocuparse* por el *tema de la seguridad*. En este sentido, que *Victoria todavía no tenga infraestructura* para ser una ciudad *de descanso para los rosarinos* -identificado como la *conurbación* desde Rosario a Victoria, donde la segunda se ubica como *ciudad dormitorio* de la primera- resulta menor frente al peligro que pueden entrañar el arribo de “otros”.

La llegada de “otros inciertos” (Leach, E. 1967) produce temor y ansiedad. Hay quienes remiten estos *miedos* a la propia idiosincrasia victoriense: *una población que siempre estuvo quieta, que vivió de la agroganadería, de la siesta del mate, de la tranquilidad*. Así se refiere un comerciante que ejemplifica “el contraste” desde su propio caso: *hace varios años, no muchos, el fuerte era tener en la esquina del negocio* (una tienda de ramos generales, ahora modernizada, que vende desde electrodomésticos hasta ropa de blanco) *16 o 17 argollas para los caballos y no para vehículos 4x4*. Este fresco bucólico escenifica las implicancias por las que se infiere que *el puente va a ser una explosión que los victorienses no dimensionan*; así como en un sentido más acotado, resalta temores “sectoriales” donde los comerciantes “van a tener que salir a competir” porque si bien *se van a abaratar los costos porque van a tener fletes mucho más cortos*, también *van a tener que adecuarse*, es decir, *competir con una nueva oferta*. Ahora bien, la *competencia* constituye un temor particular frente a otros que se plantean en forma generalizada.

Como contrapartida del aumento poblacional, el “aluvión zoológico” aparece como uno de los impactos mediatos del puente: el temor por *quiénes se van a instalar en Victoria* dimensiona un aspecto de las preocupaciones locales relacionado con la inseguridad. En este sentido, con el inicio de las obras surgieron planteos en torno de la *necesidad de reforzar la seguridad*, que en un sentido mediato se identifica con “el problema al momento en que se abra el puente”, identificado en la expresión “se nos van a venir los rosarinos”.

El *problema de la inseguridad* se concibe como función del crecimiento poblacional (permanente o de población en tránsito) conjugado con el aumento de la delincuencia y el asentamiento de villas miserias. En este marco, lo que *preocupa* a los victorienses es la llegada y sobre todo la instalación de “otros” que no puedan *controlar*, y si bien se reconoce que *se han hecho algunas cosas*, la afirmación generalizada es la de que *se necesita reforzar la seguridad*. En cuanto a las *cosas que están por hacerse* en el tema seguridad, nos manifiestan que de acuerdo *se esperan 65 familias de gendarmería que se van a instalar*; y aunque formalmente esta es la Fuerza correspondiente a una obra vial nacional, las lecturas del *tener controles de gendarmería* se referencian en términos de que la ciudad *se va a internacionalizar, va a ser el*

*paso obligado entre el Atlántico y el Pacífico, y en términos de contrarrestar el aumento de la inseguridad ya que el puente va a ser un punto estratégico de deslinde.*<sup>lxvii</sup>

De acuerdo al pronóstico de cambios para Victoria, actores de diversas instituciones se ven interpelados para, o compelidos a, dar respuestas a los *miedos y expectativas* de la población. Como señalamos respecto del caso del sector eclesiástico para el aspecto *espiritual*, la percepción de cambios a partir de la *apertura del puente* moviliza a sectores del gobierno local a asumir responsabilidades, especialmente las relativos a las múltiples aristas del *problema de la inseguridad*. En este contexto, el gobierno local prevee que en *los próximos seis años Victoria va a duplicar su población, y que va a haber un grupo de población en tránsito mucho más importante de la que actualmente hay*, consecuentemente -y enfatizando que en el país *no hay ningún antecedente de una ciudad de un millón doscientos mil habitantes vinculada a una de treinta mil habitantes por un puente* como para relevar comparativamente- advierten la *necesidad* de tomar recaudos por el *impacto*, sobre todo para *velar por la seguridad pública*.

Ahora bien, quienes *hicieron posible el puente con su trabajo*, destacan que más allá de tomar recaudos, hay sopesar la relación entre inseguridad y progreso por la *necesidad de dar respuestas* a todos y cada uno de los temores de la población. Estos profesionales de la política acuerdan en que *los cambios van a ser más o menos positivos en tanto y en cuanto se defina llevar adelante una serie de obras para la ciudad*, puesto que *Victoria no sabe todo lo que va a cambiar*. En este sentido, plantean que desarrollar *pautas* para orientar el impacto mediato es una responsabilidad crucial que *ellos* han venido asumiendo.

### **IV.3. El trabajo político para recepcionar los impactos**

En el contexto de *cambios positivos y peligros inminentes*, quienes “trabajan” desde la política *por el puente* conciben que *su función* es hacer todo lo posible para *aprovechar el puente y para que Victoria se desarrolle de su mano*. Porque *su población* luchó más de 100 años por la *conexión*, pero sobre todo porque *ellos* son sus *responsables*, estos actores consideran primordial capitalizar la orquestación del *progreso*. De acuerdo a cómo ellos lo manifiestan, estp implica coadyuvar el posicionamiento de la ciudadanía ante el impacto mediato del *puente* y, en un sentido general, canalizar territorialmente sus efectos positivos.

Las lecturas de la “responsabilidad pública” retoman la manera en que se construye la paternidad de la obra y lo constituyen en eje del proceso de producción social de consenso sobre el *puente*. En este sentido, nuestros interlo nos manifestaban que *es el municipio el que tiene la obligación de generar las condiciones para promover el bien común, que es para lo que está, estamos, obligados desde el sector público*, pero resulta que *no toma conciencia* de que el

victoriense tiene nostalgia a un cambio abrupto que no está acostumbrado, así como tampoco que se requieren *tareas de prevención ¡ya!*.

Los justicialistas contraponen su *trabajo* frente a la *inacción* del gobierno local en manos de la Alianza -identificada con el Partido Radical-. Por ejemplo, destacan que el *Partido* organizó una *encuesta*<sup>lxviii</sup> -en el marco de las elecciones generales de octubre de 1999- *para relevar las necesidades de la gente* donde se enfocaba explícitamente el tema del *puente*. El *trabajo* volcado en la encuesta ilustra cómo se posicionan estos actores en el contexto de temores y expectativas de sus “representados”. En clara alusión a los *miedos y expectativas* de la ciudadanía, el modo de construcción de la encuesta participa de la construcción de la *necesidad* del puente, y a la luz del proceso de producción social de consenso, la utilización de sus resultados les permite orientar la *satisfacción de necesidades* de la comunidad que luego transformarán en *proyectos* a través de conectarlas con la idea de *responsabilidad* y, sobre todo, con la de *trabajo*. Esto también les permite adelantarse a las consecuencias –impactos- que traerá el puente, y a partir de ello proponer *soluciones*.

Desde el punto de vista del proceso de producción de consenso sobre la obra y en función de la capacidad diferencial para movilizar recursos y poder, estos profesionales de la política plantean su *trabajo* como de *mentores y propiciadores* del progreso. Por los *pedidos que les hacen* y por sus propias *iniciativas*, ellos se autodesignan *los responsables* de lo que suceda en la ciudad. En este contexto, la apuesta de *capital político* (Bourdieu 1997b) se orienta a continuar con un *trabajo* que no acaba con la inauguración del *puente*.

El “trabajo político de recepcionar el cambio” se postula opuesto a la *actitud* de la *oposición* en términos de una contraposición entre *hacer positivo el cambio y evitar males sociales*, y llevar a que *colapse absolutamente todo*. Junto al diagnóstico de *necesidad de un plan de manejo del crecimiento, el plan maestro*, que determine las *condiciones del desarrollo* en materia de *seguridad, salud, servicios de infraestructura, etc.*, estos “políticos” señalan que al menos *hubo cosas que sí se hicieron*. Como veremos, la organización de la *capacitación* y la elaboración de la *ordenanza del 50 % de mano de obra local* se constituyen en ejemplos “de su trabajo”, un trabajo que pone en juego una lógica que es al mismo tiempo ‘*fágica*’, inclusivista y ‘*émica*’, exclusivista, que funciona como estrategia para controlar el espacio (Bauman 1994).

## **Capacitar para el progreso**

Como hemos señalado, la experiencia del proceso generalizado de *cambio* conduce a los actores a experimentar los impactos (inmediatos y mediatos) en términos del surgimiento de *necesidade*, entre las cuales se configura un común denominador entorno de *la necesidad de capacitación*. En este contexto, *trabajar en la obra, ser comerciantes competitivos, desarrollar*

*buenos servicios turísticos y conseguir mejores empleos*, son las áreas principales donde los victorienses destacan que es *necesario capacitarse para progresar*. A su vez, en este contexto también hay quiénes están “capacitados” para orquestar la *capacitación* de acuerdo con su posición relativa en el “dominio” pero sobre todo por el lugar que ocupan en la trayectoria del *punte*.

Los “políticos” que tienen un “conocimiento de cerca” de la obra por haber trabajado políticamente su “realidad”, destacan que además de la *organización de la capacitación*, también trabajaron en lo que los actores ubican como la *necesidad de cambiar la mentalidad*. Así, capacitar y adecuar se constituyen ambas en *necesidades* incluidas dentro de la agenda de cuestiones abordadas por los “políticos” en su trabajo de *hacer viable el progreso*.

El *trabajo* orientado a la *capacitación* se orientó según dos grandes núcleos problemáticos: el comercio y el trabajo en la obra. En el ámbito del comercio, con la colaboración de los responsables del Centro Comercial local, el ex intendente, el arquitecto y un grupo de colaboradores organizaron conferencias trayendo invitados especiales para tratar temas como “la competencia”. Estas charlas estaban abiertas a todos los interesados, tales como quienes para el ámbito del turismo, plantean la *necesidad de capacitar gente* que hablar inglés así como de concientizar a los dueños de confiterías, bares y restaurantes para que *adecuen* sus horarios de atención y en los gustos de los visitantes. Pero el ámbito en el cual nuestros interlocutores “políticos” manifiestan haber hecho *los mayores esfuerzos* es en *lo laboral*.

Según las cifras brindadas por Puentes del Litoral, la obra emplea cerca de 1200 personas –entre las dos cabeceras– y más de 3000 sumando el trabajo de proveedores e insumos (*La Nación* 29-11-2000). Sin embargo, las percepciones locales sobre las cifras de empleo en el *punte* no se perciben libradas al juego entre oferta y demanda. Los victorienses conciben al trabajar en el *punte* como algo correlativo a la filiación local de la obra, y en este sentido reconocen un “derecho” a trabajar en ella indisociable de “políticas” tendientes a favorecerlos. No obstante, a poco de finalizadas las obras, el planteo del “derecho local al trabajo” aparece como su revés.

Los actores ligan sus *decepciones* de trabajar en el *punte* a la *falta de capacitación* como un problema doble. Por un lado se plantea la *necesidad* de conocimientos específicos; en términos de un trabajador, porque se puede *enseñarle armadura a un tipo pero cuando lo llevás para que te arme una columna es otra cosa totalmente diferente, se usan otros materiales, la maquinaria que se usa es otra cosa, los montos en kilos son otros*. Por otro lado también se advierte que *se necesita aprender a trabajar*, por ejemplo, a *trabajar en equipo*. Ahora bien, más allá de esta distinción, la percepción de *falta de capacitación* se constituye en un rasero que

iguala a los trabajadores locales por la ausencia, vulnerando su posibilidad de insertarse laboralmente y, sobre todo, negándoles sus “derechos” como victorienses.

En este contexto, los profesionales de la política justicialistas destacan haber organizado *la capacitación para que la gente de Victoria pueda trabajar en el puente*. Con este objetivo, ellos gestionaron la organización de una serie de cursos que comenzaron a dictarse con anterioridad al inicio de las obras del puente, y según el ideal de que los victorienses tuviesen los conocimientos necesarios o ampliaran los que ya traían. Los cursos contaron con activa participación por parte de los victorienses, quienes a su vez los identificaban directamente con el Partido de sus “promotores”, es decir, los “políticos” que luego tuvieron que dar explicaciones frente al hecho de que *de las personas que capacitaron sólo unas pocas lograron entrar*.

Quienes *organizaron la capacitación* brindan diferentes explicaciones para las *decepciones* locales. Para algunos *entró menos gente* porque -más allá de la capacitación- se requería *cierta mano de obra cualificada que acá no había*. Esta explicación es relacionada con la de que el mercado de trabajo ha mermado en general, producto del *proceso de tecnificación*, lo que invierte el problema para convertirlo casi en un anacronismo: *este tipo de obras en otro momento, en otra época, habría traído aparejados una gran cantidad de puestos de trabajo*. Otras explicaciones aseveran que [la obra] *movió bastante pero el resultado económico no se ha estudiado*, sumándole el hecho de que *posiblemente en esta época de tanta crisis se diluya todo lo que vos podés hacer*. En la misma tónica, también hay quienes aseguran que gracias al *puente* en Victoria *la crisis se sintió dos años más tarde* [en referencia al año 2000].

## **El “plan maestro” para manejar el crecimiento**

Así como organizar la capacitación es parte de un *trabajo* de adelantarse a los hechos que vuelve “capaces” de interpretar las *necesidades sociales* a los responsables “políticos” del *puente*, gracias a este *trabajo* también participan de las definiciones del cambio. En este marco se inscribe un proyecto del justicialismo local donde, a través de un diputado (presidente del Concejo Deliberante por ese entonces) se propuso *eximir de impuestos a la empresa concesionaria ganadora siempre y cuando el 50% de la mano de obra que tomara debía ser de la ciudad de Victoria*.

Como manifiestan sus propios “creadores”, el proyecto que finalmente devino en ordenanza fue planteado dentro de la trayectoria que estos profesionales de la política venían protagonizando, y atendiendo específicamente a *cuando en el año ‘97 el Gobierno Nacional pide que tanto Provincia y Municipio eximan impuestos al Concesionario*. Dada la forma que asumía la relación entre *lo público y lo privado* en la ordenanza, como nos manifestaba el legislador, la propuesta derivó en *un debate con la oposición*, quienes los acusaban de *beneficiar a las*

*multinacionales*. Sin embargo, para ellos la polémica era infundada: *siendo una obra que estaba subsidiada por el Estado no le íbamos a estar cobrando impuestos al Estado*.

La ordenanza contemplaba la *necesidad de dar trabajo* a la gente de la ciudad, sobre todo porque, amén de que la obra era un antiguo *anhelo* local, se concretaba en un momento en que la desocupación –al igual que en el resto del país– iba en aumento. Pero la ordenanza también contemplaba la materialización de cierta concepción de *progreso* y de *cambio* fundada en el “conocimiento diferencial” (ver capítulo III) de estos actores que *trabajaron* por hacer posible al puente. Así, según el ex– edil, el proyecto *tenía un efecto: darle trabajo a nuestra gente pero no únicamente*. El principal objetivo de la normativa era *e-vi-tar los procesos de migración*.

De esta manera, como definición con fuerza obligatoria respaldándola, *la política del 50%* de mano de obra local aparece, ante todo recortando y normando la territorialización de un ideal de *progreso* específico, mientras que la generación de empleo representa su sentido secundario. Y a pesar de *tener conciencia* sobre “lo discriminatorio” de la justificación de la ordenanza, el razonamiento que la sustenta reposa en que a fin de cuentas es el “bien común” el que salvaguarda. Así, la posible experiencia de la inseguridad intensifica la tarea de construir el espacio social donde *‘deben ser renegociados los términos del armisticio y el modus vivendi’* (Bauman 1994:61).

Como nos manifestaban, *evitar los asentamientos de conjuntos poblacionales que vienen por la obra* es necesario porque de lo contrario, *encima que el Estado puso la plata para la obra, los tiene que atender, el Estado tiene que darles la casa, esto, lo otro*. Así, la medida describe práctica y simbólicamente una concepción de progreso donde el clivaje socioeconómico funciona como un dispositivo ideológico al interior de las luchas de poder tejidas en el marco de la legitimación de la obra; y también, al decidir qué es un cambio deseable, las representaciones sociales del progreso y las prácticas a nivel de los impactos inmediatos y de los mediatos se hacen inteligibles, pasando desde las inseguridades ontológicas de la gente a la seguridad normada. En este sentido, el ideal de *progreso* adquiere justicia de mecanismo consensuatorio, donde el aspecto normativo (marco) de la ordenanza se justifica desde su parte deseable (contenido).

Esta ordenanza que exige de impuestos a la empresa a cambio de que el 50% de sus trabajadores sean de Victoria, constituye una forma hegemónica de redefinir las relaciones entre las partes involucradas en el juego multidimensional de los intereses que intervienen en el proceso tejido alrededor del puente Victoria-Rosario.<sup>lxix</sup> En el sentido de doble recorte de los “beneficios” del puente -empleo y migración- la ‘dialéctica entre integración política y cambio social’ (Castells 1981) implica la puesta en acto de capacidades diferenciales para definir qué es

un cambio deseable. Así, anticipar qué sucedería hipotéticamente con la llegada de migrantes que “hay que atender”, sella con un contenido particular al *progreso* de acuerdo con la actualización de la relación de fuerzas que intervienen en el proceso más amplio del cual resulta la posibilidad de vincularse a través de un *punte*.

En otro orden de cosas, como respuesta al contexto de explicaciones de cara a las desilusiones locales, si los resultados de la capacitación y del empleo efectivo provocan titubeos, los “responsables políticos” de la obra aseguran que *sus esfuerzos* sí fueron exitosos en *el cambio de mentalidad*, al que miden a través de contrastar entre cómo se pensaba antes y ahora del *punte*. En este sentido, nos manifestaban que *por el ‘91 si se hacía una encuesta iba a dar que todos estaban en contra del puente, porque había mucho miedo*. Pero en la medida en que la idea de *locura faraónica* fue cediendo frente a una “obra posible”, *la gente se dan cuenta de lo positiva que es la obra*.

