



Afectos y efectos de Estado: procesos políticos en torno a la creación de infraestructura, planificación urbana y turistificación

The State's effects and affections: Political processes in relationship to the creation of infrastructure, urban planning, and touristification

Julieta Gaztañaga*
 Julia Piñeiro Carreras**
 Laura Ida Ferrero***

<p>Palabras clave</p> <p>Antropología política</p> <p>Etnografía</p> <p>Planificación urbana</p> <p>Turistificación</p> <p>Puente Victoria-Rosario</p>	<p>Resumen</p> <p>Los encuentros cotidianos y excepcionales de las personas con el Estado resultan de la interacción y el relacionamiento con una multiplicidad de actores que exceden la institucionalidad formalmente delimitada y establecida de aquél. En este trabajo buscamos aportar al conocimiento sobre el Estado moderno desde el estudio antropológico de procesos políticos. Valiéndonos de un enfoque etnográfico, presentamos tres procesos políticos que resultan centrales a la historia reciente de la ciudad entrerriana de Victoria: (i) la concreción del puente Victoria-Rosario impulsada por un conjunto de actores locales comprometidos con un <i>trabajo político</i> orientado a crear interés en la obra en el gobierno nacional; (ii) la implementación de instrumentos de <i>planificación</i> que regulan usos del espacio urbano y producen espacialidades acordes a ciertas tendencias dominantes de la última década, y (iii) los modos en que la agenda pública de la <i>turistificación</i> de la ciudad se entrelaza con la producción de un destino turístico atractivo para inversores del sector privado. Tras delimitar sus especificidades en función de</p>
---	--

* Facultad de Filosofía y Letras y Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires/ CONICET. Contacto: satarsa@gmail.com

** Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Contacto: juliapini@gmail.com

*** Facultad de Filosofía y Letras y Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Contacto: liferrero@yahoo.com.ar

los actores, relaciones y contextos que cada uno implica, sugerimos que sus articulaciones fueron configurando la experiencia social del *cambio* como *efectos* y *afectos* de Estado.

Keywords

Political anthropology
Ethnography
Urban planning
Touristification
Victoria-Rosario bridge

Abstract

Daily and unique encounters between people and the State result from the interaction and relationship with a myriad of actors that transcend the formal definition and institutional mandate of the former. In this paper, we aim to make a contribution to knowledge about the modern State, chiefly through the anthropological study of political processes. By building on an ethnographical approach, we present three political processes which are key to the recent history of the city of Victoria, in Entre Ríos province: (i) the construction of the Victoria-Rosario bridge, promoted by local actors committed to a political work aimed at creating the national government's interest in the mentioned project; (ii) the implementation of regulatory instruments for urban planning along with the social production of urban spatiality in line with certain dominant tendencies seen in the last decade, and (iii) the ways in which the public agenda associated with the city's touristification is weaved into the production of a tourist destination attractive for private sector investors. After delving into the specificities of each process in terms of the social actors, relationships, and contexts implied, we conclude that their entanglement shaped the social experience of change as State's effects and affections.

La metáfora del puente posee un enorme valor descriptivo, y habilita espacios de observación y de articulación conceptual desde los cuales formular interrogantes renovados respecto del estudio antropológico del Estado. Como imagen y como símbolo, remite a diversos tipos de mediaciones superadoras de las imágenes dicotómicas sobre lo social (esto es, material/ideológico, acciones/palabras, representaciones/prácticas, etc.). Permite también interesarse por los recorridos: cómo se configuran las formas relacionales del poder, cotidiano y excepcional, y cómo lo estatal con sus múltiples escalas, tecnologías, experiencias y narrativas es un puente que los actores sociales atraviesan, tienden o dejan de tender. Y desde el punto de vista del análisis de procesos políticos, abre la posibilidad de orientar la indagación hacia los encuentros, efectivos y potenciales, de las personas con el Estado, como parte de las dinámicas actuales donde el (los) Estado(s) parecen salir airosos, una y otra vez, de las crisis de acumulación y destrucción del capitalismo (Harvey, 1998).

En antropología, el Estado –moderno y occidental– siempre ha tenido un lugar preponderante¹; ha sido espejo ideológico, dispositivo analítico de totalidad y campo de visión de las posibilidades del orden social. En las últimas décadas, no obstante, se ha ido precisando una perspectiva antropológica fuertemente orientada a repensar de manera crítica los desarrollos contemporáneos de las formaciones estatales. Gracias a un abordaje comprehensivo de cuestiones teóricas y metodológicas, estos estudios han revelado la importancia de descomponer la fijeza institucional de las prácticas y agencias estatales, y examinar los supuestos que yacen a los supuestos –valga la redundancia– de sus alcances y límites, axiológicos y fenoménicos.² El enfoque etnográfico del Estado ha amplificado los sitios posibles en que las investigaciones pueden ser planteadas, contribuyendo a cuestionar tanto su reificación como su ideologización, promoviendo el conocimiento de los entramados de instituciones, agencias, instrumentos jurídicos, recursos materiales, símbolos, rutinas, canales de órdenes, amenazas, utopías y distopías que lo conforman. Asimismo, dentro de este vasto campo, las etnografías de procesos políticos –incluyendo el ejercicio del gobierno y el derecho– han consolidado una sólida perspectiva que recupera el afán de la tradición procesualista (Gluckman, 1958) y de la política como una construcción social.³

La voluminosa producción de tipo etnográfica –no ceñida a la antropología– que ha revelado su fertilidad para estudiar la política, goza, empero, de una popularidad que parecería estar al (des)amparo de un jerarquía epistémica; es decir, las descripciones en pos de ilustrar y/o ejemplificar problemas escapan a un acuerdo acerca de la relevancia analítica de las perspectivas de los actores. Esto ocurre en el contexto de una discusión más amplia en torno a cómo incorporar imaginativamente las perspectivas nativas para producir comprensiones y no sólo descripciones etnográficas. En el estudio del Estado, la situación expresa, asimismo, problemas no zanjados acerca de cómo dar cuenta del carácter en proceso de la política. Se verifica, así, la brecha entre *loci* y *ethos* de la praxis política en el inconveniente que fuera señalado por Talal Asad (2008) respecto de la confusión entre el fetichismo y el carácter abstracto del Estado. Una brecha que también afecta las maneras en que se experimenta el Estado a través de efectos y afectos, y que se expresa en el tratamiento diferencial de unos y otros. Así, el estudio de los “efectos” (Trouillot, 2001; Mitchell 1999) se ha revelado como una aproximación sumamente rica para dar cuenta de la relación dinámica entre presencia y ausencia material del Estado (Dalakoglou y Harvey, 2012) en

¹ Véase, por ejemplo, Abélès, 1990; Clastres, 2010; Nagengast, 1994.