El cambio gradual “de mentalidad” que los “políticos” diagnostican en referencia al *punte* antes que a cómo se posicionan los actores frente al proceso de vinculación, se atribuye al *trabajo de explicarlo* ya que *nadie se imaginaba cómo iba a ser*, trayendo a colación las actividades que *ellos* llevaron a cabo, por ejemplo, que *se llamó a gente para dar charlas sobre seguridad de otras provincias para que cuenten sus experiencias*. Estas charlas (que a diferencia de las de la capacitación se organizaron totalmente desde *el partido*) según ellos, permitieron que *la gente se fuese dando cuenta que ahora podían tener centros de salud de primera muy cerca, que los chicos podían estudiar y volver a sus casas a dormir*, y en definitiva, los resultados son buenos. Y en definitiva, que *ahora todos toman la bandera del puente y se creen que lo hicieron ellos*.

#### **IV.4. Un puente hacia...¿qué progreso?**

Desde el punto de vista del proceso social de producción de consenso sobre el *punte*, cómo se configura el sentido de “lo necesario” es fundamental para articular los diferentes intereses involucrados en la materialización de esta megaobra. En este sentido, la forma de “hipótesis autoconfirmada” que asume el *progreso* lo constituyen en amalgama fundante de la legitimidad de la obra. Es decir, a partir de que no existe una definición unívoca para *el progreso que traerá el puente*, porque, su eficacia radica en que *‘tiene por verdad tener varias verdades’* (Bourdieu 1996:118) el progreso tiene un valor preformativo donde su misma posibilidad funciona como la *realidad* misma del Rosario-Victoria.

De acuerdo con cómo se interprete su lugar en la dinámica de lo local y lo nacional, el *progreso* actualiza el tamiz de las evaluaciones del *punte*. El recurso al *progreso* fusiona en

forma dinámica las múltiples representaciones de la obra, de su *historia* y de las expectativas y temores asociadas con ella. Y así como permite soslayar la pregunta por la “causa” enfatizando el “efecto”, también, gracias al trabajo político que orienta su refracción social, se constituye en “crédito eficaz” de reclamos, críticas y anhelos. De esta manera, atravesando pasado, presente y futuro, la eficacia simbólica de esta noción, anclada en su capacidad para dinamizar un contexto de sentido en ‘*la síntesis dialéctica de la unidad del significado con su multiplicidad*’ (Voloshinov 1992:113) permite que aún por su misma ambigüedad, el *progreso* se vuelva ‘*interesante*’.

Al encauzar las múltiples lecturas de la vinculación, el *progreso* funciona como una suerte de ‘*principio articulador*’ (Cohen 1974:102)<sup>lxx</sup> del proceso social tejido alrededor del *puente*. De esto resulta que el progreso se convierte en el interlocutor hegemónico del consenso. Pero si todo es leído en clave de progreso, el efecto de hegemonía implicado en el recurso a esta noción no es fortuito; responde a que su misma *posibilidad* pase de ser tal. Si el *progreso* funciona como paraguas valorativo dentro del cual él mismo es evaluado -la conexión es progreso y el progreso es conectarse, el progreso está de la mano de la integración territorial y el integrarse es progresar, progresar es la expectativa y los temores son sus costos-, esta “armónica casuística” tambalea cuando la atención se dirige a indagar las concreciones del progreso. Cuando los victorienses evalúan su cotidianeidad con las lentes del *anhelo*, el progreso se remite más a sus esperanzas.

Quienes se adjudican la paternidad del *puente* y la responsabilidad de sus “beneficios” afirman que *al progreso no hay que promoverlo porque va a venir naturalmente*; pero, sin embargo, también advierten que, para que sea *hecho* y no mero *anhelo*, *hay que encauzarlo*. En este contexto, de acuerdo con la política del “conocimiento de cerca” relativa a cómo se produce el saber diferencial sobre el *puente* (ver: capítulo III), *definir* y *trabajar* van paralelos. Así, en el ‘pasaje del *is* al *ought*’ (Bourdieu 1997b:28) la metáfora del progreso deviene en metonimia cuando progreso y puente resultan del trabajo, y sobre todo de *saber trabajar*.

## Capítulo V

### Un *punte* entre el aislamiento y la vinculación

*“No sólo no se produce el acontecimiento esperado  
sino que ocurre además aquel que no se esperaba:  
se hunde el puente, se arruina la cosecha, la medicina enferma más”.*  
Horkheimer, M. y T. Adorno (Dialéctica del Iluminismo)

#### **V.1. Consenso, homologación e indistinción**

El desarrollo del proceso social de producción de consenso sobre el *punte* está estructurado según la puesta en acto de una serie de mecanismos orientados a “hacer deseable” la obra. Desde el punto de vista del *punte* como “conexión”, el consenso se basa en que la obra y el *anhelo centenario* de vinculación “homologuen” su repertorio simbólico práctico asociado. Desde el punto de vista del *punte* como “integración”, el consenso radica en que la obra se constituya tanto en un inversión pública como en una privada. A su vez, la deseabilidad del *punte* también se apoya en una “homologación” entre conexión e integración. Ahora bien, como señala Voloshinov (1992), para comprender la generación histórica del ‘tema’ y de los significados que lo realizan es necesario tomar en cuenta la ‘valoración social’. En este sentido, para que “se mantenga” el consenso sobre el *punte*, homologación no debe confundirse con indistinción.

La estructuración del consenso sobre el Rosario-Victoria, hegemonizada por actores socialmente posicionados como “políticos”, implica una interacción conflictiva entre significados, valores y prácticas. Asimismo, esta interacción resulta subsumida por una estabilización de sentido a través de la cual se atribuye una forma “común” a lo que aparece disputado. Una de las formas en que *punte* y *anhelo centenario* se homologan es a través de la aplicación mutua del fundamento histórico de *su necesidad* de modo que el carácter específico y necesario de la obra vial sea la vinculación. Otra manera, relacionada con la capacidad de estructurar el sentido de una *necesidad centenario*, se basa en que cierto tipo de *trabajo* -el trabajo político- sea reconocido como el que concreta ambas cuestiones; en este sentido, la distinción entre *historia centenario* y *reciente* participa activamente de la determinación positiva de la ecuación entre continuidad y discontinuidad respecto de la vinculación.

Por otra parte, el *trabajo* político también funciona como amalgama temporal donde el *punte* (como obra vial específica) puede constituirse, a través del pasaje de lo local a lo nacional, en una *necesidad de interés nacional* más allá de su fundamento histórico. En esta dirección, la estructuración del proceso licitatorio anclada en una particular relación entre “el conocimiento de cerca” y la trayectoria de *trabajo*, permite confrontar intereses -anhelo

centenario, integración y ganancia privada- en un marco percibido como “neutral” y donde los actores se apropian diferencialmente de sus frutos. A su vez, acorde al status jurídico de la obra que articula en un mismo objetivo al interés público con el privado, el recurso al *progreso* como interlocutor hegemónico de las múltiples lecturas del *punte*, mediatiza la confluencia múltiple de perspectivas diferenciales (anhelo centenario y local, y reciente y nacional con obra de pública, política y de inversión) en un mismo “interés por el futuro”<sup>lxxi</sup> donde sólo “algunos” son los autorizados para normarlo positivamente.

En un contexto donde la “realidad” del *punte* dialoga permanentemente con un pasado signado por *contramarchas*, el fundamento de *necesidad* de la obra contempla su contrario. Consecuentemente, para dar un marco definitivo a la deseabilidad del *punte*, es condición de eficacia la articulación de múltiples *intereses* en torno suyo -algo que los “políticos” leen como prueba de *lo fundamental de su trabajo*-. En este sentido, sin llegar a ser planteado como “evitar el disenso”, situar a la obra como materialización múltiple de intereses pero atendiendo a que sus representaciones sociales contemplen la diversidad de parámetros sobre su *necesidad* es parte del trabajo político. Tal contemplación incluye que las discontinuidades en torno de su concreción sean reconducidas a un lugar de compromiso mutuo, desdibujando así toda evidencia de prioridades por parte de los intereses involucrados.

Si “separado pero todo junto” es lo que convierte al *punte* en panacea; o dicho de otro modo, la fortaleza de sus pilares depende de que sostenga las consecuencias iterativas que atentan, o puedan atentar, contra su estructura, ¿implica esto que “el consenso” sea por definición vulnerable y que su endeblez signe *a priori* al trabajo político tanto como a su cristalización jurídica? Para responder estas cuestiones pondremos en perspectiva dos hechos que desde la perspectiva de los actores signaron la trayectoria del *punte*: los “problemas” en torno de la asignación presupuestaria de la obra y los que tienen que ver con la ejecución del conjunto de *obras complementarias* del *punte*. Estos “problemas”, debatidos entre ser incompatibles y convivir en sorda armonía con la tríada fundamental que presenta al *punte* como obra pública, política y de inversión privada, son lo que para los actores constituyen sus ‘inconsistencias’.

## **V. 2. Una duda radical o cómo sobrevivir al recorte**

Tal como hemos venido desarrollando, al igual que otros proyectos conectivos previos, el *punte* -como proyecto centenario o idea faraónica, como obra de infraestructura pública u obra de inversión, como anhelo de un pueblo o como eje del MERCOSUR- aparece como una suerte de realidad cartesiana. Las *dudas* sobre la concreción efectiva de la obra se constituyen en un aspecto integral de su *historia*, donde las amenazas a su “realidad” se presentan de modos

coyunturalmente variables en función de las perspectivas de los actores. Por ejemplo, en el contexto del inicio “efectivo” de las obras del *punte*, comenzaron a circular diversas versiones sobre un “recorte al gasto público” planteado desde el Ministerio de Economía de la Nación y, específicamente, del área de Obras y Servicio Públicos (que en el año 2000 dejó de existir)<sup>lxxii</sup>. El tema del “recorte” estaba puesto en el tapete como *peligro inminente para toda la obra pública*; en este marco, si muchos proyectos veían amenazados sus presupuestos o la futura asignación de los mismos, el *punte* no quedaba afuera.

De acuerdo con un horizonte de la Obra Pública definido por la contracción crediticia y la “coyuntura del ajuste fiscal”, hay quienes asocian lo problemático con las consecuencias “económicas” de los cambios ministeriales para la obtención de “crédito externo”. En este contexto, el suplemento de arquitectura de La Nación (29-11-2000) volcaba las repercusiones de la desaparición del mencionado Ministerio en términos del Consejo Profesional de Ingeniería: *sin infraestructura no hay país*. Según el matutino, “no se pueden desarrollar obras de infraestructura sin recursos genuinos; pero resulta que los organismos internacionales de crédito privilegian, a la hora de evaluar las solicitudes, aquellas destinadas a mejorar las bases de infraestructura de una región. Sobre todo cuando se trata de un territorio extendido y heterogéneo como lo es el de la República Argentina, donde se advierten desigualdades y asimetrías que demandan, para recuperar protagonismo, obras de vinculación, de riego, de comunicaciones o de drenaje, puentes y canales”.

Ahora bien, el suplemento estaba dedicado a una obra que daba por tierra con las sombrías proyecciones. Casi inmune al “recorte”, el Rosario-Victoria contradecía los pronósticos negativos. De aquí que el periódico titulase su nota: “Con infraestructura hay crecimiento”. Es en esta dirección, más allá de que la particular relación entre *el privado y el público* determinada por el status jurídico de la obra, que las lecturas de los “problemas económicos” del puente también se hacen en clave “facciosa”.

Desde el punto de vista del *punte* como una obra que reclama por sí misma un aporte considerable del “crédito externo” en vistas de su concreción, el hecho de que su continuidad estuviese sujeta al contexto de un “recorte del gasto público”, era leído tanto como signo de su *debilidad* como de su *fortaleza política*. Tal la tónica con la que se interpreta el hecho de que, en este contexto de “recorte”, los gobernadores de Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba solicitaron reunirse con el Presidente Menem para analizar la marcha de las obras del *punte*.

El pedido de reunión de los gobernadores Busti, Mestre y Obeid se basaba en un reclamo por el enlace vial Rosario-Victoria que fue hecho *en nombre de la región centro*, considerando *esencial al emprendimiento en el marco del desarrollo del corredor central bioceánico* (La

*Mañana*, 07-05-1999). Para la población que se interiorizaba acerca del ensombrecido panorama del *punte* a través de los medios de comunicación locales, este hecho se configuraba como una suerte de paradoja: los mismos actores que identificaban las “dudas” sobre la obra como apreciaciones de la *oposición* eran quienes pedían una ratificación de la obra. Una paradoja que, a su vez, entrañaba serias sospechas acerca del comienzo de “una historia reciente” diferente a la “centenaria”, ya que esta reunión se interpretó como certificación de que los *problemas políticos* seguían rodeando al *punte*.

La respuesta del Presidente al pedido de los gobernadores fue rápida y contundente, y como para poner en jaque toda sospecha respecto del Victoria-Rosario: “Menem aseguró que no habría recortes que afecten al enlace vial y garantizó la continuidad de la obra” (*La Mañana*, 08-05-1999). La ratificación del interés del Ejecutivo en el *punte* estaba fundada en el hecho de que los fondos estaban presupuestados. No obstante la difusión pública del hecho, éste no trajo tranquilidad para los justicialistas locales, quienes en los meses subsiguientes mantuvieron enfrentamientos mediáticos *por el tema del puente*. Por ejemplo, el entonces presidente del Concejo Deliberante de Victoria acusa al economista Juan Alemann quien, en una nota publicada en un diario rosarino *recomendaba detener obras públicas como esta*, instando a declararlo ‘malo’ a los intereses de la comunidad de Victoria y con el apoyo de todos los bloques. Según el actual legislador provincial, Alemann [quien fue Secretario de Hacienda durante la última dictadura militar] atacaba al Victoria-Rosario haciendo lobby a favor del Buenos Aires-Colonia por su postura unitaria y centralista (*La Mañana*, 13-07-1999).

La incertidumbre en torno de la obra también se percibía como una amenaza a su continuidad en términos de una contienda por la asignación presupuestaria dirimida en el lenguaje partidario. Por ejemplo, el hecho de que se salvaba a la obra de una *marcha atrás* cuando se oficializa que *se realiza un préstamo BID<sup>lxxiii</sup> para el puente Rosario-Victoria, de 73,8 millones de dólares* [ya que] *Según el BID el puente despertó gran interés entre los bancos privados y permitió crear una asociación entre sectores públicos y privados en los niveles federal y provincial* (*La Mañana*, 17-07-1999) se asocia con las influencias políticas más que con la confianza depositada por el Banco Interamericano de Desarrollo en la rentabilidad de la obra. Es más, los visos locales de desconfianza tienden a revertirse o a consolidarse cuando se da a conocer que *Menem visitaría la ciudad en los próximos 15 días para recorrer las obras del enlace vial y observar los avances*; hecho apuntalado por las afirmaciones de los “políticos” acerca de lo “lógico” de que, en términos del gobernador entrerriano, *estas obras son parte de una realidad incontrolable en la provincia*.

Sin embargo, en el debate entre la “realidad incontrolable” de la obra y las “inconsistencias” del *punte*, el “cartesianismo” contamina todo tipo de respuestas de continuidad. Así, la conjunción positiva de voluntad y decisión por la que el Poder Ejecutivo Nacional había ratificado su *interés* en el *punte* (expresada en términos de la duplicación del aporte público sin alterar el aporte de la empresa concesionaria) no bastaba para soslayar la desconfianza; y aún cuando ya había comenzado la obra, localmente se podía escuchar que *ciertos sectores seguían dudando del Victoria-Rosario*. En estas condiciones, para reestablecen la trayectoria en un camino manchado de sombras, quienes se posicionan como los *artífices* de la concreción del *anhelo* local, señalan que gran parte de las “dudas” se tratan en realidad de *dichos de la oposición* sin arraigo concreto en la marcha de los acontecimientos.

Desde la perspectiva de los victorienses, las inconsistencias relativas a las dudas sobre el *punte* también aparecen retomando problemas asociados a lo “externo” o lo ajeno a la influencia local. Es en este sentido que los actores locales distinguen entre la *necesidad* de *infraestructura* y la *necesidad* del *punte*. desde su perspectiva, el anhelo de vinculación conduce a exhortar en favor a de políticas de empleo, salud, vivienda y educación, a iluminar, pavimentar y mejorar calles deterioradas, y a extender la red cloacal y la de gas natural, como cuestiones fundamentales *para que Victoria se desarrolle*.

En este marco, si el *punte* corre con la ventaja y salvaguarda de su identificación como *necesidad* históricamente relevante, por otra parte es incluido dentro del conjunto de ‘lo necesario’ sin confundirse con las implicancias de la *verdadera* vinculación. Así, acorde a cómo se considera el *progreso* local, *superar el aislamiento* se distingue de los “beneficios de la internacionalidad” tanto como el *punte* de la *necesidad de infraestructura*. En este marco, la amenaza a la continuidad de la obra tiene un anclaje importante en su percepción como algo que responde a *intereses* más allá de *lo local*, o que, como nos manifestaban: *el puente se hizo por la globalización, no nos engañemos, es consecuencia del MERCOSUR*.

Según cómo los victorienses perciben el “tema del recorte al gasto público” y los cambios ministeriales, desde el punto de vista del consenso sobre el *punte*, estos hechos resultan significados moviendo consideraciones sobre el *punte* como *una obra de ingeniería, una obra de inversión de infraestructura, que responde muchas veces a un tema económico*. No obstante, una causalidad implícita basa el problema económico en otros. Así, y más allá del hecho de que la obra no esté concluida, los actores locales señalan su desengaño en relación con la obra: *en las plataformas de los distintos partidos había proyectos para beneficiar a la ciudad, pero acá no se ha visto nada, acá la economía de Victoria no da ni para hacer un mejoramiento de las calles*.

En este sentido, la percepción de su “externidad” atenta contra la consistencia del *punte* en la medida en que su carácter de *necesidad* deja de ser sostenida por todos sus pilares.

Ante un escenario donde confluyen incertidumbre económica, contienda partidaria y desconfianza centenaria, quienes se adjudican haber hecho posible al *punte*, consideran que parte de su labor es lograr una confluencia de certidumbre, acuerdo y confianza. Desde la óptica de estos actores “la política” es el ámbito donde *hacer* y *crear* van de la mano, tal como lo demuestra la “historia reciente” de la vinculación. En consecuencia, la clave del proceso social de producción de consenso sobre el *punte*, radica antes que en revertir los dichos de la oposición, en *trabajar* para traducirlos hacia un ámbito que de cuenta de la “consistencia” del *punte*.

El paradigma político del *trabajo* resignifica y “resuelve” en cierto modo la distinción en una articulación de local/ no local en tanto que historia centenaria/ reciente. Caso contrario, si las “inconsistencias” se reducen a lo económico o si se absolutizan en el proselitismo partidario, el *anhelo centenario* se dilata aún más y el *punte* se cae.

### **V.3. Un problema “complementario”**

Los problemas político-presupuestarios no son los únicos que ponen en jaque la consistencia de la obra; las “inconsistencias” del *punte* también se debaten en torno de lo que los actores locales denominan *el problema de las obras complementarias*. Así como en el caso anterior “el recorte” se configura como incertidumbre en tanto íntimamente ligado a la discontinuidad de la obra, en el caso de “las complementarias” se duda sobre los términos en que se justifica la *necesidad* del *punte* puesto que se genera una nueva sensación de *aislamiento*.

La *cuestión de las obras complementarias* refiere, en un sentido general, al estado “problemático” de la infraestructura vial relacionada con el *punte*, y que en consecuencia, atenta contra su *verdadero* significado. En un sentido más específico, de acuerdo con los múltiples sentidos a través de los que se justifica al *punte* como *necesario*, el “tema de *las complementarias*” remite por una parte a la forma en la que llega a Victoria el tránsito que pasa por el *punte*, y por otra, al estado del sistema vial donde se inserta el puente como articulador regional.

En tanto núcleos problemáticos identificados como el *cambio de la bajada del puente* y *lo que pasa con el resto de la infraestructura vial*, las implicancias para la “consistencia” del *punte* conducen a determinar que éste ceda ante la “realidad en la que se inserta”. Respectivamente, se trata de que el *anhelo local*, cede ante la *realidad* de Victoria: una ciudad que *no está preparada* para soportar el tránsito una vez inaugurada la obra; y en segundo

término, que el ideal de *integración* (bioceánica y/ o regional) cede ante la *realidad* de la provincia de Entre Ríos que adolece de caminos -o bien no son “aptos”- como para articular el flujo vial del *punte*.

### **El tema de la bajada**

El problema de la *bajada*, identificado en cómo se produce *la bajada a ruta después de cruzar el puente*, aparece como algo *a que resolver* para que la localidad *se desarrolle de la mano del puente*. Desde perspectivas diversas, los actores locales consideran a “la bajada” un *tema que nos preocupan a todos*, ya que involucra al *tránsito* y a los *conflictos urbanísticos para Victoria*, y sobre todo porque interviene en cualquier *planificación de progreso local*. En términos generales, cómo iba a resolverse “la bajada” se constituye en un tema que ha venido debatiéndose constantemente durante todo el proceso de construcción del *punte*. Por ejemplo, apenas comenzadas las obras, en Victoria se organizó una *movilización* para solicitar un cambio del lugar donde iba a emplazarse la bajada. El objetivo - cuyo cumplimiento destacan los actores locales- era lograr que el *punte* no afecte al Convento de la Abadía, considerado un lugar de *tranquilidad y oración* que debe estar al resguardo de un tránsito masivo. Sin embargo, también se solicitaba que la bajada no quede demasiado lejos de la ciudad porque Victoria quedaría *alejada del progreso*.

Siendo un tema que no está al libre arbitrio de la Empresa constructora, diversos actores han venido participando del “hacer la llegada del puente lo más provechosa posible”. Al inicio de las obras, los ingenieros que trabajan en la Gobernación entrerriana señalaban estar al tanto de los “problemas” y especificaban su *preocupación y esfuerzo abocado a que realmente las dos obras prácticamente empiecen juntas*. En este sentido, los “técnicos” destacan que sus diagnósticos toman en cuenta un *total acuerdo con los que financian la obra: las autoridades de la Nación, que son las que nos aprueban este proyecto*, agregando que *el tema está previsto en la documentación inherente al contrato de concesión donde están contemplados todos los parámetros técnicos de la obra que tiene que cumplir el concesionario*. Asimismo, dado el contexto de movilización y debate social sobre el tema de la bajada como algo que incumbe directamente a la ciudadanía, también nos señalaba la importancia de la difusión de los planes de ingeniería: *que esto sea algo totalmente público, conocido al mismo tiempo por todos los ciudadanos de Victoria*.

Ahora bien, si “lo técnico” del *punte* instaura una división de tareas (planificar, ejecutar y controlar) estas *complementarias* también constituyen una “parte aparte”, que a su vez, resultan efecto *de* y repercusión *en* una división de responsabilidades. Más allá del *ideal* de los actores locales de *no tener nunca más problemas* y de las “previsoras” acciones del personal técnico

provincial para *que no tengamos que salir a futuro a hacer obras que no tengamos espacio para hacer*; las “inconsistencias” no tardaron en dejarse sentir *cuando se cambió la bajada*. Este hecho se lee como “inconsistencia” desde los propios actores a partir de cotejar la forma en que se interpretó el “cambio” en el marco de las negociaciones que entablan diferentes niveles de poder y los organismos correspondientes y el espíritu de la ingeniería y las *necesidades* locales.

Además del lugar donde se emplaza la bajada, hay quienes consideran que *lo más grave del tema de las complementarias es que, encima que no se hacen, se cambió el proyecto, lo que va a traer más perjuicio a Victoria*. Es decir, no siempre “la bajada” del puente (su forma específica) había sido considerada un problema; esto se produjo luego de que *modificaron el proyecto en el año 1999*. En términos de un grupo de concejales justicialistas, además de que *en concreto no hay nada hecho* -que el acceso no está construido-, *la ruta 11<sup>lxxiv</sup> se va a convertir en un peligro*. Según los ediles el problema radica en que *si antes el proyecto era con la bajada a una altura superior al 00 de la ciudad, ahora queda a la misma altura y se unen los caminos*.

Según “el concejal que más sabe del tema”<sup>lxxv</sup>, el proyecto inicial era *una especie de doble ruta para que se vaya para donde se vaya no se crucen, para que la ciudad quede protegida; tipo la General Paz, las autopistas de Buenos Aires,-que la bajada del puente esté a una altura y que la ruta pase por debajo, que no se crucen, que es la mejor manera, como se hace siempre*. Comparando el proyecto previo y el nuevo a través de un “gráfico casero”, nos advirtió con no poca preocupación que el *desastre* podría haberse evitado de haber mantenido el primer proyecto en el que *la bajada conectaba con el camino circunvalatorio sin empalmar directamente con la ruta 11*.

El empalme directo, más allá de que los ingenieros de la Provincia plantean que se va a hacer un cambiador “tipo trompeta” para que no se crucen los caminos, es leído desde sus consecuencias directas para esta “tranquila” ciudad litoraleña. Según los ediles, como *por esa ruta pasan 2500 personas por día -gente de Victoria- ya sea en auto, en bici, moto o caminando, porque ahí están el Barrio Abadía, el Barrio Arenal y la Abadía Niño Dios (que tiene una Facultad donde, entre profesores y alumnos, son como 400 personas)* va a ser todo un “desastre” *si encima vienen los 4000 vehículos por día*.<sup>lxxvi</sup> De esta manera, pese a que se haya cambiado el emplazamiento de la “bajada” atendiendo al pedido de la comunidad local, la forma que adquiere la bajada ante el cambio de proyecto es leída como *un desastre* porque comporta, para los victorienses que anhelaban el *progreso* de estar conectados, que el puente se *les venga encima*, literalmente. En este sentido, al igual que otros “compañeros” recalca que quienes están en posición de “haberlo evitado” no se preocuparon, y dejaron que la ingeniería y el capital privado tomaran sus decisiones sin ningún tipo de restricción.

## **La articulación con el sistema vial**

Otro núcleo problemático relacionado con *las obras complementarias* tiene que ver con la ausencia de la infraestructura vial complementaria al viaducto. Esta cuestión ha sido señalada, en mayor o menor medida, desde antes del inicio de la obra, pero dada la celeridad de su ejecución las preocupaciones respecto de los perjuicios que conllevaría un *punte* de esta magnitud *aislado* de sus objetivos se exacerbaron. Diversos actores manifiestan su preocupación respecto del hecho de que la obra *está llegando a su fin sin que se hayan hecho las obras complementarias*. Localmente, en función del “progreso como conexión”, estos perjuicios se identifican principalmente con la “poca” o “desvirtuada” ingerencia que tendría la ciudad en la vinculación, ya que quedaría fuera del circuito del progreso o bien se integraría de manera marginal y con consecuencias negativas. Más allá de lo local, según el “progreso como integración”, la ausencia de las *obras complementarias* puso a prueba la *necesidad* de la obra en su aspecto geopolítico, como materialización del ideal de integración regional (para la Región Centro principalmente) y de agregación horizontal del MERCOSUR (a través de la línea del paralelo 32).

El personal técnico (del sector privado y del sector público) explica “el problema de las complementarias” en función de variables de ingeniería y presupuestarias y, al igual que con el “tema de la bajada”, enfatizan el carácter “estudiado” y “legislado” de sus diagnósticos y soluciones; pero, sin embargo, tampoco lo reducen a una ecuación técnico-económica. Por ejemplo, el Ingeniero N. Gallo -en ese entonces ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación- proponía *verificar en el mapa de Entre Ríos qué ocurre después de Victoria con las rutas alternativas, las que carecen de desarrollo hasta la fecha*, y señalaba al Victoria- Rosario como *otro ejemplo de la falta de planificación a nivel nacional* (*La Nación*, 29-11-2000). Los ingenieros de la empresa concesionaria también identifican al “problema de las complementarias” con la “falta de planificación” (específica en cuanto al *punte* y general en el sistema vial argentino) pero en su caso lo consideran algo ajeno a su responsabilidad. Sostienen sus argumentos en que *fundamentalmente esta obra es más una importancia geopolítica que económica* y por lo tanto no ha sido “bien planificada” por parte de quienes aprobaron su ejecución.

Es decir, si por una parte la “necesidad” del *punte* está basada en la *trascendencia acá de los problemas que tuvo el Túnel [Subfluvial Hernandarias] o Zárate-Brazo Largo, ya que una de las dos conexiones que se interrumpían quedaba un perjuicio grande, tanto al comercio internacional como al comercio de la Mesopotamia*; por otra parte, como articulador de la “ruta de MERCOSUR” resulta en *totalmente secundario*, ya que no hay *vinculación a los puertos*

*grandes, a los puertos de Brasil. Desde esta perspectiva, se duda de “esa historia del paralelo 32” porque se puede pasar por Colón-Fray Bentos, pero la ruta que va hacia Brasil está destruida.*

Ahora bien, en cuanto a lo que les atañe a ellos como *concesionarios*, las “falta de las complementarias” identifica una “inconsistencia” puesto que *para que esta obra se pueda financiar con la explotación tiene que haber tránsito, para que haya tránsito hay que mejorar la red vial [en cambio] ahora vamos a tener un puente, una conexión con una cierta importancia geopolítica, pero la realidad en Entre Ríos es que no hay caminos.* No obstante, desvían el eje de las implicancias negativas que conlleva “invertir” en una obra “inconsistente” para hacer foco en lo que sucede con el *Victoria- Rosario* como ejemplo de *uno de los problemas más grandes que tenemos en la Argentina.* Este problema aparece identificado como un *caos en los lineamientos*, y se refiere a que en el país *somos treinta y pico millones de habitantes y tenemos una red vial enorme, entonces para llevar un kilo de café de la zona de fabricación a la zona de consumo tenemos un costo terrible.* En este sentido, el costo no sólo se refiere a los problemas de los transportistas y consumidores; para quienes conciben al *puente* como “una obra más entre otras” de las que construyen, el problema no tendrá solución si se sigue invirtiendo *en obras viales inútiles o que tienen poca trascendencia para el país.* <sup>lxxviii</sup>

La percepción del carácter problemático que presenta la falta de las obras complementarias no es privativo de quienes se posicionan como “técnicos”. Desde la óptica del *puente* como “obra pública” los actores locales interpreta este problema como “falta de responsabilidad”: *como son políticos, nosotros pagamos los impuestos y ellos tienen que hacer las obras; con plata o sin plata, pero las tienen que hacer.* Así, el problema de las *complementarias* (que en gran medida incluye al de “la bajada”) se configura como uno “político” que prolonga las “idas y vueltas con el puente” al ritmo de las alternancias de gobiernos.

No obstante la identificación generalizada del *puente* con el Partido Justicialista y sobre todo con la figura de C. Menem, desde el Gobierno Municipal (en manos de la Alianza pero identificado más directamente con el Partido Radical) afirman estar *reclamando continuamente que las obras complementarias se lleven a acabo.* Así se refiere, por ejemplo el presidente del Concejo Deliberante <sup>lxxviii</sup>, quien explica el “reclamo continuo” en que *se debe a que tiene que ver con la seguridad, específicamente, ya que Victoria vive mucho del agro y que hay caminos hacia los campos de los productores que tienen que tener su acceso y también no estar cortado, pero hay que evitar los accidentes; por donde deben circular las máquinas agrícolas no debe ser por la ruta.* Según él, las obras complementarias *deberían estar previstas ni bien termine el*

*puente pero no siempre lo económico va de la mano con lo práctico, refiriendo a que la empresa tiene sus responsabilidades y el Estado también.*

Quienes conocen de “cerca” la obra por haber *trabajado*, en cambio, se auto-responsabilizan como interpelados para dar explicaciones. En esta dirección, estos “especialistas del puente” retoman el problema de las *obras complementarias* desde el punto de vista de su ejecución, en función de los ajustes presupuestarios que hacían peligrar la obra, y en el marco de las discusiones con la Provincia y la Nación (tras los cambios de gobiernos) por el “compromiso” con la obra, dentro del cual incluyen la “red vial de apoyo”. Retomando lo que señalamos en los puntos anteriores -sobre la continuidad de la obra en un contexto de recorte del gasto público y la frustración de las expectativas despertadas por ella- las explicaciones de estos profesionales de la política se identifican con la resultante de la “lógica” que atraviesa toda la historia del *puente*.

Es decir, para quienes se consideran –por su filiación partidaria, pero sobre todo por haber *trabajado*- los *verdaderos* “mentores” del *puente*, la situación en que se halla el conjunto ampliado de la infraestructura vial responde a que *la decisión para hacer las obras complementarias es de la provincia y por eso no se hacen*. Así, lo aducido por estos “compañeros” para cuestionar la *falta de compromiso* en mejorar y ejecutar el sistema vial donde se emplaza el *puente*, coincide con su explicación sobre la no priorización ni ejecución de las *obras del puente* en general. En este sentido, los cambios en el proyecto (la bajada) y la “falta de las complementarias”, al igual que las “demoras” y la “incapacidad de escuchar las reales necesidades de la ciudad y su gente” aparecen como las víctimas cómplices de un destino común: la contienda partidaria. Identificado en la frase *Montiel nunca quiso esta obra*, de esto infieren una suerte de traba constante más que “política”: partidaria; y todo porque *a diferencia de ellos, ponen al Partido antes que a la gente*.

#### **V.4. Las consecuencias simbólicas de las inconsistencias:**

En función del proceso social de producción de consenso sobre el Victoria- Rosario, y recapitulando cómo aparecen los “problemas” del *puente*, tenemos que conducirnos a examinar el lugar que en este proceso le cabe a la polisemia pero desde el punto de vista de que, parafraseando a Voloshinov (1992), en él participa el problema de la pluriacentalidad. Es decir, si el “recorte” y “las complementarias” configuran el universo semántico que identifica las “inconsistencias” del *puente*, su percepción importa al mismo tiempo “homologación” e “indistinción” se entrelacen de modo tal que se ponga en peligro el sentido de *necesidad* de la obra.

En el “encuentro” de intereses diferenciales que se produce en el proceso que venimos analizando, las discontinuidades prácticas del *punte* implican que la impronta del disenso retome siempre su posibilidad. En este sentido, nos encontramos con que quienes *trabajan* para que “el consenso se mantenga” ponen permanentemente en acto su conocimiento de “especialistas” para estabilizar los sentido del *punte* en forma positiva. El consenso sobre el Victoria- Rosario se configura así como un proceso donde, parafraseando a Gluckman (1987), causa y efecto son interdependientes y todos los eventos son causas y efectos.