² Véase, por ejemplo, Hansen y Stepputat, 2001; Harvey, 1996; Herzfeld, 1992; 1997; Kapferer, 2004; Kapferer y Bertelsen, 2009; Lagos y Calla, 2007; Lazar, 2013; Nugent y Vincent, 2004; Sharma y Gupta, 2006, y Vincent, 2002, entre tantos otros.

³ Para una discusión general del tema en la producción de Argentina y Brasil, véase: Balbi y Boivin 2008; Balbi y Rosato, 2003; Frederic y Soprano, 2008, y las compilaciones de Boivin, Rosato y Heredia, 2009; Frederic y Soprano, 2005; Grimberg, Fernández Álvarez y Carvalho Rosa, 2009; Grimson, Ferraudi y Segura, 2009; Tiscornia, 2004.

tanto permite pensar a este como un gran margen (Das y Poole, 2008), y a su huidiza y dispersa ontología conceptual como algo que objetiva la sujeción políticamente organizada (Abrams, 1977; Corrigan y Sayer, 1985); en cambio, la posibilidad de aplicar la duda hiperbólica al Estado y al pensamiento del Estado (Bourdieu, 1997) parece desmoronarse cuando se trata de incorporar analíticamente los afectos suscitados.

El interés antropológico por la cuestión de la afectividad puede rastrearse hasta Malinowski en su búsqueda por posicionarla dentro de la exploración de la sociabilidad humana. Sin embargo, no existe en la antropología un campo de discusión sistemático en torno a teorías contemporáneas del afecto. Tal como plantea Yael Navaro-Yashin (2013), el tratamiento del tema en antropología contrasta con el que ha recibido en otras ciencias sociales y humanidades, en las cuales progresivamente se ha ido configurado como un espacio de producción que interpela a, y pretende ir más allá de, los enfoques constructivistas y subjetivos. La importancia de las teorías del afecto radica en su propuesta de desplazar la centralidad del mundo subjetivo que se identifica con el lenguaje, accionando un cambio posthermenéutico en el campo de la representación y la imaginación. De hecho, entre las tónicas dominantes del "giro afectivo" (Clough y Halley, 2007) está la propuesta de estudiar el afecto en dominios no restringidos a la subjetividad y en registros que no sean sólo lingüísticos, pero sin caer en la noción psicoanalítica de lo inconsciente. Trabajos pioneros han sido los de Gilles Deleuze y Félix Guattari (2004), quienes conceptualizan el afecto como rizomático, y más recientemente los de Bruno Latour (2005) en torno a la agencia no humana, que buscan romper con las posturas antitéticas que separan afecto y subjetividad; también puede incluirse el de Judith Butler (1997) sobre la melancolía y el poder. En el caso de Navaro-Yashin, ella incorpora lo afectivo de una manera transversal. Plantea que para estudiar las energías emotivas emanadas de propiedades y objetos en el ruinoso y oxidado ambiente de Chipre del Norte –cómo los chipriotas turcos sienten vivir entre las ruinas dejadas por una comunidad desplazada (los chipriotas griegos), producto de la guerra y partición de Chipre–, la etnografía debe ser transparadigmática: fusionar lenguaje y materialidad, afecto y subjetividad, objeto y sujeto, raíz y rizoma, verticalidad y horizontalidad. Así enfocada, la relación afecto/efecto se revela menos como oposición y más como puente. Y el ánimo de cruzarlo implica, además, conectar los aspectos teóricos y preteóricos del recorrido para, así, revelar la fútil separación –extraña al mismo proceder etnográfico– entre cuestiones de índole conceptual y marcos explicativos abarcadores, por un lado, y el tratamiento fragmentario del material empírico, por otro. El dualismo es el enemigo epistémico del puente, y no se gana la batalla arrinconando a la antropología cuando llega la hora etnográfica.

El puente que nos convoca en el presente trabajo reúne todas esas condiciones: es una obra a través de la cual el Estado (nacional, provincial, municipal) se hizo presente en la vida de las poblaciones que conecta, y es un espacio físico y simbólico donde se hilvanan experiencias, emociones y sensaciones que minan cualquier intento de esclarecimiento tipológico en términos de *impactos*.

Examinaremos tres procesos de la historia reciente de una localidad entrerriana: la concreción de un viaducto impulsado por un conjunto de actores políticos; la implementación de regulaciones sobre el espacio urbano, y la producción local de un *destino turístico* atractivo para inversores del sector privado. Tras describir las especificidades de cada uno, buscaremos mostrar que sus articulaciones convocan encuentros y desencuentros con el Estado, que pueden ser ilustrados de una manera relacional como efectos y afectos. Y en este ejercicio conceptual, haremos del enfoque etnográfico también un puente, que nos permita ensayar un modo de atravesar lo social más sutil pero no por eso menos incisivo.

Un puente entre afectos y efectos

El *puente Victoria-Rosario* (o *Rosario-Victoria* según la adscripción local de quien lo refiere) atraviesa el valle fluvial del río Paraná desde la pequeña localidad de Victoria, al suroeste de la provincia de Entre Ríos, hasta Rosario, la tercera ciudad más grande de la Argentina, en la provincia de Santa Fe. La disparidad demográfica entre ambas cabeceras (casi 40.000 habitantes, considerando la zona de islas del lado entrerriano, frente a casi un millón, o el doble si se incorpora al Gran Rosario) se condice con otras diferencias socioeconómicas y de escala que replican la propia experiencia de cruzar el puente: el contraste entre la metrópolis y el pueblo es como el paisaje y la orografía del Paraná, que se deslinda entre un curso violento y caudaloso hacia un paisaje deltaico y apacible. Es que el puente es en realidad un enorme viaducto de 60 kilómetros en la Ruta Nacional N° 174, conformado por trece puentes: el principal, de estructura atirantada y autopista de doble circulación, y una docena de puentes menores entre terraplenes sobre cauces permanentes.

Nuestra investigación se desarrolló mayormente desde la vera entrerriana. Nos interesamos por comprender los procesos que enmarcaban la generalizada idea de que el puente Victoria-Rosario cumplió un *anhelo centenario* de varias generaciones de victorienses, para quienes era fundamental *salir del aislamiento*, en una provincia rodeada de cursos fluviales: el Paraná al oeste, el Uruguay al este, y varios riachos y arroyos que recorren todo el territorio provincial. La ciudad de Victoria es cabecera departamental,⁴ y se sitúa a orillas del riacho homónimo, en el valle fluvial del Paraná. Su ejido incluye 3.760 km² de islas, y dos terceras partes de ello consisten en islas y anegadizos. El extenso verde rabioso y la impactante diversidad ecológica de los humedales enmarcan un horizonte próximo

⁴ Victoria es el tercer departamento más extenso de la provincia, con una superficie de 6.822 km², y el sexto menos poblado, con 35.767 habitantes según el censo de 2010. Los departamentos entrerrianos no son divisiones administrativas organizadas, ya que no tienen ningún órgano de gobierno. La reforma de la Constitución entrerriana en 2008 reconoció la autonomía municipal. La provincia utiliza el sistema de ejidos no colindantes para sus municipios, por lo que existen territorios no organizados en los intersticios entre municipios y juntas de gobiernos.

de siete colinas y una ciudad construida en los albores del siglo XIX *a espaldas del río*, cerrada sobre su núcleo, en lo que fuera el cerro de la Matanza (de los pueblos originarios de la zona), sobre el cual se erigió un oratorio dedicado a la Virgen de Aránzazu. Enclave de caleros guipuzcoanos y genoveses, el casco urbano alberga casonas de patios coloniales y coqueta herrería propia de una elite agroganadera que alberga aun hoy el orgullo de tener el primer monasterio benedictino de Hispanoamérica. A pocas cuadras del centro, el asfalto escasea, y comienzan contrastes inevitables: se multiplican viviendas bajas, ranchos y casillas hasta la zona de chacras. Sin embargo, y más allá de las desigualdades entre los cinco cuarteles y los barrios, Victoria es, para sus habitantes, *como un pueblo*. Así lo indican su demografía y su base económica tradicional –dedicada a la provisión de los servicios y actividades vinculadas a la agricultura y la ganadería, y en la isla al engorde vacuno, actividad apícola y pesca de río– y, sobre todo, las maneras en que allí se vive.

En la última década, sin embargo, la postal del *pueblo aislado donde no pasa nada* dejó de representar fielmente la realidad local. Al ritmo de la ejecución del viaducto que comenzara en el año 1998, el otrora *anhelo de conexión* se fue convirtiendo en una realidad arrolladora, y fue emergiendo un puente entre *miedos* y *expectativas* relativos a las transformaciones del contexto local. Estas percepciones fueron fortaleciéndose hasta que el puente se abrió al tránsito en 2003, y las 5 horas que antes demoraba el cruce se convirtieron en 45 minutos. La cotidianeidad se inundó de una poderosa sensación emparentada con el vértigo, puesto que, aunque habían pasado años de constantes trabajos ingenieriles, para los victorienses el *cambio* se había introducido casi de manera furtiva: “de un día para otro estábamos a un paso de Rosario”. En este contexto, aquello que durante más de un siglo fuera el anhelo de *progreso* adquiriría también la textura del *temor*. Pues, en el imaginario local, la ciudad de Rosario, con sus ofertas de servicios, empleos y bienes, aparece al mismo tiempo como tierra de *posibilidades* y de *peligros* (narcotráfico, robos, saqueos y hasta consumo alimenticio de animales domésticos⁵).

Tal como pudimos relevar durante una década de trabajo de campo etnográfico –desarrollado de manera individual y colectiva entre 1999 y 2009–, localmente comenzaron a construirse imágenes que combinan de maneras ambiguas *miedos* y *expectativas*. Los primeros, aparecen asociados a que llegaran otros próximos e inciertos (ver Leach, 1970) que podrían poner en jaque la *seguridad*, considerada uno de los valores de la comunidad, junto con la *tranquilidad* y la vida *pueblerina*. Los segundos, mayormente son ligados a la modernización y la movilidad social ascendente: acceso a fuentes de trabajo, servicios de salud

⁵ En 1996, distintos medios de comunicación informaron que habitantes de una villa de emergencia del conurbano rosarino consumían gatos para sobrevivir. Para un análisis del discurso social gestado y transmitido por dichos medios, véase Arribas, Cattaneo y Ayerdi, 2007.

de alta complejidad, variadas ofertas de educación, actividades culturales y de esparcimiento, y a diversos bienes que no se encuentran en Victoria.

En lo que sigue, desarrollaremos el proceso político que llevó a la concreción del puente Victoria-Rosario impulsado por un conjunto de actores locales involucrados en el "trabajo político" (Gaztañaga, 2010a) para crear *interés y compromiso* al gobierno nacional en la obra. De allí, recorreremos los puentes materiales y simbólicos entre ese proceso político y otros, con la intención de mostrar cómo diferentes actores produjeron, gestionaron y protagonizaron encuentros con agencias estatales, los cuales forjaron la experiencia local del *cambio* en una articulación entre afectos y efectos de Estado. De esta manera, apreciaremos que la transformación de Victoria en un *destino turístico* atractivo para inversores del sector privado y la implementación de instrumentos de planificación que regulan usos del espacio urbano de acuerdo con tendencias dominantes de la última década parecen uno y un mismo recorrido, pero que, como el río que abraza al puente y refresca esas historias, nunca es el mismo.

Un anhelo centenario y una megaobra de infraestructura

A pocos meses de vencido el plazo estimado por el contrato de licitación y en un momento político significativo dada la inminencia del proceso electoral que llevó a Néstor Kirchner (Frente Para la Victoria, FPV, 2003–2007) a la presidencia de la Argentina, quien fuera el Jefe de Gabinete del entonces presidente Eduardo Duhalde (Partido Justicialista, PJ, 2001–2003), Alfredo Atanasoff, fue enviado, junto con los saludos del mandatario, a inaugurar el *punte*. La ceremonia fue breve y sencilla, y acudieron diferentes funcionarios nacionales, provinciales y municipales de ambas cabeceras. Por las inundaciones recientes en la capital santafesina y sus alrededores, el clima del evento no era precisamente de algarrabía; pero era también tenso por otros motivos: los políticos justicialistas que habían promovido la obra no estaban allí *como gobierno*. Para estos últimos, la inauguración era una alegría amarga: ellos habían sido los artífices del puente, de ese y de otros que lo habían hecho políticamente posible, pero las elecciones donde debieron haber cosechado esos frutos no habían sido positivas. Las explicaciones locales de la derrota electoral se concentraban en que *la gente no estaba preparada por el cambio*, había *miedos* en la población, y ellos habían fallado en comunicar su *mensaje*.