Para “consensuar el *punte*” el trabajo de ciertos actores se orienta a resignificar dinámicamente los parámetros de evaluación de la obra, produciendo ‘nuevos’ que den unicidad a lo multívoco (integración además de conexión), anticipando “grietas” en forma de respuestas autocontenidas (por ejemplo, reformular el progreso en términos de “sus costos”) o enfatizando “coyunturalmente” ciertas críticas (el recorte al gasto, la contienda política, ser o no gobierno). Así, ante una serie de inconsistencias que funcionan como base de una duda radical, para hacer deseable lo “deseado” también *hay que trabajar* el material simbólico, puesto que, un última instancia, también se pone en juego “otro puente”.

### **Una obra “regalada”**

Los victorienses aprecian el hecho de que la construcción del *punte* haya proseguido *a pesar de la crisis argentina*, pero por otra parte cuestionan que sigue sujeta a los vaivenes político-presupuestarios. En otros términos, el contraste entre una obra centenaria y una ejecutada como capital de inversión acelerada donde el resultado es inverso al esperado, determina que las “inconsistencias” del puente se “comprueben” al constatar que si bien se *salvó* del “recorte presupuestario”, *aún no está terminada*. En materia de responsabilidades por esta situación, los victorienses señalan tanto al sector público como al privado; al primero porque no responde por lo que *promete* y vulnera coyunturalmente sus decisiones, y al segundo porque *no hace lo que tiene que hacer*. No obstante, al identificar responsabilidades los victorienses toman en cuenta las *relaciones* entre el “poder político” y el “poder económico”.

Según las lecturas locales, el puente *simboliza* situaciones que van más allá de él. En términos generales, el estado de la infraestructura permite observar los períodos de crisis y bonanzas, la expansión de la frontera productiva y del comercio, la mayor o menor voluntad y visión de las clases dirigentes, los momentos de intervención o de retiro del Estado y el cruce de los intereses en juego. Ahora bien, en el contexto de una obra que constituye el anhelo histórico de una población, su concreción *gracias* a la *decisión* del Ejecutivo Nacional, la lectura de sus discontinuidades subraya lo específico del *punte*.

Respecto de los vaivenes financieros y macroeconómicos, el hecho de que la continuidad del *punte* sólo se “financie” con arreglos políticos se interpreta como que si bien esta es una obra hecha bajo el Sistema de Concesión de la Obra Pública, en definitiva se trata de que *el Estado casi financió por completo una obra que va a terminar regalando a un privado*. Las interpretaciones locales, al cotejar la “naturaleza” de la obra en relación con el *anhelo centenario*, ponen su reparo en que “otros” intereses determinan en tiempo y forma la marcha del *punte*.

Desde la perspectiva de la Empresa Concesionaria, esta consecuencia simbólica de las “inconsistencias del puente, se debe a que, en términos de un ingeniero, a que *lo piensan como si es una obra para ellos, para el pueblo; pero no es la verdad ésa, la verdad es la importancia geopolítica que tiene una obra entre dos obras importantes*. “según esta “verdad”, la “inconsistencia” es meramente el resultado de cotejar la ‘incomplitud estructural’ del *punte* como anhelo centenario con su continuidad como obra política. No obstante, por esta misma consideración, los victorienses destacan que la inversión privada aparece vulnerable como garante de concreción. Así, el hecho de que la concreción del *punte* se deja en manos de “un privado” al que *se ayuda* para que termine la obra (ante la negativa del BID a financiar crediticiamente la obra) se constituye en “inconsistencia” al contemplar el carácter “político” de la obra.

Para los victorienses, el hecho de que para determinar la continuidad del *punte* “otros” intereses interactúan con los de quienes *esperaban la conexión desde hacía más de cien años*, importa la conciencia de que al tiempo si bien cumple su *anhelo*, se trata de *planes inamovibles*, algo que *no lo decide ni el poder municipal ni el poder provincial*. Pero considerar al *punte* como *siquiera decisión del ejecutivo nacional* también remite a tomar en cuenta una articulación de intereses basada en un balance distinto al de “la política y el bien común”, uno entre *ganancia* e *inversión*. En este sentido, para dar cuenta de las discontinuidades de la obra no son suficientes las explicaciones basadas en el aislamiento de Victoria ni las que señalan los problemas políticos-presupuestarios.

Restaurar la “solidez” del *punte*, conlleva resignificar el contexto en que la definición jurídica de la obra “articula obligatoriamente” lo público y lo privado. Desde el punto de vista del proceso social de producción de consenso sobre el *punte*, uno de los ejes donde se debaten la homologación y la indistinción es evitar el pasaje de obra concesionada a “obra regalada”. De acuerdo con su lugar en el proceso, quienes se adjudican la paternidad de la obra destacan que *siguen trabajando* (con ordenanzas, proyectos de ley, discusiones mediáticas y alineamientos políticos). Este *trabajo* tiene por base, como hemos visto materializado en el caso de la

ordenanza del 50% de mano de obra local (ver: capítulo IV) y en el proyecto del ley para determinar la navegabilidad del canal de servicio (ver: capítulo III); la resignificación de los parámetros evaluativos de la obra, donde los “políticos” diferencian su diagnóstico de “otros”.

Sin embargo, tratándose de un proceso hegemónico por actores socialmente posicionados como “políticos”, las “inconsistencias” del puente también atacan los flancos que estructuran este “trabajo profesional”. Es decir, el fundamento de la *necesidad* de la obra tambalea si se torna “demasiado evidente” el hecho de que construir el *puente* no necesariamente es *superar el aislamiento*, no obstante, como veremos, aún al interior de esta conflictiva articulación, se configuran mecanismos para hacer deseable una obra pública “regalada” a un privado.

### **Un puente que “aisla”**

Como respuesta a una necesidad históricamente determinada, el *puente* se identifica con el “logro” de un *anhelo centenario* de vinculación de una población que *se sentía aislada*. El *aislamiento* causado por razones geográficas pero sobre todo por razones políticas, es “superado” por el *puente* en un sentido doble: por acercar la ciudad con Rosario -progreso como conexión- y por darle un lugar clave en el MERCOSUR y el “corredor bioceánico” -progreso como integración-. Ahora bien, como hemos visto, la infraestructura vial que concreta tal “superación” está mal planificada, o bien no está hecha; o aún, pese a que el personal de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos entrerriana diga que *se está por licitar*, como ellos mismo reconocen *¿pero qué pasa? va a tardar un año y medio, y el puente se inaugura en mayo del 2002<sup>lxxix</sup>*, eso es un problema.

En su aspecto “económico”, el *problema de las obras complementarias* aparece interconectado con la política partidaria y rivalidades personales de los “políticos”. es en este contexto que quienes se adjudican la paternidad del *puente* afirman que *cuando tienen la posibilidad plantean que es una incoherencia que la provincia no apunta a hacer las obras complementarias*. Haciéndose eco de otros diagnósticos y reclamos, destacan que se tratan de obras cruciales para *potenciar los efectos positivos que trae el puente*, ya que, caso contrario, *se agotaría entre Rosario y Victoria*. Ahora bien, cuestionar la mera integración con Rosario y/ o presentarla como algo que no resuelve el problema del *aislamiento* también entraña reconocer que el *puente* apunta hacia “otros anhelos”.

De acuerdo a cómo fue *trabajado el interés nacional* en el *puente*, el “agotamiento” al que hacen referencia los profesionales de la política, aparece como algo que contradiría uno de los pilares de la argumentación en favor del *puente*: las integraciones regional y bioceánica. Sin embargo, este reconocimiento entraña el riesgo de que el balance de intereses revierta

negativamente sobre el reconocimiento del trabajo de los “políticos” al pasar de la indistinción a la excesiva diferenciación. Así, para resolver la encrucijada, ubican al “problema” en el terreno de la contienda política.

Respecto del “problema de la bajada” los políticos salvan su “esfuerzo” cotejándolo con el accionar de quienes *son* gobierno: mientras que *ellos* gestionaron la *expropiación para hacer la nueva circunvalación de Victoria*, *la intendencia dijo que dentro de un mes iba a llamar a licitación, pero todavía el gobierno provincial no ha pagado las expropiaciones*. Respecto de las obras complementarias, ellos destacan que *había que hacer una serie de obras: el corredor con el Brasil y el corredor con el Uruguay, pero lamentablemente cuando entra el Gobierno de Montiel*<sup>lxxxix</sup> *decide que Entre Ríos se tiene que integrar transversalmente*.

Haciendo uso de su conocimiento “autorizado”, cuestionan el proyecto “del gobernador” de la *autopista Paraná- Colón*, definiéndola como *una obra de 250 millones de pesos que no está justificada desde el punto de vista técnico*. Definiendo el accionar del gobernador entrerriano como *caprichoso*, quienes oponen un “conocimiento de causa” gracias a su trayectoria de *trabajo*, destacan que *en vez de haber gastado fondos (250 millones) ahí, debería haber incorporado en el plan de infraestructura todo lo que significa las obras complementarias del Rosario- Victoria, porque esto es prioritario*. Y en el mismo sentido por el que definen lo “prioritario”, también aseveran que *la integración debería preocupar a todas las ciudades que se podrían sentir beneficiadas con esta obra*. Sin embargo, pero de acuerdo con la tónica de contienda “política”, el cuestionamiento sobre “qué se privilegia” no se dirige a los responsables de parte de Rosario. En este sentido, más allá de que este anclaje les resulta útil para posicionarse como los únicos gestores de la obra, con esto también dejan en claro a quiénes debería preocupar que no se hagan *las obras: los gobiernos municipales que tuvimos acá estos últimos cinco, seis años*. Así, la falta de compromiso se explica por la misma variante “política”: *nunca se reconoció esta obra, fue una negación de la obra; es más, Montiel estaba para la denuncia, pero nunca, nunca, jamás, ha venido a Victoria*.

Si el hecho de que la vinculación se resuma a la conexión entre Victoria y Rosario resulta desfavorable para una obra que apunta a *integrar*; por otra parte, el surgimiento de problemas por la “bajada” se torna el corolario indeseable de una obra que propende al desarrollo de Victoria. En este marco, ambos “problemas” se explican por variantes de la rivalidad sobre el posicionamiento en la construcción del dominio entre “colores políticos”. Al igual que con las complementarias, los justicialistas señalan que las inconsistencias del proceso conectivo relativas a “la bajada”, radican en que el *ala política del radicalismo* ha confabulado contra la obra; de esto se deduce que *quienes tienen responsabilidad institucional, para haber preparado la*

*ciudad, para haber preparado la provincia, evidentemente no estaban comprometidos con esta obra.*

“No haber preparado a la ciudad ni a la provincia” está referido a los aspectos urbanos pero también retoma lo que los políticos denominan “la mentalidad de la gente” (los *ciudadanos* pero también los *políticos* que *no toman conciencia de que se trata de una megaobra*). De acuerdo con esto, estos justicialistas atribuyen la inconsistencia entre “la necesidad” que da pie al *puente* y su “realidad”, como corolario del enfrentamiento político: *es malo para Victoria, la gente percibe de que no estamos protegidos, ni acompañados, por el gobierno nacional ni provincial; y algo comparativamente “peor” puesto que acá estaban acostumbrados a tener una presencia del presidente de la Nación.* En cuanto a las visitas del Presidente Menem, en diversos diálogos con gente de Victoria observamos que, como algo positivo o negativo, se constituyen en un vívido recuerdo; desde el punto de vista de los justicialistas esta percepción se constituye como un eje de confianza que prueba que la gente *por más incrédula, algo siempre se creía.* En este sentido, las inconsistencias dirimen la tensión entre *conexión* y *aislamiento* en el nivel de la “creencia”.<sup>lxxxii</sup>

En un marco donde la mera “conexión” atenta contra el fundamento de necesidad de una obra que se “logra” a partir de plantearla desde un ideal de integración regional y nacional, resulta “inconsistente” que el puente *termine muriendo entre Rosario y Victoria.* Así como desde el punto de vista de la ciudadanía local el *puente* se “vuelve” una “obra regalada” que resulta “inconsistente” frente a ser el *anhelo centenario de y para el pueblo;* en este caso, desde el punto de vista de quienes gestionaron el *interés nacional* en la obra, es inconsistente que un *puente* reproduzca su aislamiento.

### **Una vinculación “politizada”**

En los mismos términos en que quienes se adjudican la paternidad de la obra critican a quienes *no se comprometen con el puente,* el “capricho político” es percibido socialmente como el hilo conductor irrefutable de la *historia reciente* de la vinculación entre Rosario y Victoria. De esta manera, las “inconsistencias” del *puente,* por las que se dirime entre ser una obra concesionada y una obra *regalada,* y entre ser una obra para superar el *aislamiento* y uno que lo reproduce, son interpretadas por diversos actores como resultado de que “*cada político hace su obra*”.

Desde la perspectiva de los responsables de Puentes del Litoral, los “problemas” que tiene el *puente* se deben a que está “tironeado políticamente”, ya que *Reuteman quería hacer un puente Paraná- Santa Fe, Mestre quiere hacer otro puente con Corrientes, y uno en Goya a Reconquista y ahora la provincia de Entre Ríos va a hacer una ruta, una autopista Paraná-*

Colón. Esta situación constituye las “condiciones de producción” de lo que denominan un *caos en los lineamientos viales* y en este marco, quienes identifican el “problema” del *puente* con algo que va más allá de la obra, señalan que *en la Argentina la decisión para hacer obras son decisiones políticas, sectoriales*, de manera que *han empezado a salir todas esas obras tipo ésta, obras políticas*.

Las interpretaciones locales de la demora del *puente* (al punto que no sólo no está concretado en los *plazos previstos* sino tampoco en la *forma prevista*) también atribuyen sus “problemas” al hecho de que se trata de una *obra política*. Sin embargo, así como los “empresarios” atribuyen los problemas que rodean a la obra al hecho de que *antes el responsable era Vialidad Nacional pero al haberse desmembrado todos esos órganos de control, entonces, no hay nadie que diga cuáles son nuestras prioridades a nivel nacional*; los “ciudadanos comunes” consideran que el “problema” está en que el *puente tiene un nombre y apellido* y no otro.

El “capricho político”, sin embargo, no tiene un tinte meramente negativo. Tal como lo destacan quienes participaron directa o indirectamente de la parte reciente de la *Historia* de la vinculación, “esta obra es producto de una locura de Carlos Menem”. Es decir, si el entonces Presidente no hubiera *interesado* en que *la obra se haga*, y luego ratificado su *voluntad* al *decidir* aumentar el aporte estatal ante el “fracaso” del primer llamado a Licitación Pública de la obra, el *anhelo* se podría haber extendido unos cuantos años más.

Pero por otra parte, la identificación del *puente* con el Presidente Menem también implica reconocer la “naturaleza política-partidaria” de esta megaobra de infraestructura vial. Esto es: implica reconocer a sus gestores e importa la identificación de su labor dentro de un cruce de intereses que van más allá de la obra. Así, el *puente* aparece como una “vinculación interesada” en tanto que la obra está cruzada por intereses diferentes a los del *pueblo*. Atentos a este contexto, sin embargo, los victorienses no cuestionan la obra propiamente; más bien perciben *desilusionados* que el *puente* no llena sus *expectativas*.

Desde la óptica más allá de lo local de los encargados de construir esta obra de inversión de capital privado, preocupación no se liga tanto con desilusión, más bien retoman la primera en el sentido de que *temen* que la obra *no rinda*. En este sentido, esgrimen sus críticas en torno de los responsables de la obra y sobre todo, de quienes toman las decisiones respecto del sistema vial: *los que son gobierno*. Ahora bien, este señalamiento no implica desconocer que ellos también están obligados a responder por el *puente* en tanto la obra está jurídicamente contemplada en el sistema de concesión de la obra pública y su concreción implica una responsabilidad obligatoriamente compartida. Sin embargo, ante los *problemas* del *puente* los

”empresarios” distinguen entre compartir dilemas de interés público y soportar la “politización” de la obra.<sup>lxxxiii</sup> Es más, argumentan que no pueden cumplir con el contrato por las mismas razones que esgrimen para cuestionar que el *punte* sea una obra política antes que una de infraestructura vial, así explican, por ejemplo, que *no consiguen* el crédito externo para terminar la obra.

A su turno, los “políticos” que *lograron el puente*, ubican estos cuestionamientos en el marco de su *responsabilidad*. Enfatizando que *son* los “auténticos responsables”, estos profesionales de la política *trabajan* para separar las aguas, y si respecto de la obra *todo el mundo sabe* que sus plazos se vencen, ellos lo asumen y enfatizan. De esta manera, frente a las explicaciones dadas por la empresa (por ejemplo, *recién al recibir los montos comprometidos por la Nación como subsidios se prosiguieron los trabajos*) y el personal técnico del gobierno provincial (*no es una suspensión sino que la Obra está semiparada pues le alcanza las generales de la ley: corralito, convertibilidad, etc.*), los argumentos de quienes se adjudican la paternidad del *punte*, resignifican el balance de los “problemas” y a la responsabilidad “originaria” le agregan más incumbencia.

Ante las percepciones de discontinuidad (*los plazos se cumplen y casi no hay movimiento en el obrador*) los “responsables políticos” del *punte* enfatizan que por eso su *trabajo* continúa, ante las dudas “generalizadas” por la politización de la obra (la ecuación suspensión/paralización) contraponen su *compromiso* -aún uno político- frente al de *la oposición*, y frente a las críticas de los empresarios acerca de que la politización atenta contra la eficiencia de su trabajo, hacen hincapié en que solo ellos están velando por el bien común y el interés general.