Además del carácter vívido y situacional de las tensiones mencionadas, la propia obra se emplazaba sobre una contraposición mayor. Esta tiene que ver con que el puente, además de tender una conexión física entre dos espacios sociales y territoriales, articula dos temporalidades: una *historia centenaria* y una *historia reciente*. Como una bisagra entre el aislamiento y conexión, el puente vino a resolver el drama concreto de la falta de obras que uniesen la región mesopotámica argentina con el resto del país. De hecho, el cruce del Paraná fue sólo en embarcaciones hasta la década de 1970, cuando entrerrianos y santafesinos

comenzaron a contar con el túnel Subfluvial Hernandarias (1961–1969), emplazado a 120 kilómetros al norte de Victoria, a la altura de las capitales provinciales.⁶ En este contexto dramático, quizás uno de los pocos temas que reúnen socialmente como comunidad a los victorienses sea la *lucha por conectarse desde hace más de cien años*.

La historia centenaria está plagada de proyectos diferentes que mancomunaban los esfuerzos de las fuerzas vivas locales: dragar variantes de canales más rectos, construir un canal-camino, y diversos proyectos de pasos viales y ferrovías. La única constante es que ninguno logró concretarse: terminaron como meras expresiones de *deseo*, acciones legislativas *fracasadas*, o los pocos iniciados, trancos por *inviabiles*. Las diversas narrativas que hemos recuperado –desde documentación elaborada por los gobiernos municipales y provinciales, hasta cartas, telegramas, petitorios y comunicaciones personales (algunos de los cuales se exhiben en el Museo Histórico local), pasando por el tratamiento periodístico del tema– presentan la “necesidad de conexión” como una preocupación que movilizó a los victorienses de manera permanente y de manera conjunta, incluyendo esporádicamente a grupos y comisiones “pro Rosario-Victoria” de la vecina provincia. *Salir del aislamiento* era la vía y el camino hacia el *alcanzar el progreso*. Así, el contraste entre más de cien años de espera sin soluciones concretas frente a la imponente realidad del puente Victoria-Rosario inauguró la historia reciente de la conexión.

A nivel de los contextos más abarcadores, la historia reciente se emparenta con las modificaciones en materia de política interior y diplomacia en Argentina, respecto de la concepción de fronteras naturales internas como el Paraná. Esto se fue dando en sintonía con cambios de coyuntura internacional orientados a la integración regional y los procesos neoliberales de acumulación económica hacia fines del siglo XX, en un contexto de condicionamientos impuestos por organismos de crédito internacional y las relaciones entre ciertos grupos empresarios y el Estado. Asimismo, tuvieron un fuerte peso los compromisos y presiones que animaban las relaciones entre el gobierno nacional y los provinciales en el contexto de la reforma constitucional nacional de 1994. Ahora bien, mientras que estos factores contextuales pueden explicar por qué se construyó una obra de infraestructura como el puente Victoria-Rosario, no bastan para explicar por qué se construyó este puente en particular. Para ello es necesario examinar cómo ingresó el proyecto a las agendas de los gobiernos involucrados –especialmente

⁶ Sólo disponían del puente ferroviario (inaugurado en 1945) entre Paso de los Libres (provincia de Corrientes) y Uruguaiana (Río Grande do Sul, Brasil). Desde la década de 1970, en el marco de programas estatales para “integrar” esta zona del país, se construyen el complejo ferroviario Zárate-Brazo Largo sobre el Paraná (1977) y dos puentes internacionales sobre el río Uruguay: el Libertador General San Martín entre Puerto Unzué y Fray Bentos (1976), y el General Artigas, entre Colón y Paysandú (1975).

desde que el argumento histórico de superar el aislamiento ya no tenía el mismo peso- y señalar cómo y quiénes *pelearon* su ejecución prioritaria frente a otras obras públicas de infraestructura reclamadas en el país (esto es, el proyecto de un viaducto entre Buenos Aires y la ciudad uruguaya de Colonia).

La historia reciente del puente tiene su cronología institucional oficial. La misma parte de un conjunto de convenios celebrados entre 1991 y 1995 hasta ser incluidos en el Plan Quinquenal de Obras Públicas del gobierno de Carlos Menem (PJ 1989-1999), y se completa con una serie de decretos del Poder Ejecutivo Nacional (517 y 5814/98) que aprobaron el marco regulatorio y la adjudicación de la concesión para la construcción, administración y explotación de la obra. Pero hay otros factores menos lineales y menos acumulativos entre esos arreglos jurídicos e institucionales: se trata de un proceso político de transformación de la conexión, el pasaje del *anhelo centenario* a una *megaobra* que protagonizaron ciertos políticos locales.

Dos elementos pueden diferenciarse dentro del proceso político en torno a la construcción del puente Victoria-Rosario. Ambos remiten a un *trabajo político*, es decir, a un conjunto de acciones desplegadas por políticos *peronistas* vinculados al entonces unificado Partido Justicialista, que ocupaban cargos ejecutivos y legislativos en el Estado local, provincial y nacional. Ellos hicieron propia la bandera del puente, e insertaron el proyecto del viaducto en sus trayectorias de militantes y líderes partidarios. Fue un trabajo constante y prolongado que data desde el retorno a la democracia en Argentina -de hecho tuvieron muchas reuniones con funcionarios de la gestión del presidente Raúl Alfonsín (Unión Civil Radical, UCR 1983-1989). Luego, ese trabajo fue desplegado mayormente durante la década de 1990, en el marco del alineamiento político-partidario a nivel nacional y el establecimiento de nuevas condiciones jurídicas y financieras de cara a la obra pública que comportó la denominada transformación estructural del Estado y la Economía.

Tras el ascenso de Carlos Menem a la presidencia, los promotores del puente Victoria-Rosario, por iniciativas propias, a través de sus pares nacionales y por recomendaciones basadas en relaciones de camaradería y amistad con políticos y expertos técnicos del sector público y privado, fueron tendiendo puentes entre lo local y lo nacional que transitaban por varios años. Idas y vueltas de Victoria y Paraná a la ciudad de Buenos Aires, llamados por teléfono, fax y mails, visitas espontáneas a las oficinas ministeriales, reuniones concertadas, pausas de cafés, mates y hasta asados en la intimidad del hogar fueron espacios e instancias de trabajo político que los posicionaron en relaciones vinculantes con diferentes funcionarios del Ejecutivo Nacional y lo que en ese entonces era la cartera de Economía y Obras y Servicios Públicos.⁷

⁷ Durante la presidencia de Menem, los políticos locales se reunieron con los sucesivos equipos de los Ministros: Néstor M. Rapanelli (18 de julio de 1989 a 18 de diciembre de 1989); Antonio E.

En esos escenarios, los políticos que promovieron el puente pusieron en marcha diferentes tipos de trabajo. En primer lugar, el de *crear interés* a través de gestionar estudios, planes y proyectos de factibilidad técnica y económica, los cuales elevaban personalmente a las autoridades nacionales competentes en la materia y al sector empresarial que podría llegar a invertir en la obra. En segundo lugar, actuaron para *comprometer de manera personal* al gobierno nacional, un trabajo que incluyó no sólo el acercamiento al Presidente y sus Ministros, sino también el de destrabar obstáculos como la *falta de interés* de funcionarios del gobierno santafesino en la obra. Ambos tipos de trabajo, a su vez, se enmarcan en la activación de un dispositivo ideológico relacionado con la transformación de la tónica argumental acerca de la *necesidad* de la obra. Es decir, produjeron un desplazamiento semántico desde la *conexión* (para superar el aislamiento de una zona del país) hacia la *integración regional* (construir una obra de importancia geopolítica nacional e internacional) (Gaztañaga, 2007; 2010b).

Así como el trabajo político tendió un puente personal entre funcionarios locales y nacionales, la metáfora de la *integración* proveyó un formato renovado para esa labor. Fue bajo la consigna de la *importancia geopolítica* que la obra vial entró a la agenda del Estado. La metáfora de la integración permitía, asimismo, otras articulaciones: entre el desarrollo interactivo entre las economías regionales de las provincias, crear una alternativa al Túnel Subfluvial y el Zárate Brazo Largo, y el aprovechamiento de las infraestructuras que conectan con Brasil, Uruguay y Chile, consolidando la vinculación interoceánica este-oeste a lo largo del paralelo 32. Así, los políticos produjeron una transformación, desde el anhelo centenario de conexión de un pueblo entrerriano a una obra factible y necesaria inscrita a escala de los estadistas (Gaztañaga, 2007; 2010a).

Siguiendo a Clifford Geertz (1994), es fundamental observar el simbolismo del poder en su íntima relación con la presencia de quienes ejercen la autoridad en el espacio físico; así funden su participación en los acontecimientos trascendentes de la vida política. Las energías y disposiciones para tender puentes de los políticos locales fueron eficaces en la medida en que articularon efectos y afectos de diversa localidad. El trabajo de los ediles del Concejo Deliberante de Victoria se conectaba con el de los legisladores nacionales y provinciales, e incluía negociaciones internas en el PJ, tanto como frente a la "oposición radical" –en la provincia durante el segundo gobierno de Sergio Montiel (UCR, 1999–2003) y en otras jurisdicciones provinciales y nacionales (quienes promovían el puente Buenos Aires-Colonia)–. Pero el punto de articulación que consideraban más importante era la capacidad de ir y volver a la Nación, de defender y mantener en pie el puente político que habían construido. Así, por ejemplo, el arribo de las autoridades nacionales a Victoria en helicóptero luego de los festejos por el día nacional de la Bandera que tradicionalmente se hacen en la ciudad de Rosario

González (19 de diciembre de 1989 a 4 de febrero de 1991); Domingo Cavallo (1 de marzo de 1991 a 6 de agosto de 1996) y Roque Fernández (6 de agosto de 1996 a 10 de diciembre de 1999).

era leído como una plena manifestación del interés *personal* del presidente en la obra; situación explicitada por el mismo, que se repetiría varias veces y sería coronada en la colocación de la piedra fundamental del viaducto. En suma, mientras que la historia centenaria es patrimonio de toda una comunidad, la reciente es una de Estado; en palabras de un funcionario, “una historia con nombres y apellidos concretos, de quienes trabajamos y quienes le pusimos el hombro”.

Planificación: ordenar lo que vendrá

Cuando se analiza el proceso político por el cual el puente Victoria-Rosario se pudo materializar, se pone en evidencia la constitución de una arena local de articulación de *miedos* y *expectativas*, de producción de consensos y disputas en torno a las distintas visiones que los actores locales –del ámbito público como privado– estaban movilizando. Las reflexiones vertidas por estos actores muestran en qué sentido se fueron imponiendo visiones y definiciones acerca de la ciudad que se estaba proyectando a futuro. En paralelo a la construcción de la obra, el puente se estaba resignificando cada vez más para los victorienses como un camino para transformar la ciudad más allá de la cuestión de la conexión en sí misma. La permanencia en el tiempo del *anhelo* de la comunidad y su traducción en los términos de una agenda estatal y geopolítica instaló la obra como un dinamizador a través del cual ciertos actores locales comenzaron a vislumbrar que la ciudad estaba en condiciones de transformarse: transformarse, por un lado, en un *destino turístico* y, por otro, en un *locus* de interés para los desarrolladores inmobiliarios. La ciudad en tanto tal se convertía cada vez más en el objeto a problematizar. En este marco, la planificación urbana, en tanto política pública, se tornó en parte central de los debates en torno a qué perfil de ciudad se estaba consolidando, así como un factor clave para propiciar una integración más armónica de esta megaobra vial a la estructura de una ciudad que no crecía, ni había cambiado su planta urbana diseñada para albergar una población que se mantuvo estable por décadas, esto es, “una ciudad que se había quedado detenida en el tiempo”.