## **V.5. De la politización a la consistencia**

Como hemos desarrollado previamente (ver capítulo II), la percepción de discontinuidades permea toda la *Historia* de la vinculación y en este sentido configura el parámetro “normal” de su continuidad. Ahora bien, en el camino de la discontinuidad a la “inconsistencia” ni el *conocimiento* ni el *trabajo* de quienes se posicionan como los “responsables” del *punte* pueden soslayar que sus implicancias se viertan sobre el lugar mismo de estos actores en el proceso de producción social de consenso sobre el *punte*.

El hecho de que las discontinuidades de la obra -o bien de su *Historia*- se actualicen como inconsistencias conlleva, para los que se adjudican “toda” la responsabilidad del puente, la posibilidad de un reconocimiento del desconocimiento o del desconocimiento del conocimiento, de modo que la “discontinuidad” se haga “política”. En otras palabras, esta actualización comporta que una “obra pública concesionada al capital privado” pase a ser percibida no ya

como “obra política” sino como “obra de la política” y que sus inconsistencias sean remitidas a “una política” inconsistente. Desde el punto de vista de nuestros interlocutores, esta suerte de actualización “negativa” de una obra *lograda* a través del *trabajo* político también implica advertir que en el camino del *anhelo centenario* a su concreción, sus mojones se aproximen -casi hasta confundirse- a la construcción de una desconfianza centenaria.

La resignificación de los parámetros de evaluación de la obra da al *trabajo* político un lugar privilegiado dentro del marco donde quienes lo llevan a cabo se posicionan como articuladores del proceso social de producción de consenso sobre el *punte*. Pero por otra parte, y en función de su inconsistencia, este *trabajo* también aparece como uno de “politización”. En este sentido, la “responsabilidad” es un arma de doble filo porque la homologación puede devenir en indistinción en tanto que lo “inédito” del *punte* en la historia de la vinculación (el hecho mismo de la concreción y como obra nacional concretada *gracias* al sistema de concesión de la obra pública) se diluye confundándose con similitudes “centenarias”.

El pasaje de la inconsistencia a la consistencia como determinante simbólico del proceso de producción de consenso sobre el *punte*, radica en los intereses intervinientes en el proceso sean permanentemente múltiples al tiempo que ninguno se “privilegie” más que coyunturalmente. En este sentido, si los “problemas” de la obra se explican atribuyendo responsabilidades distintivas, la trayectoria de los “políticos” queda oscurecida por el reparo en el estado actual de las obras; si se atribuyen a las relaciones entre ambos (una suerte de economía política del interés personal), esto tampoco permite echar luz al *trabajo* de ciertos actores como el realizador del “bien común”.

Asimismo, diferenciar intereses *económicos* y *políticos* en términos de “capital privado” frente a “bien común”, tampoco permite salvar trayectorias de *trabajo* ni *honor*, puesto que la articulación conflictiva entre “lo público y lo privado” reproduce para sí *los problemas del punte* en la misma situación que la contienda política desde el punto de vista de la discontinuidad centenaria. En este escenario, el consenso y la consistencia del *punte* son al *trabajo*, como evitar que *politización* se distinga de *capricho* y que *necesidad pública* se distinga de *regalo a un privado* son al reconocimiento del *interés* y el *conocimiento* como productos activos de una *legítima necesidad compartida*.

# CONCLUSIONES

## El proceso social de producción de consenso

*Liquidar no es lo mismo que quebrar, ¿comprende usted?  
Al quebrar un hombre queda deshonrado, mientras que,  
liquidando, conserva su honor.  
H. Balzac (Eugenia Grandet)*

Los mecanismos a través de los que se estructura el proceso social de producción de consenso en torno de la construcción del *punte Victoria- Rosario* anclan su “eficacia” en la configuración del universo de sentido acerca de la *necesidad* de la obra. Puestos en relación con el *punte*, historia, interés, conocimiento y progreso determinan los parámetros a través de los cuales se actualiza la *necesidad* del puente. En este marco de sentido, dicha actualización produce un límite tenso entre homologación e indistinción de los múltiples sentidos asociados al *punte*, de manera tal que la *necesidad* de la obra opera en una suerte de frontera difusa entre la analogía e identidad. Es decir, en tanto que concreción de un *anhelo* centenario local materializado como obra de infraestructura pública y enmarcada en el Régimen de Concesión de la Obra Pública, el *punte* extrae su especificidad de *ser* también “otras cosas”.

El fundamento histórico puesto al servicio de la *necesidad* de vinculación hace aparecer al *punte* como concreción del *anhelo centenario* de una población *aislada*. Así, las razones geográficas y sobre todo políticas que determinaban la necesidad de una “solución al drama del río”, recién se redimen con *el Victoria-Rosario*. En este sentido, si el *punte* abre un “capítulo inédito” en la historia de la vinculación, su parte *reciente*, también da comienzo a una historia particular, identificada con nombres y apellidos, marchas, contramarchas, hitos y epopeyas destacados.

Distinguir entre una *historia centenaria* y una *reciente*, constituye una operación de sentido relacionada con el hecho de sean ciertos “políticos” quienes concretan en un momento específico el *interés nacional* en la vinculación. La historia del *punte* como obra de infraestructura vial de carácter nacional, irrumpe gracias a que la *necesidad* de vinculación se articula con la metáforas de la integración regional. Así, el *anhelo victoriense* se transforma en una obra cuyo valor geopolítico involucra una orientación al MERCOSUR y al “corredor bioceánico”, así como a la Región Centro. En este marco, aunque las metáforas de la integración son leídas con un sentido local -donde por ejemplo, hacen referencia al ideal federal que identifica una postura política muy cara a los entrerrianos- de acuerdo con la “conversión nacional” de la obra, el *punte* pasa a ser interpretado como vinculación, conexión e integración al mismo tiempo.

El juego de sinonimia y diferencia que se registra en el proceso por el cual la necesidad del *punte* materializa un pasaje de lo local a lo nacional, también participa de su articulación específica como obra pública y obra de inversión de capital privado. Concretado como una megaobra de infraestructura vial bajo el Régimen de Concesión de la Obra Pública, el status jurídico del *punte* implica que su concreción efectiva también se orienta según un sentido de rentabilidad. En un contexto donde “otros” intereses interactúan sin confundirse con los del *pueblo*, el *punte* como obra concesionada “comparte” la concreción del anhelo centenario con un sentido de *rentabilidad* donde el balance entre ganancia e inversión se retoma desde el punto de vista de la participación de un “privado” que es también transnacional.

Desde el punto de vista del proceso social de producción de consenso sobre el *punte*, la articulación entre lo público y lo privado no se constituye como pasaje sino como articulación. Como obra cuya construcción, explotación y mantenimiento están en manos de una Empresa privada, el pasaje de lo local a lo nacional de la *necesidad* del *punte* se combina con el pasaje de obra pública a obra concesionada. Los victorienses perciben este hecho como una suerte de “extrañamiento local” pero que, sin embargo, no se solapa con el pasaje de lo local a lo nacional ya que la tarea de “materializar la superación del aislamiento” encuentra a los “políticos” que se adjudican la paternidad de la obra compartiendo perspectivas y prácticas autorizadas con otros “especialistas” del sector “privado”.

Al conocer *de cerca* al *punte*, los políticos locales se posicionan como “auténticos especialistas” de la obra. En este contexto, el conocimiento autorizado devenido del trabajo político –bien que inserto en una trayectoria que va más allá de la específica “ejecución” de la obra- participa de la articulación entre lo público y lo privado. Los lineamientos jurídicos de la obra configuran al “sistema de data room” como contraparte del “drama” de la licitación fallida, al conjugar lo *necesario*, lo *rentable*, lo *ya hecho* y lo *que está por hacerse*. De esta manera, la legítima *necesidad pública* de la obra se mantiene “intacta” sin que el hecho de la “concesión” altere su fundamento.

En el proceso donde la “exclusividad” victoriense del *punte* cede a otros intereses e injerencias autorizadas y autorizantes, los profesionales de la política posicionados como especialistas del *punte* capitalizan doblemente su labor. Por una parte, aparecen como los articuladores legítimos entre lo público y lo privado, ya que interesan tanto a la Nación como al capital privado en la obra y así coadyuvan con su trabajo al *feliz término* por el cual el *punte* se “materializa”. Por otra parte, en tanto el proceso social de producción de consenso sobre la construcción del *punte* funciona como espacio de producción de saberes especializados, las acciones -institucionales e “informales”- de quienes *saben por trabajar* conjugan legítimamente

la orientación al “bien común” y con una hacia intereses más particularizados. Asimismo, gracias a su conocimiento, los “políticos” pueden entablar discusiones legítimas con el Gobierno Municipal y con la Empresa Concesionaria.

Posicionados como especialistas del interés “general” y el “particular” dentro del proceso tejido en torno del *punte*, los “políticos” pueden apelar a nociones que funcionan como símbolos articuladores. Aquí la noción de progreso se inserta en el proceso de producción de consenso sobre la obra como mecanismo que articula el sentido de vinculación, conexión e integración del *punte* según un sentido positivo. Gracias a la polisemia de la idea de *progreso*, su recurso permite que quienes se adjudican el “logro” del *punte* puedan retomar el fundamento histórico del superar el aislamiento, la casuística del interés históricamente determinado de la megaobra vial y el control local de los “beneficios” de la obra como configuración de su fundamento.

Lo centenario y lo reciente, lo local y lo nacional, lo público y lo privado, articulan en un sentido obligatorio lo deseable para todos y cada uno de los intereses que intervienen en el proceso del *punte*. Pero la configuración simbólica de la *necesidad* de la obra -cuyas referencias operan entre la analogía y la identidad- está cruzada por la desigual capacidad que tienen los actores para situarse en el proceso de producción de consenso sobre la construcción del Victoria-Rosario.

Convertido en caballito de batalla de la contienda política, el *punte* se transforma en rótulo distintivo de quienes se adjudican su paternidad, y con esto el peso histórico de su *necesidad*. En este sentido, conocimiento y poder al servicio del *trabajo* incluye en contrapartida una orientación al reconocimiento del mismo donde la capacidad diferencial asumida por los “políticos” los ubica en una posición de argonautas legítimos de lo que acontezca con el *punte*. Responsabilidad y compromiso se configuran así como la base legítima en que se fundan las respuestas anticipadas que los profesionales políticos del *punte* brindan a los “interesados” en la obra en las diferentes coyunturas que atraviesa el *punte*.

Así es como una vez *interesada la Nación* –identificada con la figura del Presidente Menem- e *interesadas las Empresas*, frente a las sospechas de discontinuidad de las obras, se “demuestra” lo fehaciente de la *realidad* del *punte* en tanto su *necesidad* “supera el recorte” al área de Obras y Servicios Públicos. Del mismo modo, como el ave fénix que resurge de entre las cenizas del “fracaso” del primer llamado a Licitación Pública, el *punte* es revelado en su entera *necesidad* a partir de la ratificación del compromiso presidencial en *un nuevo Llamado*. En un contexto de *trabajo* permanente por parte de los “políticos” locales para *sostener la obra*, el interés, la decisión y la voluntad del Presidente de la República se conjugan con la trayectoria de

quienes *venían moviéndose* mucho *antes*, cuando no sólo “la oposición” les recriminaban que el *punte* era un “proyecto faraónico”.

La “resolución exitosa” de las coyunturas que atraviesa el *punte* no soslayan, sin embargo, la ambigüedad que fundamenta su *necesidad*. Es decir, puesto que la obra materializa un conjunto de intereses heterogéneos y hasta contrapuestos, desde el punto de vista de los actores involucrados en el proceso, el *punte* no logra acompasar los sentidos asociados a la obra sin caer en la percepción de “inconsistencias”.

Cuando los victorienses cotejan la historia centenaria de la vinculación con la “parte reciente”, encuentran que entre lo *anhelado* y lo que *es*, el *punte* no necesariamente realiza la primera. En el mismo sentido, así como se identifica al *punte* con una obra “regalada a un privado”, la Empresa Concesionaria también sustantiviza sus problemas de *inversión* y *ganancia* en términos de que la *politización* de la obra les ha traído problemas para conseguir el crédito externo. Por otra parte, el interés en consolidar corredores de exportación biocénicos de cara al Mercosur y al comercio internacional también se revela “inconsistente” sin caminos que articulen al *punte* con el resto de la infraestructura vial, algo también reclamado por quienes apuestan al *punte* como obra definitoria de la fuerza de la Región Centro. La “consistencia” del *punte* está dada, así, en una tensión intrínseca donde los sentidos de su *necesidad* dependen de la dinámica heterogénea entre inconsistencia y cumplimiento.

Ahora bien, la percepción de inconsistencias en torno del *punte* no toma la forma de contradicciones. Las mismas voces que destacan la magnitud e importancia del *punte* son las que enfatizan sus inconsistencias. Es decir, por más que se advierta que el *punte* no cumple con la multiplicidad de “bondades” que promete, cada uno de los interesados en la obra respetan de una u otra forma su “necesidad”. Cómo se relacionan “inconsistencia” y “necesidad” nos lleva a preguntarnos por la percepción práctica de la conflictividad, y en este sentido nos conduce a otros puentes.

Analizando la organización social de Zululandia, Max Gluckman asiste a la inauguración de un puente en el distrito de Mahlabatini. Esta ocasión, que Gluckman describe como algo que para la mayoría de los zulúes ‘*era un evento más local que para los europeos*’ (1987:251), pone al descubierto las diferenciales capacidades organizativas de los actores locales cruzadas por el conflicto entre el grupo local y los administradores ingleses. Analíticamente considerado un contexto conflictivo, Gluckman señala, sin embargo, que al comparar la situación analizada con otras es posible delinear el equilibrio de la estructura social.

A diferencia de un conflicto inmanente como parte de un equilibrio estructural más amplio en el que se integran las ‘situaciones sociales’; desde el punto de vista del proceso social

de producción de consenso, la relación entre el “deseo” y la “norma” conforman el marco inmanente de las “inconsistencias” del *punte*. El “equilibrio” está dado, en términos de los victorienses, por el hecho de que *nunca hubo conflictos con el puente*. En este sentido, la permanencia del *anhelo* sobre el *punte* moldea como proceso hegemónico al límite dinámico entre inconsistencia y contradicción.

El proceso social de producción de consenso sobre el *punte* se constituye en un proceso hegemónico (Williams 1980) en tanto la concreción del *Victoria-Rosario* constituye un complejo “efectivo” de experiencias, relaciones y actividades. Se trata de un ‘*cuerpo de prácticas y expectativas con relación a la totalidad de la vida*’ (op.cit.:131), que encuentra, a su vez, sus límites y presiones específicas que no se resuelven con *salvar* la obra del “recorte al gasto público” ni con remontar su proceso licitatorio ante la *caída* de un primer llamado. En este marco, para “mantener el consenso” sobre el *punte*, quienes cargan con el peso hegemónico del proceso “necesitan” renovar, recrear, defender y modificar constantemente el fundamento de *necesidad* del *punte*. Sostener el “deseo” del *punte* supone, así, reconducir las percepciones de inconsistencia hacia el terreno de lo consistente, donde la obra *es* el *punte* tanto como la vinculación.

Ahora bien, la relación entre inconsistencia y necesidad a partir de la cual gravita el fundamento de la segunda, no explica el hecho de que la primera se traduce hacia una dirección específica. Lo “inconsistente” se plantea en una suerte de “disenso doméstico” o bien se dirime abiertamente en el idioma de la contienda “política”, pero en ambos casos los actores señalan como “problemas” a cuestiones que se dramatizan en el escenario de “la política”.

El hecho de que el ‘*locus*’ donde los “políticos” escenifican su *trabajo* aparezca como eje de lo “problemático”, conlleva una comprensión “nativa” del proceso de producción de consenso sobre el *punte* donde la atribución de responsabilidades se apoya en la eficacia de una suerte de separación entre “políticos” y “no-políticos”. En este sentido, así como señalamos la desigual capacidad de los actores para situarse en el proceso, debemos destacar que la misma se configura en el propio proceso donde los actores “políticos” hacen un uso específico y diferencial de los mecanismos para producir consenso, contribuyendo así a delinearlos.

Una manera en que la distinción entre *políticos* y *no políticos* –o *gente común*– participa de la actualización dinámica y permanentemente del *anhelo* del *punte*, radica en que quienes hegemonizan el proceso de producción de consenso sobre el *punte* enfatizan los aspectos problemáticos de la obra en el lenguaje de la contienda *política*, mientras sus “consistencias” son destacadas desde lo partidario en relación a lo *público*. Otra de las formas en se mantiene “viva” la necesidad de la obra es señalando al trabajo político como el responsable de “lo hecho” y

comprometido con “lo posible”, y abordando como sus “imponderables” a los *problemas* de la obra. En ambos casos, la lógica del consenso radica en que el *trabajo* político sea reconocido al tiempo que se reconozcan quiénes participan de él.

La visibilización de “la política” como ámbito diferenciado también es función de cómo se configuran las inconsistencias *de* la obra al interior de procesos más amplios. Las tensiones entre los múltiples intereses (locales, nacionales, transnacionales) involucrados en el proceso tejido alrededor del *Victoria-Rosario* tienen su espacio propio, pero también se reclaman como ejemplos o apéndices de cómo se configura socialmente la relación entre el trabajo político y la creación de necesidades públicas. La identificación “politizada” de las “inconsistencias” del *punte* nos sitúa ante un tipo de procesos que, parafraseando a Wolf (1993), se mueven entre y más allá de los casos separables y que en el proceso los transforman. Así, la relación entre *anhelo* y *necesidad* en torno al *punte* resulta de cómo se articula el *trabajo* con la distinción “políticos/ no-políticos”.