Haciendo un recorte que sin duda es artificial, es posible trazar cómo fueron apareciendo en la agenda pública las preocupaciones sobre cómo dar respuestas técnicas que hicieran factible *prepararse* para enfrentar los cambios y/o mitigar los *impactos* negativos que una obra de esta envergadura podría tener en la infraestructura de servicios. Una infraestructura que, como el anhelo de conexión del pueblo, era propia de un casco urbano antiguo que no estaba preparado para responder a las transformaciones que se estaban produciendo (crecimiento de la población e incremento exponencial del valor de los terrenos, en particular, en las áreas comprendidas en el ejido urbano y en la zona del borde costero, que resultaban de interés para el mercado inmobiliario). Podemos distinguir aquí, a fines analíticos y expositivos, dos etapas en las que la planificación urbana cobró importancia como herramienta para *anticipar* y *ordenar* las transformaciones que vendrían con el puente: una primera, hacia mediados

de la década del 1990,⁸ con el fin de adecuar el tipo de ordenamiento urbano que Victoria requeriría a partir de la puesta en marcha de la obra; una segunda etapa, a partir de la inauguración del puente y la inmediata apertura al tránsito en mayo de 2003. A partir de allí, los cambios no tardaron en hacerse visibles, ya que sus efectos comenzaron a multiplicarse en la circulación del tránsito, en el déficit de viviendas para nuevos residentes, en la infraestructura de servicios y en la oferta destinada a albergar a los turistas y visitantes. Al mismo tiempo, también comenzaban a aparecer en la escena local disputas políticas y debates técnicos que serían reveladores de conflictos entre distintos actores en función de sus pertenencias partidarias.⁹

Ya en los “Fundamentos” de la normativa urbana votada en el año 1995, y aun cuando faltaban tres años para que diera comienzo la obra vial, los miembros del Concejo Deliberante se asumían como intérpretes de lo *nuevo* que habría de venir. Según sus mentores, “la historia pasada” de la ciudad había estado signada por “la falta total de reflexión y seguimiento de los procesos de ordenamiento como de la dinámica de la transformación urbana”. De allí la necesidad de *anticiparse* a través de esta herramienta al “efecto potenciador” que tendría el puente, con su “alta carga de impactos” en distintos ámbitos (social, económico y urbano). El Plan que los ediles habían consensuado sería entonces el instrumento para gestionar la transformación, estableciendo directrices y lineamientos para las políticas públicas con el fin de mejorar las estructuras físicas existentes. Asimismo, proyectaban el interés que los actores del sector privado podrían tener para realizar inversiones (urbanizaciones residenciales, emprendimientos turísticos, fundamentalmente en el borde costero) atraídos por las ventajas de la conexión con Rosario. Y desde ya, contemplaban la necesidad de encarar la revalorización del patrimonio histórico y arquitectónico para potenciar el paisaje natural que la enmarca. Para esto y a partir de la inquietud de un conjunto de profesionales de la arquitectura, trabajaron en el reconocimiento y clasificación de obras arquitectónicas en pos de la “valorización-categorización y el grado de protección existente” (Ferrero y Piñeiro Carreras, 2009).

Desde un punto de vista *técnico*, los actores dejaban constancia de que el Plan sólo podía esbozar o proponer lineamientos que debían ser completados cuando el proyecto de construcción del puente estuviera en marcha. Este proceso de trabajo sustantivo tenía como objetivo dotarlo de los contenidos normativos adecuados para hacerlo *eficaz* como instrumento de gestión de un espacio urbano que se transformaba. Pero el problema era que la distancia entre las propuestas contenidas en el mismo y la reglamentación efectiva era aún demasiado grande.

⁸ Las ordenanzas N° 1265/1266/1267/95 que regulan la ocupación del espacio urbano y de islas son el antecedente local más relevante.

⁹ En las elecciones nacionales de 2003 Jorge Busti fue reelecto gobernador (PJ, 2003–2007; 1987–1991 y 1995–1999). El ejecutivo local estaba a cargo del César Garcilazo (PJ, 2003–2007; 1991–1995).

De hecho, la complejidad que el proceso constructivo del puente entrañaba ponía en evidencia las limitaciones del instrumento a la luz de las dificultades prácticas de la obra y de las transformaciones que habrían de producirse con su puesta en funcionamiento. En definitiva, los autores del “Plan del ‘95”, con el puente aún en el plano de las intenciones, estaban todavía muy lejos para imaginar y proyectar la ciudad con todos sus cambios.

Así como la inauguración de la obra impuso un clima social de vértigo e incertidumbre por el cambio venidero, desde la apertura del puente a la circulación las viejas proyecciones de crecimiento comenzaron a mostrar sus inconsistencias. Pero a diferencia del contexto de discusión del Plan anterior, el Ejecutivo local comenzó a instalar la idea de que era necesario debatir en todos los ámbitos de gobierno (legislativo y ejecutivo) y con todos los *vecinos* un plan de carácter integral denominado *estratégico*. Era permanente la mención a una “discusión pública y participativa”. Con ella, las autoridades locales apuntaban a producir consenso en torno a puntos clave en las transformaciones que se estaban produciendo en Victoria: ¿crecimiento hacia dónde?, ¿con qué perfil de ciudad?, ¿con la participación de qué actores?¹⁰

El proceso social de discusión política instaló como nunca antes a la planificación urbana en el centro del debate público –tanto por parte de los funcionarios gubernamentales como de los expertos locales y extralocales–, conformándose así un ámbito de disputa entre estos actores respecto de los mecanismos más adecuados para regular las formas de aprovechamiento del espacio urbano –público y privado– en este contexto de transformaciones socioeconómicas. Asimismo, el proceso puso en juego definiciones diversas y de naturaleza conflictiva respecto de las distintas formas de orientar y prescribir los usos legales del suelo urbano, rural y de las islas, de cara a un conjunto variado de proyectos empresariales –como los emprendimientos turísticos y la construcción de nuevos núcleos habitacionales– que se venían realizando o se encontraban en etapa de formulación. En síntesis, los actores comenzaron a hacer del planeamiento urbano una tecnología de gobierno y un puente entre lo público y lo privado, para contener y dar respuesta a los variados y, en cierta medida contradictorios, perfiles de esta ciudad: la Victoria que remitía a un rico pasado, próxima a celebrar el bicentenario de su fundación, asentada en un casco histórico objeto de preservación,¹¹ y

¹⁰ La apelación oficial al *planeamiento estratégico* puso en evidencia la adopción de fórmulas globales vinculadas con modelos de desarrollo e inversión que propician establecer vinculaciones entre actores públicos y privados, en especial organismos de crédito (BID) y consultoras internacionales. En este marco, el planeamiento se constituye un *locus* de la participación de la sociedad civil local, como forma de legitimar las condiciones para la apropiación desigual del espacio; véase Ferrero (2010).