## **Entre política y politización**

De acuerdo con la forma hegemónica del proceso que nos ocupa, “la política” aparece como el ámbito privilegiado de las múltiples referencias al *Victoria-Rosario*. Historia, interés, conocimiento y progreso configuran los parámetros del deseo cuya eficacia normativa en torno del *punte* radican en el significado que les imprima la construcción política del consenso. Ahora bien, la hegemonía “política” resultante del proceso en torno al *punte* también comporta una serie de “inconsistencias” o “problemas” específicos para quienes la articulan con su *trabajo*. En un marco donde *superar el aislamiento* significa “salir del encierro provincial”, conexión e integración también configuran una “salida política”. El *progreso* de situar a Victoria en un marco de interacción más amplio, reviste así la forma de un reconocimiento al *trabajo* de un puñado de hombres, pero también comporta un sentido de “politización” de la obra.

Desde el punto de vista de sus “inconsistencias”, las condiciones en que el *punte* aparece como obra pública, política y de inversión privada y como una obra de vinculación, conexión e integración, importan el peligro de un “retorno” al *aislamiento*. Por una parte, los problemas de “la bajada” marginan el anhelo victoriense de *progreso* -como conexión- en tanto la obra aparece como un peligro de tránsito “entrante”. Por otra parte, como los mismos “políticos” señalan, *el puente va a morir entre Victoria y Rosario* por la falta de la infraestructura que lo articule con el resto del sistema vial. Ambos “nuevos” aislamientos conllevan efectos que atentan contra la solidez en que se funda la necesidad del *punte*.

La “muerte” de la obra entre Victoria y Rosario también configura una muerte simbólica que a los “políticos” les preocupa en relación a su propio lugar en el proceso del *punte*. “Morir” entre Rosario y Victoria entraña reconocer la necesidad de retomar permanentemente el fundamento de su *trabajo* para seguir en la “carrera” que los ubica como hermeneutas legítimos de las necesidades públicas. En este contexto donde la “lógica del puente” asume ‘*la forma de una lucha por el poder propiamente simbólico de hacer ver y de hacer creer, de predecir y de prescribir, de dar a conocer y de hacer reconocer, que es al mismo tiempo una lucha por el poder sobre los poderes públicos*’ (Bourdieu 1989:174) quedar “aislados” es la inconsistencia cuyo sentido los políticos no pueden homologar.

No es posible homologar inconsistencia de una obra política –o regalada- con el trabajo político porque en este caso la indistinción pasa a superar el límite que cruza “eficazmente” al resto del proceso social de producción de consenso sobre el puente. Al moldear la relación entre la obra y el vincularse desde un solapamiento tenso en términos de dos “esferas” de la vida (la social y la política), la configuración de lo que *es* determina que las “inconsistencias” pueden apuntar ellas mismas al consenso.

El “límite” entre el *pueblo* -que encarna la idea de *lucha centenaria por vincularse-* y los “políticos” -quienes conocen la *esencia* del *punte* por *trabajar-* funciona como un mecanismo de consenso en tanto que la legitimidad que fundamenta la escisión sea “reconocida”. En este sentido, para que la megaobra de infraestructura vial se conforme a los múltiples sentidos del *punte*, la estructuración del proceso social de producción de consenso sobre el *punte* representa ante todo, desde el punto de vista de quienes se adjudican la paternidad de la obra, el reconocimiento a su *trabajo*.

Las condiciones en que se especifica el sentido “político” del *punte* son las de una suerte de aprendizaje compartido de un lenguaje que quienes se adjudican la paternidad de la obra “enseñan” con su *trabajo*. Esto es, que en sus múltiples sentidos (centenario, reciente, local, nacional, público, político-partidario y de inversión privada) la “realidad” del *punte* radica en “la política” como fuente arquetípica de lo posible. Sin embargo, no es lo mismo el reconocimiento del trabajo como político que reconocerlo como “trabajo de politización”. La asunción *politizada* de los problemas del puente conlleva que las lecturas sociales reviertan esta casuística hacia las “inconsistencias”, donde “gracias a” se distingue de “por culpa de” como un “puente político” difiere de uno “politizado”.

## Consenso y consensuación

Reconocer a los “responsables” del *punte* como “culpables” de sus “inconsistencias” entraña una diferencia sustancial entre consenso social y consenso político. En este sentido, el análisis del proceso social tejido en torno al Victoria-Rosario nos permite observar que el “consenso” sobre la obra es ante todo una resultante social del trabajo político que toma la forma de un “acuerdo” y funciona como una suerte de dispositivo práctico para el *locus* de la política. Sin embargo, al conjugar múltiples representaciones en un ideal que necesita apuntar a lo “compartido”, para poder reproducir las condiciones de cuya génesis deviene, el consenso no puede permanecer “politizado”. La posibilidad de que socialmente se consensúe la obra, no deriva automáticamente de la capacidad diferencial de referirse a lo público; en otras palabras: legitimidad no deviene de legalidad. La articulación entre lo *público* y lo *político* toma así la forma de un acuerdo resultante de una negociación que debe mantenerse constantemente renovado.

El “consenso” reposa en una negociación permanente que a nivel público intenta volver deseable la obligatoriedad de sus resultados sustentando de forma estable y general una “solución” particular. Pero de acuerdo al balance de intereses puestos en juego, y en tanto proceso hegemónico, así como el “consenso” político implica negociaciones inacabadas, el sentido público del consenso no está dado más que como el intento permanente de que “lo público” –una política específica- aparezca más que como algo “natural”.

El proceso a través del cual algo anhelado y difuso se transforma en algo necesario y concreto nunca cuenta con la certeza que ostenta el proceso político de consensuar una obra. Para distinguirlo del proceso de producción de consenso, denominamos consensuación a la forma pública que toma el intento de configurar socialmente el consenso y que como tal se configura en el límite dinámico entre ser proceso y producto. Según esta distinción, si del consenso deviene la concreción material de la obra, de la consensuación nunca se sabe con certeza qué deviene.

La consensuación remite a la forma pública de configurar cierta y estable la legitimidad política como pública, y se basa en el reconocimiento de que una política aún cuando sea percibida como de y para “pocos” responda a una necesidad legítima de “todos”. Es decir, a diferencia del consenso o el consentimiento, la consensuación funciona como representación de un conjunto de relaciones sociales, políticas, económicas y culturales a partir de las cuales ciertos actores pretenden hacer práctico su reconocimiento pero que, como tal, nunca puede materializar sus resultados en una política concreta.

La consensuación es posible cuando la pluralidad de significados del *punte* mantiene una relación de homología con la legitimidad de su apelación. La consensuación del *punte* supone que cada actor pueda aplicar su explicación, su justificación de la obra (nos referimos a justificaciones positivas y en general de la necesidad de la obra). Cuando la agenda ejecutiva parece conformada a partir de cada uno de estos temas, tal estructuración estructura al mismo tiempo la percepción que de ella se tenga, esto es: cuál es la “cuestión” a la que la obra responde.

Para quienes se ven directamente involucrados con el producir “consenso” en torno al *punte*, es fundamental que la obra “represente”, que aparezca como respuesta institucional a una demanda social legítima; pero siempre y cuando las múltiples demandas puedan mantenerse articuladas sin caer en la oscura indistinción. Acercarse al consenso social en torno al *punte* es fundamental para que el trabajo político se apoye en la fuente de poder que constituye la capacidad de otorgar significados, de “nombrar”. De esta manera, la eficacia de la consensuación está sujeta, como sostiene Wolf, a ‘*establecer las categorías por medio de las cuales se va a percibir la realidad. Y a la inversa, esto lleva en sí la facultad de negar la existencia de categorías alternativas, de asignarlas al reino del desorden y del caos, de volverlas social y simbólicamente invisibles. Y, además, una vez que se ha dado nombre a las cosas, se requiere poder para mantener en su sitio a los significados así generados, como dicen los chinos, los nombres deben ser “rectificados”*’ (1993:468).

Como acuerdo político oficializado, el proceso del consenso resulta de la puesta en funcionamiento de una serie de mecanismos conducentes a armonizar temporalmente un aspecto de deseo con su disposición normativa. En este sentido, el *punte* vierte una suerte de ritualización sobre su contraposición con la mera racionalidad “técnica” de su necesidad. Asimismo, la forma “trabajada políticamente” por la que las inconsistencias del *punte* son “normalizadas” con su silencio social, las mantiene en una dimensión que “privatiza” sus consecuencias y las domestica como posibles críticas reduciéndolas a “opinión”, a sentido común, o a lo sumo a un conjunto fragmentario de reclamos particularizados que no se canalizan en acción social o política.

El depósito “doméstico” de la percepción de “inconsistencias” respecto del *punte*, está en íntima relación con cómo se entrecruzan politización, consensuación, política y consenso, y determina que aún cuando la obra sea impuesta, el *punte* permanezca anhelado. La necesidad del *punte* está sujeta a su configuración procesual y su materialización se oficializa como la pretendida unidad de la variedad de cuestiones que involucra. Pretendiéndose monolítico y consensuado, las múltiples perspectivas, definiciones y juicios cuyo dinamismo permite una actualización variable de la obra, determinan que en el marco de las luchas simbólicas por el

poder, el puente adquiriera un sentido de interés al tiempo que los mismos intereses a que apunta van redefiniéndose en el mismo proceso que contribuyen a conformar. De esta manera, la redundancia de su necesidad se erige en el corazón mismo del anhelo del *punte*: en el medio de este panorama, Victoria sigue *luchando por superar el aislamiento*.

Del análisis del proceso social tejido en torno al puente Victoria-Rosario nos surgen nuevos interrogantes que resultan del caso específico que investigamos y otros que tienen que ver con problemáticas que lo exceden. En cuanto al proceso de producción de consenso sobre el *punte Victoria-Rosario* nos interesa profundizar más en la cuestión de la “invisibilidad” del río, ya que, más allá de algunas pocas personas “comprometidas con la ecología” o que resaltan el impacto ambiental como un problema para su “riqueza” biótica, las alusiones al tema han sido escasas o evasivas. En este marco, el silencio social para con el río (únicamente nos han manifestado el hecho de que *la ciudad da sus espaldas al río*, así como que *todo el mundo va a la costanera solamente para ver quién pasa*) es la contraparte de una importante presencia de pescadores que viven en la ciudad y en *la isla* en diferentes épocas del año.

En cuanto a los interrogantes que van más allá del caso pero que intervienen en ahondar su problematización, según la distinción entre consenso y consensuación que introdujimos para explicar el proceso social de producción de consenso en torno al *punte*, nos interesa desarrollar qué lugar le cabe al “consenso” en la vida pública. El interrogante acerca de la relación entre lo “público” y el “consenso” nos lleva a indagar en el problema de *la producción social de consenso* más allá de casos donde se materializan megaobras de infraestructura pública, retomándolo como fundamento de procesos donde se construye socialmente el ‘dominio’.

## Notas

- i Hacemos uso de la letra cursiva para los términos y expresiones que utilizan nuestros interlocutores.
- ii Por Alieto Aldo Guadagni, para La Nación. Copyright © 2001 La Nación.
- iii Butera, M.; Kulfas, M.; Hecker, E.; Galmes, J. y C. Moyano Walker. CEP “Infraestructura: Una reseña de los años '90” En: <http://www.mecon.gov.ar>. Centro de Estudios para la Producción (Secretaría de Industria, Comercio y Minería de la Nación; Ministerio de Economía de la Nación Argentina)..
- iv El problema de “cómo lo obligatorio se vuelve deseable” es un tópico que ha sido muy trabajado en antropología, sobre todo en el análisis del ritual (i.e. Turner, V. 1985, 1980, 1988)
- v Estamos utilizando el concepto de representaciones sociales (o colectivas) siguiendo a Durkheim pero atendiendo también a desarrollos posteriores de esta categoría por parte de quienes continúan su trayectoria de pensamiento.
- vi Esto también significa que no abordamos los aspectos laborales ni técnicos de la obra, más que desde el punto de vista de sus implicancias para nuestros objetivos; asimismo, y si bien no es el tema que nos convoca, el impacto ambiental de la obra no es un capítulo menor (para más información al respecto, ver, por ejemplo: Documento EIAl: evolución del Impacto Ambiental Inicial. 15-09-99. Serman y Asociados, Taylor Engineering Inc, S. Coria y Asociados, consultores de Puentes del Litoral SA).
- vii Por ejemplo, Lins Ribeiro analiza ‘tres dimensiones sistémicas de los PGE: el gigantismo, el aislamiento y el carácter temporario’ que ‘subsumen las principales relaciones y características que hacen de esta forma de producción una entidad identificable y discreta’ donde ‘las dimensiones se consideran como grupos de determinaciones que se superponen, y que deben estar presentes simultáneamente para considerar que un proyecto es de gran escala’ (1985:29).
- viii El corredor bioceánico es en el eje de atracción vinculante este-oeste entre los paralelos 32 y 34, que une Río Grande (Brasil) con Valparaíso (Chile), atravesando gran parte del territorio Uruguayo y las provincias argentinas de Entre Ríos, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza y San Juan.
- ix En este sentido, Barth retoma las palabras de Radcliffe-Brown: “...la realidad concreta con la cual el antropólogo social está involucrado en la observación, descripción, comparación y clasificación, no es ningún tipo de entidad sino un proceso, el proceso de la vida social. La unidad de investigación es la vida social de alguna región de la tierra en particular de la durante un cierto periodo de tiempo. el proceso en sí mismo consiste en una inmensa multitud de acciones e interrelaciones de seres humanos, que actúan como individuos o en combinaciones o grupos” (en Barth 1959:34)
- x En alusión al término que utilizan los justicialistas para llamarse a sí mismos.
- xi Entre Ríos es una de las provincias que componen la región mesopotámica en el litoral argentino y que según datos del censo del año 1999 tiene aproximadamente un millón de habitantes. La capital provincial, Paraná, fue sede del primer gobierno constitucional en 1853, capital de la Confederación Argentina; también lo fue de la primera Escuela Normal argentina una vez impuesta la enseñanza obligatoria y gratuita, en el año 1820, durante el gobierno de Francisco Ramírez. Esta provincia, definida como *agroexportadora*, es una de las más importantes productoras de arroz, soja, citrus, lino, maíz, sorgo, trigo y explotación forestal del país. El 80% de la superficie entrerriana se destina a la ganadería vacuna y, pese a variaciones en los niveles de productividad, sigue siendo una importante productora de carnes blancas. La actividad industrial de la provincia se desarrolla ligada a las principales producciones de la provincia: industria agrotransformadora de recursos naturales renovables; frigoríficos; elaboración de productos balanceados; lácteos; jugos concentrados, aceites esenciales y forrajes de citrus; molinos arroceros y curtiembres, entre otras.

- xii En el Delta Entrerriano: acerca de las actividades económicas (Boivin, Rosato y Balbi 1996 y 1997), los patrones de distribución de población (Boivin, Rosato y Balbi, en prensa), y sus relaciones con los recursos naturales existentes (Malvarez, Boivin y Rosato, 1999).
- xiii Como nos manifestaron, la cal de Victoria fue *la mayor parte de la materia prima con la que se construyó la ciudad de La Plata*
- xiv En la actualidad, esta provincia enteramente bordeada por ríos se conecta a partir de una serie de obras de infraestructura compuestas por el Túnel Subfluvial Hernandarias y el complejo ferroviario Zárate-Brazo Largo, de nivel nacional, y por los Puentes internacionales de Paso de los Libres, Gral. José A. Artigas y Libertador Gral. San Martín. Es al sudoeste, sobre el valle fluvial o delta del Paraná, que se emplaza la conexión física Rosario-Victoria. (Ver anexo 1).
- xv En referencia al Túnel Subfluvial Hernandarias y el Puente Zárate Brazo Largo, obras iniciadas durante la presidencia de A. Illia (1963- 1966).
- xvi Nos estamos refiriendo al primer gobierno de Sergio Montiel (1983-87); su segunda gestión se desarrolla abarcando el período de 1999 a 2003.
- xvii La licitación fue adjudicada a la firma Dragados y Obras Portuarias S.A. y a Pentamar S.A.
- xviii Por concurso de precios, dicho estudio fue adjudicado a Conisa Consultora de Ingeniería S.A
- xix A la desestimación del *canal* también se le sumó la determinación de que la Adjudicataria no estaba en condiciones de dar cumplimiento a la obligatoriedad contractual.
- xx En términos de las ideas de M. Weber acerca de “la política” como *profesión y vocación* (Weber, 1980; 1985; 1996)
- xxi El equipo interdisciplinario compuesto por *técnicos y profesionales* de ambas provincias y de la Nación, venía reuniéndose previamente *dada la inminente formalización de un Convenio*.
- xxii Esto no sucedía sólo del lado entrerriano sino que del santafesino también, y muchas de las comisiones, como la *Comisión Pro Canal-Camino* (1958) y las comisiones *Complejo regional Rosario-Victoria* (1971, 1972, 1973 y 1976) ,entre otras, fueron integradas por personas de ambas ciudades.
- xxiii El Túnel Subfluvial Hernandarias y el Puente Zárate Brazo Largo, ambos atravesando el Paraná.
- xxiv En este sentido, se dice que la obra actuará como nodo de enlace de distintas vinculaciones viales de la región: Autopista Rosario-Santa Fe; autopista Rosario-Buenos Aires; futura Autopista Rosario-Córdoba; la Ruta Nacional N° 33, N° 34, N° 11 y otras similares (Estudio de Prefactibilidad Avanzada, 1992).
- xxv Según Oszlak & O'Donnell (1982), inserta en la agenda de gobierno la obra es depende de una toma de posición del Estado, es una política pública. No obstante, consideramos que se trata de una publicidad formal y condición de eficacia material en función de marcos regulatorios y demás procedimientos de la obra pública. En función de nuestro análisis, podríamos decir, que la obra pasa a ser pública en dos sentidos. El primero se desenvuelve localmente: el sueño de la población, un lugar que cronológicamente comparte, se adelanta y se rezaga respecto de aquel en la agenda estatal. Recién es el segundo sentido de lo público el tiene que ver con su lugar en la “agenda pública” (del Estado o del Gobierno nacional). En este sentido, el carácter público del puente es producto de la transformación que sobre él se ejerce a través del accionar político y la constitución del dominio.
- xxvi Estudio de Prefactibilidad Avanzada Conexión Física Rosario-Victoria. Convenio Nación Argentina- Provincias de Entre Ríos y Santa Fe. (1992).
- xxvii La provincia aprobó dicho estudio por decreto N° 4886/95, realizado por la consultora CEPA INGENIERIA. En este momento se constituye un Comité Permanente de Seguimiento y Evaluación de Impacto Ambiental, cuya conformación se modificó al año siguiente, y se estableció su mecanismo de actuación y enmarcándose su accionar bajo la dependencia del Secretario de Obras y Servicios Públicos.
- xxviii En referencia a José Luis Manzano, Ministro del Interior.