¹¹ El casco histórico fue definido como patrimonio histórico a través de la Ley 25.686/02 en términos de “área bien de interés histórico nacional” y la Ordenanza N° 1267/95 (CD) y Decreto N° 594/00 que protege el patrimonio arquitectónico y urbanístico de la ciudad de Victoria.

la *Victoria turística* imaginada que había que materializar adoptando el lenguaje de los desarrolladores del turismo, como una suerte de síntesis de lo *viejo* y de lo *nuevo*. En esta síntesis parecían no tener cabida un conjunto de demandas del sector más vulnerable de la población que no encontraba respuestas ni soluciones a problemas de larga data (acceso a la vivienda social y a la salud y educación públicas).¹²

Para consolidar esos proyectos, el Concejo Deliberante aprobó en el año 2005 la norma que completaba la ordenanza vigente desde al año 1995.¹³ Asimismo, al año siguiente el Poder Ejecutivo local hizo una convocatoria pública con el fin de "interiorizar a la comunidad" acerca de un Plan Estratégico de Urbanización, cuyo objetivo principal era impulsar un proyecto urbanístico, el denominado Plan Maestro de la Costa.¹⁴ También buscaban "presentar en sociedad" un proyecto de desarrollo diseñado por un conjunto de inversores y que sería uno de los emprendimientos turísticos de mayor envergadura, el parque termal *Victoria del Agua*, al que nos referiremos en el siguiente apartado. No obstante, más allá de las intenciones del gobierno local, la iniciativa de propiciar la participación de los vecinos no logró sostenerse por mucho tiempo, ya que fue objeto de fuertes discrepancias por parte de un conjunto de profesionales de la arquitectura y la ingeniería locales. Los términos y el carácter público de la disputa –que por razones de espacio no podemos desarrollar aquí– permiten apreciar la magnitud de los cambios que se estaban produciendo en Victoria.¹⁵

La política de planificación urbana impulsada por el gobierno local continuó profundizando la articulación entre el sector público y el sector privado, merced a las acciones concertadas de distintas agencias estatales que propiciaron la producción de herramientas jurídico-políticas en pos de favorecer la apropiación privada de algunas áreas del espacio público y/o para definir nuevos usos del suelo para albergar infraestructuras especiales, como las que se requerían para la exploración y posterior instalación del parque termal.

Así como la concreción del puente supuso la movilización de metáforas a tono con la lógica neoliberal, la integración regional y los corredores bioceánicos (Gaztañaga 2010b), en este proceso político, las capacidades de imponer sentidos y perspectivas deseables también tuvieron sus símbolos claves. De la mano de las interrelaciones entre funcionarios, expertos e inversores, sus acciones apuntaron

¹² Las concesiones del espacio público costero para el emplazamiento de un Hotel-Casino realizadas por el ejecutivo local bajo el gobierno de la Alianza fueron otro aspecto cuestionado por las fuerzas políticas opositoras y diversos actores locales.

¹³ El Departamento de Victoria se rige hoy por la Ordenanza N° 2472/05.

¹⁴ Este Plan Maestro estaba en etapa de prefinanciamiento por parte del BID durante el año 2007.

¹⁵ Con relación a las vicisitudes atravesadas por estas iniciativas, véase Ferrero y Piñeiro Carreras (2009: 317 a 324) y Piñeiro Carreras (2011a; 2011b).

a consolidar un nuevo tipo de espacialidad urbana al promover políticas públicas en sintonía con las tendencias globales de desarrollo que algunos autores denominan la "ciudad neoliberal" (Harvey, 1998; 2009; Janoschka, 2003). En la construcción de este modelo de ciudad, asentado en la preponderancia del capital financiero como dinamizador de las iniciativas públicas, se produce el espacio como mercancía, y es en este marco que los planificadores apelan a propuestas de revitalización urbana en áreas determinadas, ya sea históricas o, como el caso aquí presentado, en las áreas más apetecibles para la instalación de emprendimientos turísticos (a los que nos referiremos enseguida).

Haciendo de Victoria un destino turístico

No es posible pensar en Victoria en cuanto ciudad turística sin referirnos a las cuestiones que hasta aquí presentamos. Por un lado, el proyecto del puente permitió que la localidad pudiera imaginarse como un *verdadero* destino turístico. Por otro, las potenciales transformaciones asociadas a un esperado crecimiento del turismo fueron uno de los ejes de las discusiones y definiciones respecto de la planificación urbana. De este modo, se pone de manifiesto que aun cuando nos encontremos ante una serie de "hitos" que marcan una transformación de Victoria, esto no debe llevarnos a pensar en una inevitable sucesión de acontecimientos.

Si bien la concreción del *anhelo centenario de conexión* fue condición de posibilidad para imaginar a Victoria como ciudad turística, esta actividad ya tenía un lugar en la vida cotidiana de los victorienses. La diferencia, empero era la importancia del turismo como actividad económica de peso para la vida local, la cual apareció claramente en lo que denominamos la historia reciente del puente, y en gran medida de la mano de sus promotores políticos. El turismo, sostenían, podía ser uno de los caminos hacia el crecimiento económico de la ciudad y sus habitantes. El puente lo haría posible.

Mientras que la actividad turística existía en la ciudad desde hacía al menos cuatro décadas, era considerada una oferta *limitada*. Los principales atractivos eran la abadía benedictina, los cursos desarrollados durante la época de carnaval y la pesca deportiva; a los que se sumaron hacia la década de 1990 una incipiente oferta de turismo ecológico, de aventura y de estancia. Esto tenía su expresión en materia de alojamiento: un camping municipal y cuatro hoteles que sólo en parte recibían turistas, pues trabajaban mayormente con viajantes comerciales; aun así no llegaban a las 200 plazas.

Parte de los efectos de la apertura al tránsito del puente Victoria-Rosario fue que el turismo haya comenzado a gozar de una nueva relevancia pública, movilizándolo grandes expectativas en relación la creación de empleos y el desarrollo de los sectores comercial minorista, gastronómico, de hotelería y de la construcción. Superada la conmoción inicial de verse *desbordados* de visitantes, los

establecimientos que ya ofrecían algún tipo de servicio a turistas encararon *reformas* de cara al crecimiento de la actividad. Pero además, comenzaron a multiplicarse los *proyectos de inversión* por iniciativa de actores locales y foráneos.