xxix El Convenio también prevé la elaboración de Estatutos de Funcionamiento del Órgano de Control, y que las provincias de obligan a declarar de Utilidad Pública y sujetas a Expropiaciones o a Servidumbres Temporarias o Permanentes las áreas necesarias, haciéndose cargo de todos los actos administrativos antes de finalizar la etapa de “Presentación de las Ofertas” con pago de indemnizaciones y eventuales acciones ajuídicas a cargo y cuenta del Concesionario.

xxx Sobre el valor tarifa/peaje; no superior al valor económico medio del servicio ofrecido y su cobro con iniciación posterior a la ejecución de las inversiones. El procedimiento deberá contemplar mecanismos de: Precalificación, Calificación, Data Room y selección del Concesionario. Que éste se constituya como Sociedad Anónima. En las obras de construcción y en la contratación deberá asegurarse la competencia de terceros; y que la autoridad de aplicación sea la que establezca parámetros técnico-financieros y/o tarifarios que los proponentes deberán observar con “carácter obligatorio”.

xxxi Al primer llamado se presentaron los siguientes grupos: Consorcio 1: Impregilo SPA - Techint Cía Técnica Internacional S.A.C.I. - Hochtief A.G. - Benito Roggio e Hijos S.A. - Iglys S.A.; Consorcio 2: Dragados y Construcciones S.A. - Jan de Nul N.V - Bouygues - Dycasa - Fomentos y Contratas S.A.; Consorcio 3: I.C.A. S.A de C.V - O.M.A.C. S.A. de C.V. - Mexpresa S.A. de C.V. - Sociedad Comercial del Plata S.A. y Ferrovial S.A. El segundo Consorcio fue el que presentó la única oferta, que luego resultó rechazada.

xxxii Como consta en la Resolución N° 787 del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos.

xxxiii En referencia al apodo del presidente Menem, por su ascendencia siria.

xxxiv Entre el Consorcio “ganador” en el llamado anterior y el que finalmente construye la obra.

xxxv El 10-09-98 por resolución N° 1116 se aprueba una modificación en los porcentajes de participación y Empresas intervinientes: se suman IECSA S.A. y SIDECO AMERICANA S.A.

xxxvi En referencia a Roberto Dromi, Ministro de Obras y Servicios Públicos en la primera Presidencia de Menem, y que junto con Rodolfo Barra y Juan Carlos Casagne establecieron los principios básicos para la Reforma Estructural del Estado. (Para más información, ver: Verbitsky, H. 1991).

xxxvii En la literatura antropológica reciente, la política ha sido tratada frecuentemente como un dominio específico donde operan actores especializados y que supone reglas, valores y repertorios simbólicos propios. Este enfoque proviene históricamente de trabajos como los de Max Weber (1980, 1996), quien trató a la política como una de las “esferas de valor” en que se divide la sociedad moderna (cf.: Schluchter, 1981) y al Estado como una estructura burocrática conformada por especialistas, y de Emile Durkheim (1966), quien consideraba que el Estado moderno -locus clave pero no excluyente de la actividad política- operaba fundamentalmente como productor de representaciones para la sociedad.

xxxviii Al menos su status normativo y jurídico, así como su naturaleza presupuestaria nos inclinan en dirección de esta denominación. El conjunto de procedimientos legales y técnicos, el marco regulatorio, y los sucesivos y diversos estudios de factibilidad técnica, económica y de impacto ambiental, entre otras cosas constituyen el conjunto de aspectos relacionados con formas y procedimientos “típicos” de las obras públicas.

xxxix Actualmente la intendencia no está en sus manos ya que en diciembre de 2001 pasó a ser senadora nacional.

xl Las cifras oficiales según contrato, indican que el aporte del Estado Nacional es de \$ 207.100.000 (dentro del cual las provincias de Santa Fe y Entre Ríos aportan \$ 10 millones cada una) más \$ 34.500.000 (tope máximo que contempla la ejecución del cuarto carril en el puente principal y los viaductos de accesotal como fuese aprobado por resolución N° 86 del Ministerio de Economía el 29 de enero de 1999

xli Puentes del Litoral S.A. está compuesta - con su correspondiente participación en el capital accionario- por: IMPREGILO SOCIEDAD POR ACCIONES, 22% ; HOCHTIEF

AKTIENGESELLSCHAFT TECNICA INTERNACIONAL S.A., 26%; IGLYS SOCIEDAD ANÓNIMA, 4% ; BENITO ROGGIO E HIJOS S. A., 20%; SIDECO AMERICANA S.A., 19%; y TECHINT COMPAÑÍA TÉCNICA INTERNACIONAL S.A.C. e I., 8%. También están involucradas en el proyecto las empresas subcontratistas: BOSKALIS Y BALLAST NEDAM, a cargo del dragado del río, y TREVI, a cargo del pilotaje.

xlii Específicamente, Impregilo hizo Chaco-Corrientes y Posadas-Encarnación; Techint, Zárate Brazo Largo, y Hotchief, el Túnel Subfluvial y Fray Bentos.

xliii El ente de control es la Comisión Transitoria para la supervisión de obras y el cumplimiento del contrato de concesión de la conexión física Rosario- Victoria. (de nivel nacional)

xliv Resulta interesante, y no lo podemos dejar de mencionar, la variabilidad que hallamos respecto de la percepción de lo que es privado. Mientras que la empresa es vista por la ciudadanía victoriense (comerciantes, profesionales, jubilados, empleados, etc) como “ un privado”, quienes forman parte de ella, como este ingeniero, ven como “privados”, en un sentido diferente al propio, a otros emprendimientos. Esta variabilidad también la encontramos al comparar las relaciones que subyacen al comodato del terreno y al emplazamiento del canal. Aún sin meternos en figuras jurídicas respecto de la tenencia y usufructo del terreno, ya las percepciones respecto de lo que un privado puede y no puede hacer en función de eventuales conflictividades, nos dan la pauta de que la obra pública, concesionada o no, tiene reglas de “sociabilidad”.

xlvi Como nos manifestaron, los dueños del terreno son de Buenos Aires pero están radicados en Victoria, y son los mismos que forman parte de la sociedad que están haciendo *el emprendimiento privado* -el Solar de Victoria, una suerte de country náutico.

xlvi Estamos haciendo referencia a la idea de “la política como el arte de lo posible”, tal como lo refieren nuestros interlocutores.

xlvi Si por una parte se enfatiza la importancia de los estudios y su cruzamiento en el sistema de data room; de la combinación de aportes especializados privados y públicos, y sobre todo del marco propiciatorio que significó la posibilidad de concesionar la obra pública; por otro se reconoce que el menor coste ha sido decisivo para dar un cierre feliz al proceso. Este menor coste, es decir, la posibilidad de reducir el aporte que debía realizar el Estado según estimaciones del concesionario, actuó como parámetro desde el punto de vista técnico y económico, pero también condicionó las evaluaciones políticas de la obra. La decisión política cruza y es cruzada por la decisión económica, y lo técnico se constituye en el velo neutral que resguarda la pugna por erigirse en el mejor postor.

xlvi Los medios de comunicación locales, provinciales y nacionales también son parte activa y fundamental en este *proceso social de producción de consenso*. Podríamos dedicar un trabajo aparte al análisis de su actuación, pero aquí sólo nos remitiremos a mencionarlos como actores clave, que, mucho más que mediadores o dadores de información, participan de la estructuración de representaciones sociales sobre los miedos y expectativas por la obra así como de la historia de la lucha centenaria, las lecturas del pasado y la historia reciente, sus protagonistas e hitos principales.

xlvi Estamos haciendo referencia a la división weberiana entre el político y el científico. Ver: Weber, 1980.

l Cabe destacar que este grupo está formado casi exclusivamente por hombres. Con el tiempo esto ha variado un poco, pero en su mayoría siguen siendo hombres los que aparecen como “responsables” de la conexión.

li Deberíamos decir a sus ciudades, ya que estas comisiones, cuyos miembros reconocían como civiles, eran mixtas, es decir: formadas por personas de Victoria y de Rosario.

lii El balance entre defensa y ataque condicionó durante muchas décadas la forma de las fronteras argentinas y tuvo repercusiones en lo tocante a la obra pública, afectando claramente la proyección y el diseño de obras viales; recién a fines de la década del '80 (presidencia de Alfonsín) y sobre todo en los años '90 (presidencia de Menem), afirmada la “transición a la

democracia” en la Argentina, se descarta esta concepción. Descartar esa idea también implicaba una puesta a tono con las modificaciones en el escenario mundial respecto de las relaciones exteriores, e importó que las relaciones con el país limítrofe pasen a basarse en la idea de *integración* y se objetiven en la conformación del Mercosur.

liii Este tema ha sido abordado en numerosos trabajos. Por ejemplo, Lins Ribeiro (1991) analiza las interpretaciones geopolíticas del “crecimiento de la influencia brasileña” en el caso de la Represa Yaciretá.

liv Es interesante notar que, en contraposición a la “paternidad justicialista” del puente, no hayamos encontrado ningún dato concreto respecto de gestos políticos favorables a la conexión durante las presidencias de Perón. Es más, respecto de esta “movilización” local, se asevera que *Don José, viejo peronista, no se habrá imaginado que 47 años después un gobierno del mismo color político llame a licitación para cumplir con objetivos similares.*

lv Ver: Estudio de Prefactibilidad Avanzada. Nación- Provincias de Santa Fe y Entre Ríos, 1992.

lvi En referencia a la “Región Centro”, los justicialistas locales contraponen que *hoy por hoy, estamos, y toda esta obra, hacen más una integración de Córdoba, Santa Fe y ER, que hacia la región del CRECENEA; con el hecho de que esta integración trae ciertos problemas porque hace algunos años Entre Ríos entró en un bloque regional con Corrientes, Misiones, la Mesopotamia.* Para estos “políticos”, el tema *provocó una gran discusión* ya que *cuando ganó Montiel desechó la región centro con el CRECENEA, cambió el eje en el cual Entre Ríos se inserta.* En este “debate”, los justicialistas plantean que *las dos integraciones no son excluyentes sino que se pueden complementar.*

lvii Ambas integraciones implican diferencias en cuanto a riqueza y recursos, ya que las provincias de Córdoba y Santa Fe son mucho más *ricas* que las de Corrientes y Misiones; por otra parte, la región centro implica la conformación de un bloque político ya que los gobernadores de esas dos provincias son *peronistas.*

lviii Victoria es la “capital provincial del carnaval” y la realización de esta “fiesta” constituye uno de los eventos anuales más importantes de la localidad.

lix Ambos tipos de impactos representan cortes que ordenan las percepciones sobre el cambio y el progreso. Los actores no separan sus percepciones para referirse a la relación entre progreso y cambio, ni ambas se divorcian en sus experiencias personales. En un sentido “cronológico” podemos señalar que los impactos inmediatos motivaron resignificaciones de las evaluaciones de la obra; así como las ideas sobre los impactos mediatos se debaten continuamente en función de las lecturas actualizadas del “momento” inicial de la obra.

lx El carnaval de desarrolla durante los fines de semana del mes de febrero, con espectáculos de asistencia masiva en todas las oportunidades.

lxi. A la crítica de las condiciones flexibilizadas en que se trabaja en el *puente*, los victorienses agregan que esto se agrava porque el sindicato está *arreglado.*

lxii En este sentido, los representantes locales del culto católico local ofrecen respuestas variadas que van desde posturas más *críticas* a posiciones que ponen más énfasis en *lo positivo que trae el puente.*

lxiii Cabe señalar que el *hacer Victoria industrial*, aunque comparte con otros proyectos sus implicancias para las expectativas locales, ostenta dos particularidades que el candidato a intendente por el justicialismo en las elecciones de 1999 sintetiza en una frase: *nosotros teníamos planteado otro desarrollo, un desarrollo industrial.* Es decir, por su naturaleza (industrial) y su origen (iniciativa local) el proyecto contrasta con el común denominador basado en el turismo y servicios, y de origen foráneo.

lxiv El éjido de Victoria contempla trescientas mil *hectáreas de islas en el predelta del Paraná*, (incorporadas durante la gestión de Gobierno local de uno de los protagonistas “políticos” de la historia del *puente*) que se destaca como factor que naturalmente lleva a Victoria a ser una ciudad turística.

lxv Este barrio se denomina así por su proximidad a la Abadía Benedictina. Al igual que esta última, el barrio se emplaza en una colina desde la cual puede observarse el río y los matices verdosos del relieve ondulado de Victoria.

lxvi Diversos hechos plantean que el puente no estará *para todos* ni del mismo modo. Además de cuestionamientos sobre los sueldos y las condiciones del trabajo en la obra, el peaje costará alrededor de \$9, y si bien se cobrará en la cabecera rosarina, lo que implica que los victorienses puedan recorrerlo sin costo alguno, esto no quita que sea necesario tener “motivos” y medios para poder cruzarlo. Más allá de factores asociados al turismo, los cuales además se piensan principalmente dentro de un flujo con dirección Victoria- Rosario, el estudio y el trabajo son los principales móviles planteados como causales del cruce. Pero, ahora bien, no todos trabajan o estudian en Rosario, ni todos pueden conseguirlo pese a que apunten a ello.

lxvii En este sentido las autoridades locales han planteado un debate en torno de cuál es la fuerza indicada para velar por la seguridad, y varios funcionarios locales se oponen a que el control quede en manos de Gendarmería poniendo su preferencia en Prefectura. Pero, por otra parte, admiten que significará el arribo de gente que a su vez demandará nuevos trabajos y servicios, algo que se evalúa positivamente.

lxviii El *puente*, salvo por cuestiones relacionadas con el lugar puntual de emplazamiento de la cabecera, no fue abiertamente cuestionado, ni su construcción requirió de ningún tipo de instancia plebiscitaria o de debate abierta. Sondeos de opinión y encuestas han constituido más bien instancias posteriores a la *decisión política*.

lxix Esto tiene que ver con que los denominados “proyectos de desarrollo” resultan de una compleja interacción de aspectos económicos, políticos, técnicos, socioculturales y ecológicos y donde interactúan múltiples intereses y se movilizan grandes volúmenes de capital (Lins-Ribeiro, 1991). Asimismo, el poder con que cuentan los agentes en el proceso de creación de espacios públicos (materiales e inmateriales) también depende en gran parte de la capacidad que tengan para participar de definir el ‘espacio’ (Bourdieu, 1997).

lxx Como una forma simbólica que adquiere carácter predominante en una organización en virtud de procesos históricos y de potencial simbólico que su flexibilidad le confiere (Boivin, M.; Rosato, A. y F. Balbi). Los autores también sostienen que la presencia destacada de principios articuladores no es privativa de los grupos informales, para los cuales Abner Cohen emplea el término.

lxxi Cabe señalar que la campaña política del Partido Justicialista local para las elecciones generales de octubre de 1999 (donde el *puente* era un tema fundamental de la Plataforma) tenía como lema “De cara al futuro”

lxxii El Ministerio de Obras y Servicios Públicos se fusionó con el de Economía, el cual pasó a llamarse Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

lxxiii Banco Interamericano de Desarrollo.

lxxiv Esta ruta también es llamada “la ruta de la muerte” por la gran cantidad de accidentes que ocurren en ella. En este marco, una mañana en el Honorable Concejo Deliberante, una concejal justicialista llegó *horrificada* comentando: *se mató otro chico y anteayer otros dos; no me quiero imaginar cuando esté la obra terminada*.

lxxv Así lo definieron sus “compañeros” puesto que trabaja en el tema específico de las obras complementarias.

lxxvii Según los estudios de la empresa concesionaria se prevén 3000 vehículos por día.

lxxviii También nos señalaron el ejemplo de *lo que sucede con el puente Santo Tomé- Sao Borja*, sobre el río Uruguay, que *como idea es espectacular, está todo centralizado(...) la aduana brasilera están las oficinas pegadas a la argentina, supervisado todo, todo computarizado, el tema de migraciones, es muy de alta tecnología*, pero se da una situación “caótica” puesto que desde ese lado *se cobra un peaje, y el puente Libres, que es un desastre, no pagan peaje*.

lxxviii Cabe destacar que él forma parte del gobierno municipal, en manos de la Alianza, pero su filiación política es el Partido Socialista.

lxxix Tal era la perspectiva en el año 2000, cuando la fecha oficial de inauguración era septiembre de 2002, y que luego se descartó porque los trabajos debieron suspenderse a causa de que la empresa *no consiguió* el crédito.

lxxxi Actualmente Gobernador de la provincia (Alianza) y de filiación política en la Unión Cívica Radical.

lxxxii Nos estamos refiriendo a “la creencia” tal como la entiende Weber. Según Weber, para que el Estado exista los dominados deben obedecer a la autoridad de los poderes existentes, y en el Estado moderno tal relación se basa más en la legalidad que en la *creencia*, típica de otras formas de dominación. (Cf. Weber, M. 1980, 1985, 1996).

lxxxiii Estos términos son los que utilizan los responsables de la Empresa Puentes del Litoral para justificar su negativa a dar entrevistas a la prensa, o bien para criticar entrevistas que les hicieron y donde “se tergiversaron algunas cosas por la politización que tiene esto”.

# BIBLIOGRAFÍA consultada

ABÉLÈS, M.

1990 *Anthropologie de l'État*. Armand Colin Editeur. Paris.

BALANDIER,

1994 *El poder en escenas. De la representación del poder al poder de la representación*. Paidós, Barcelona.

BALBI, F. A.

2000 "Interdependencia, memoria institucional y valores morales: fundamentos sociales de la moralidad en una cooperativa de pescadores entrerrianos en: *Avá. Revista de Antropología*. No. 2. Programa de Posgrado en Antropología Social, Universidad Nacional de Misiones. Posadas. 2000 (pp. 95 a 113).

BARNES, J.A.

1968 "Networks and political processes" . In: *Local-level politics* (ed. By Marc Swartz). Aldine, Chicago.

BARTH, F.

1959 *Political leadership among Swat Pathans*. LSE – Monographs on Social Anthropology (19), London.

2000: *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Contracapa, Rio de Janeiro.

BARTOLOMÉ, L. (comp.)

1985 *Relocalizados: Antropología Social de las Poblaciones Desplazadas*. Ediciones del IDES N° 3, IDES, Buenos Aires.

BAUMAN, Z. 1996: "Racismo, antiracismo y progreso moral". En: *El genocidio ante la historia*. Eudeba, Buenos Aires.

BOIVIN, M. y A. ROSATO

1998: "Crisis, reciprocidad y dominación". En: *Publicar en Antropología y Ciencias Sociales*, año VI, N° VII.

1999: "Representaciones sociales y procesos políticos: análisis antropológico de la integración entrerriano-riograndense." En: *ZIGURAT 1*, EUDEBA, UBA

BOIVIN, M. 1999

"'Unidos nuestros pueblos hacia el próximo milenio'. Rituales de integración: el caso entrerriano-riograndense". Programa de Investigaciones Socio-culturales en el Mercosur – Rockefeller Foundation-IDES

BOIVIN, M., A.M. ROSATO y F.A. BALBI

1996 "Nuevos mercados, ¿viejas relaciones?: dos actividades primarias de cara al Mercosur". En: *E(e)studios P(p)ampeanos*, N° 5. Instituto de Antropología Rural, Facultad de Ciencias Humanas - UNLP.

1997 "Integración regional y reorganización espacial de las actividades productivas: el caso de la producción pesquera en el área del Delta entrerriano". En: *Actas del 6<sup>to</sup>. Encuentro de Geógrafos de América Latina: "Territorios en Redefinición. Lugar y Mundo en América Latina"*. Edición en CD-ROM. FFyL-UBA. Buenos Aires.

1998 “Quando o inimigo te abraza con entusiasmo...’: etnografía de uma tração”. En: *Mana* (4)2.

2001: “Incidencia del evento de inundación de 1982-83 sobre el asentamiento humano en el área de islas del departamento de Victoria, Entre Ríos”. *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología*.

1999 “Conflictos políticos y valores morales: usos simbólicos del modelo cooperativista”. En: *Etnía*, Nos. 42-43 (1998-1999). Museo Etnográfico Municipal "Dámaso Arce" - Instituto de investigaciones Antropológicas. Olavarría. pp. 171-188.

BOIVIN, M., A. ROSATO, F.A. BALBI, V. ARRIBAS y C. AYERDI

1997 “La antropología económica y política ante el Mercosur. Reflexiones desde el caso de la provincia de Entre Ríos.” En: *Noticias de Antropología y Arqueología. Revista electrónica de Difusión Científica*, n° 18. Buenos Aires.

BOURDIEU, P

1981 “La representation politique: elements pour une theorie du champ politique”. En: *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 36-37.

1996 *Cosas Dichas*. Gedisa, Buenos Aires.

1997 *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Anagrama, Barcelona.

1997b “Espíritus de Estado. Génesis y estructura del campo burocrático”. En: *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Anagrama, Barcelona.

BOURDIEU, P. y L. WACQUANT

1995 *Respuestas por una antropología reflexiva*. Grijalbo, México.

CASTELLS, M.

1981 *Capital multinacional, estados nacionales, comunidades locales*. Siglo XXI México.

COHEN, A.

1969 “Political symbolism: The analysis of the symbolism of power relations”. *Man*, n° 4. London.

DURKHEIM, E.

1951 *Sociología y filosofía*. Guillermo Kraft, Buenos Aires.

1966 *Lecciones de sociología. Física de las costumbres y el derecho*. Schapire. Buenos Aires.

1992 *Las formas elementales de la vida religiosa*. Akal, Madrid.

DURKHEIM, E. y M. MAUSS

1996 “Sobre algunas formas primitivas de clasificación”. En: E. Durkheim: *Clasificaciones primitivas (y otros ensayos de antropología social)*. Ariel, Barcelona.

EVANS-PRITCHARD, E.E.

1977 *Los Nuer*. Anagrama, Barcelona.

FOSTER, G. M.

1974 “La sociedad campesina y la imagen del bien limitado”. En: Bartolomé, L. y E. Gorostiaga (comp.) *Estudios sobre el campesinado latinoamericano*. Ediciones Periferia, Buenos Aires.

FOUCAULT, M.

1991 *La verdad y las formas jurídicas*. Editorial Gedisa, Barcelona.

1992 *Microfísica del poder*. Ediciones de La Piqueta, Madrid.

GAZTAÑAGA, J.

2001 "El puente, entre las representaciones y las prácticas. Un análisis antropológico de la conexión física Rosario- Victoria". Ponencia presentada al XXI Congreso Anual del ILASSA. Universidad de Texas at Austin. 23 y 24 de febrero.

2001 "Lo público y lo privado en una lucha centenaria: análisis antropológico de la conexión física Rosario- Victoria". Ponencia presentada al IV RAM, Curitiba. 11 al 14 de noviembre.

2001 "A favor del progreso o cómo concretar obras necesarias". Ponencia presentada a las Jornadas de jóvenes investigadores del I. G. Germani (FCS, UBA) 29 de noviembre.

GEERTZ, C.

1994 *Conocimiento local*, Barcelona, Paidós.

1987 *La interpretación de las culturas*. Gedisa Editores, México.

GIDDENS, A.

1990 *Consecuencias de la modernidad*. Madrid: Alianza.

2000 *Un mundo desbocado. Los efectos de la globalización en nuestras vidas*. Paidós, Barcelona.

GLUCKMAN, M.

1968 "Inter-hierarchical roles: professional and party ethics in tribal areas in south and central Africa". In: *Local-level politics* (ed. By Marc Swartz). Aldine, Chicago.

1987 "Análise de uma situação social na Zululândia moderna", en Feldman-Bianco, B. (comp.): *Antropología das sociedades contemporâneas*. Global. São Paulo.

GODELIER, M.

1986 *La producción de los grandes hombres*, Madrid, Akal.

1989 "Traición: el caso de los baruya de Nueva Guinea" en: *Oceanía, Australia*, Vol. 59

1999 "Poder y Lenguaje". En: Boivin, M., A. Rosato y V. Arribas: *Constructores de otredad*. Eudeba, Buenos Aires.

1997 "Cosas que se dan, cosas que se venden y cosas que no se dan ni se venden y que se guardan: dinero, cosas preciosas y objetos sagrados". Conferencia en oportunidad del 49º Congreso Americanista. Quito, Ecuador.

GRAMSCI, A.

1984 *Notas sobre Maquiavelo, sobre lo político y sobre el Estado moderno*. Buenos Aires, Nueva Visión.

HABERMAS, J.

1999 *Ciencia y técnica como "ideología"*. Tecnos, Madrid.

HEGEL, G.F.

1937 *Filosofía del Derecho*. Editorial Claridad, Buenos Aires.

1974 *Filosofía de la Lógica y de la Naturaleza (De Enciclopedia de las Ciencias Filosóficas)*. Editorial Claridad, Buenos Aires.

HORKHEIMER, M. y T. ADORNO

1987 *Dialéctica del Iluminismo*. Editorial Sudamericana, Buenos Aires.

HOWELL, S.

1997 *The ethnography of moralities*. Routledge, London and New York.

KROTZ, E.

1986, "Poder, símbolos y movilizaciones. Sobre algunos problemas y perspectivas de la Antropología Política". En: *Nueva Antropología*, vol IX, N°31.

KURTZ, D.

1996 "Hegemony and Anthropology. Gramsci, exegeses, reinterpretations". En: *Critique of Anthropology*, (16) 2.

LEACH, E.R.

1976 *Sistemas políticos de la alta Birmania. Estudio de la estructura social kachín*. Anagrama. Barcelona.

1967 *Un mundo en explosión*. Editorial Anagrama. Barcelona.

LÉVI-STRAUSS, C.

1969 *Las estructuras elementales del parentesco*. Paidós, Buenos Aires.

LINS- RIBEIRO, G.

1991 *Empresas Transnacionais. Um grande projeto por dentro*. Editora Marco Zero e Anpocs, Sao Paulo.

1985 "Proyectos de Gran Escala: hacia un marco conceptual para el análisis de una forma de producción temporaria". En: Leopoldo Bartolomé (Op. cit.)

1987 "Cuanto Más grande mejor? Proyectos de Gran Escala: una Forma de Producción vinculada a la Expansión de Sistemas Económicos". Revista *Desarrollo Económico*. Buenos Aires.

MALINOWSKI, B.

1975 *Los Argonautas del Pacífico Occidental*. Ed. Península, Barcelona.

MALVAREZ, I., M. BOIVIN y A. ROSATO

1999 "Biodiversidad, uso de los recursos naturales y cambios en las islas del Delta Medio del Río Paraná". En: Morello, J., O. Solbrig y S. Matteucci. (comps.): *Biodiversidad y Uso de la Tierra*, EUDEBA, Bs. As.

MANIN, B.

1992 "Metamorfosis de la representación". En: M. Dos Santos (comp.): *¿Qué queda de la representación política?*. CLACSO-Nueva Sociedad, Caracas.

MAUSS, M.

1991 "Ensayo sobre el don". En: *Sociología y Antropología*. Tecnos, Madrid.

MARX, K.

1999, *Ideología alemana*. NEED, Buenos Aires.

MURATURE de BADARACCO, M. C.

1956 "*Cien Años de Lucha...*" Editorial Nueva Impresora, Paraná

OSZLAK, O.

1993 "Estado y sociedad: las nuevas fronteras". Ponencia presentada a las II Conferencia Internacional del Instituto Internacional de Cs. Administrativas, Toluca.

1999 "Quemar las naves (o como lograr reformas estatales irreversibles)". Trabajo presentado al IV Congreso Internacional del CLAD. México, 19 al 22 de Octubre.  
1984 "Políticas públicas y regímenes políticos: Reflexiones a partir de algunas experiencias latinoamericanas". En: *Documento CEDES*, CEDES, Buenos Aires

OSZLAK, O. y G. O'DONNELL

1982, "Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación". En: *Revista Venezolana de Desarrollo Administrativo*, N° 1, Caracas.

PALMEIRA, M. y B. HEREDIA

1995 "Os comícios e a política de facções". En: *Anuário Antropológico* N° 94, Brasil.

1993 "Le temps de la politique". En: *Études rurales*, N° 131-132, pp. 73-87.

PEIRANO, M.

1995 *A favor da etnografia*. Relume Dumará. Río de Janeiro.

PITT-RIVERS, J.

1971 "El parentesco espiritual en Andalucía". En: *Antropología del honor o política de los sexos*. Critica-Grijalbo. Barcelona.

1989: *Un pueblo de la sierra: Grazalema*. Alianza. Madrid.

PRATS i CATALA, J. 1998,

"Administración pública y desarrollo en América Latina. Un enfoque neoinstitucionalista". En: *Revista del CLAD*, N° 11, junio de 1998, Caracas.

RADOVICH, J. C. y BALAZOTE, A.

1997 "Inversión y desinversión de capital en megaproyectos hidroenergéticos. Efectos sociales en poblaciones mapucha asentadas sobre los ríos Limay y Neuquén". En: *Papeles de Trabajo* N° 6, Universidad Nacional de Rosario.

REIS, M. J. y N. M. SENS BLOEMER (orgs.)

2001 *Hidrelétricas e populações locais*. Cidade Futura - UFSC. Florianópolis

ROSATO, A.

1998 "Estructuras y Prácticas: análisis de las formas económicas y jurídicas en un sistema cazador-pescador". *Tesis doctoral*, FFyL-UBA.

1999 "El liderazgo en el Partido Justicialista." En: *Gaceta de Antropología*. Año XXIV, Nueva Serie, nro. 3.

ROSATO, A. y J. GAZTAÑAGA

2002 "Entre la *Promotora* y el partido: un intento de innovación en el modo de hacer campañas electorales". En: *Cuadernos de Antropología Social*. FFyL-UBA, número 14, Buenos Aires.

SCUDDER, T. y E. COLSON

1982 "From Welfare to Development: A Conceptual Framework for the Analysis of Dislocated People". En: Hansen A. y A. Oliver-Smith (comps.) *Involuntary Migration and Resettlement. The problems and Responses of Dislocated People*. West View Press, Boulder Colorado.

STRATHERN, M.

1987 "The limits of auto-anthropology". En: Jackson, A. (ed.) *Anthropology at Home*. Tavistock Publications, London

SWARTZ, M. (ed.)

1968: *Local-level politics: social and cultural perspectives*. Aldine, Chicago.

SWARTZ, M., V. TURNER y A. TUDEN (eds.)

1966 *Political anthropology*. Aldine, Chicago.

TURNER, V.

1985 "Social dramas and ritual metaphors". En: *Dramas, fields and metaphors. Symbolic action in human society*. Cornell University Press, London. pp. 23-59.

1980: *La selva de los símbolos*. Siglo XXI, Madrid.

1988: *El proceso ritual*. Taurus, Madrid.

VERBITSKY, H.

1991 *Robo para la Corona*. Planeta. Buenos Aires

VOLOSHINOV, V.

1992 *El marxismo y la Filosofía del Lenguaje*, Alianza, Madrid.

WEBER, M.

1985 *Ensayos de sociología contemporánea*. Barcelona, Planeta Agostini.

1980 *El político y el científico*. Madrid. Alianza.

1985b *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*. Buenos Aires, Hyspamérica.

1996 *Economía y sociedad*. Fondo de Cultura Económica, México.

WILLIAMS, R.

1980 *Marxismo y Literatura*. Editorial Península, Barcelona.

WOLF, E.

1980 "Relaciones de parentesco, de amistad y de patronazgo en las sociedades complejas". En: M. Banton (comp.): *Antropología social de las sociedades complejas*. Alianza, Madrid.

1993 *Europa y la gente sin historia*. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.

## Bibliografía consultada de folletos y publicaciones

*Estudio preliminar sobre el cruce vial Rosario-Victoria*. Dirección Provincial de Vialidad. Provincia de Entre Ríos (1990).

*Vinculación Física Rosario- Victoria. Antecedentes legales*. Ing. Liliana Cuenca- Grupo de Trabajo Rosario Victoria-Proyectos Especiales, provincia de Entre Ríos. (1991)

*Estudio de Prefactibilidad Avanzada*, Gobierno de la Provincia de Entre Ríos. Secretaría de Obras y Servicios Públicos. Grupo de Trabajo Rosario-Victoria. (1992)

*Andares. Guía turística de Entre Ríos*. Presidencia de la Nación: Secretaría de Turismo. (1992).

*Resumen Informativo Vinculación Física Rosario- Victoria*. Gobierno de la provincia de Entre Ríos. Secretaría de Obras y Servicios Públicos. Grupo de Trabajo Rosario Victoria-Proyectos Especiales. (1998 -de actualización continua).

*Estudio de opinión en la ciudad de Victoria.* Partido Justicialista de Victoria (julio,1999)

Documento EIAI: Evolución del Impacto Ambiental Inicial. Serman y Asociados, Taylor Engineering Inc, S. Coria y Asoc. Consultores de Puentes del Litoral S. A. (15-09-1999)

Revista *Vivienda.* Año XLI, N° 459, Octubre de 2000.

## Bibliografía consultada de prensa de circulación masiva

Diario *La Nación*, años 1998, 1999, 2000, 2001

Diario Clarín: años 1998, 1999, 2000, 2001

Suplemento *Arquitectura.* (Diario *La Nación*) 29 de noviembre de 2000.

Semanario *Paralelo 32:* años 1997, 1998, 1999, 2000, 2001. Victoria.

Diario *La Mañana:* año 1997, 1998, 1999, 2000, 2001. Victoria.

## Bibliografía consultada de sitios de Internet (Páginas electrónicas):

[www.diputadomarquez.com.ar](http://www.diputadomarquez.com.ar)

[www.lanacion.com](http://www.lanacion.com)

[www.mecon.gov.ar](http://www.mecon.gov.ar)

[www.puenterosvic.com](http://www.puenterosvic.com)

[www.victorienses.com](http://www.victorienses.com)

## Anexo: imágenes