El proyecto más importante relacionado con la transformación de Victoria en una ciudad turística fue un hotel-casino en la zona costera, promovido por una Sociedad Anónima conformada por inversores rosarinos y victorienses. Replificando al puente como símbolo y materialidad, la obra no sólo tenía dimensiones colosales para la ciudad y se orientaba a contramano del tradicional enclave de espaldas al río, sino que comenzó a construirse en octubre de 2001, en el contexto de un clima económico crítico en todo el país. Pero además de un puente entre inversores de ambas cabeceras, el proyecto tuvo como gran interlocutor y actor al Estado. En principio, la construcción se asentó sobre tierras fiscales cuyo usufructo fue cedido por el Municipio. Asimismo, se inició un complejo proceso no carente de contratiempos, en parte vinculados a la propia naturaleza del proyecto: por incluir un casino, su instalación implicaba cuestiones jurídicas y actores extralocales. El hospedaje y la sala de juegos corresponderían a dos grupos empresarios y gerencias diferentes. El grupo empresario propietario del hotel construiría en el mismo predio la estructura edilicia que albergaría al casino, y luego sería cedida, vía el municipio, al organismo provincial encargado de los juegos de azar, responsable de administrar y montar el sector de juegos de paño. Este organismo licitaría la explotación de máquinas tragamonedas a una firma privada. En suma, como resultado de ese devenir, en 2004, ya con el puente habilitado, Victoria contaría con un hotel de 75 habitaciones y calificado con cinco estrellas (el primero y único), y luego con un gran casino. El pueblo que anhelaba salir del aislamiento ahora tenía que vérselas con un imponente edificio de 5.000 m², que se constituyó rápidamente en un espacio transitado por turistas y locales. El *mal de la ludopatía* se coló furtivo entre las experiencias del cambio, y se convirtió en tema de conversación cotidiano.

La inauguración del hotel vino a revelar como acertadas las previsiones de los empresarios y los políticos locales respecto del crecimiento exponencial en la llegada de turistas a la ciudad. También quedaron confirmadas las *expectativas* (y los *temores*) de los victorienses respecto de hacia dónde se perfilaba el cambio que sufriría la ciudad tras la apertura del puente. Si entre 1998 y 2002 la cantidad de visitantes se había mantenido relativamente estable en menos de 10.000 por año, en 2003 se registrarían más de 25.000. Esta tendencia se mantendría en los años subsiguientes: en 2004 serían 40.000; en 2005, 60.000; en 2006, 80.000, y en 2007, cerca de 90.000 (Lima 2008). La significación local cotidiana de lo que representan esas cifras también apuntaba a otra realidad, una no tan cuantificable: la ciudad –y su gente– no estaba preparada para recibir *de golpe* a tantos visitantes. Lo más dramático era que se habían hecho esfuerzos públicos y privados para *prepararse* (por ejemplo, regular actividades como las de los guías de turismo y artesanos, ante la expectativa del arribo de potenciales proveedores de bienes y servicios), pero no alcanzaba.

Si los primeros tiempos de la conexión fueron leídos en términos de *desborde* y *colapso*, una vez procesado ese primer impacto, quedó la certeza de que para ser un verdadero destino turístico, además de ofrecer “atractivos” (que en Victoria ya existían: la abadía, el puerto, el casco histórico, el Quinto Cuartel, el Cerro de la Matanza y los carnavales), había que fortalecer la oferta de bienes y servicios. El desafío ya no era que los turistas llegaran, sino retenerlos. Así, por ejemplo, se multiplicaron los alojamientos hoteleros y extrahoteleros, así como los llamados “eventuales” (fundamentalmente, habitaciones en casas de familia). En ese contexto, el Área Municipal de Turismo cumplió un rol central como ordenadora e intermediaria entre los emprendedores y la Subsecretaría de Turismo provincial.¹⁶ Por su parte, un grupo de prestadores de servicios turísticos conformó en 2005 un ente privado de turismo que se puso como meta trabajar en tareas de capacitación, concientización y promoción de Victoria como destino.

El hotel-casino, por sus dimensiones y significación social, se constituye en un mojón insoslayable en el proceso de turistificación de la ciudad. Fue de la mano de algunos de sus inversores locales que se gestó el segundo gran emprendimiento que afianzaría ese camino: el parque acuático termal *Victoria del Agua*, que comenzó a desarrollarse en 2003 y que abrió sus puertas seis años después. El hecho de que el recurso clave –el agua termal– estuviera bajo la égida del gobierno provincial y de que el predio no estuviera (en un inicio) dentro de los límites jurisdiccionales de la ciudad implicó que su instalación, además de una enorme inversión, incluyera una prolongada negociación que protagonizaron empresarios y políticos (Piñeiro Carreras, 2011a).

Fue también un puente lo que permitió la gestión del emprendimiento del parque termal; uno tendido entre los empresarios, ideólogos e inversores, y los políticos, locales, provinciales y nacionales. Este puente de “elites”¹⁷ quedó condensado de una manera poderosa en la primera inauguración del parque termal (dado que una semana más tarde se realizó una segunda inauguración para que el pueblo conociera sus termas). El predio mismo donde se realizó el acto –a unos 5 kilómetros del centro urbano– era también fruto de una ingeniería política, del trabajo que habían desarrollado las autoridades locales junto a las provinciales, por incluir ese territorio dentro de su jurisdicción.

¹⁶ Los alojamientos hoteleros y extrahoteleros debían cumplimentar un trámite de homologación ante la autoridad provincial. La oferta de alojamiento vivió un crecimiento ininterrumpido desde los primeros años de la década del 2000, pasando de 5 a cerca de 25 establecimientos en 2007, y de aproximadamente 200 a 1200 plazas en el mismo lapso (Lima, 2008). El número de plazas en alojamientos eventuales, después de permanecer estable por años en 100 plazas, escaló a 400 entre 2002 y 2004, y para 2006 ya había llegado a 600 (Lima, 2008). Para un análisis de la instalación del hotel-casino, véase Piñeiro Carreras (2011b).

¹⁷ Para un análisis etnográfico de las relaciones entre estos políticos y empresarios en cuanto *elites*, véase Gaztañaga y Piñeiro Carreras (2013).

Para la puesta en operaciones fueron invitadas alrededor de 200 personas, provenientes de diversos sectores económicos y políticos, privados y públicos, que tenían en común el haber estado, de algún modo u otro, relacionadas con el proceso de turistificación. En un caluroso atardecer veraniego, en el pórtico de ingreso al parque, el intendente, el presidente del grupo empresario desarrollador, el secretario de turismo de la provincia y el de la Nación realizaron juntos el corte de cinta. A continuación realizaron un recorrido por las instalaciones, y los invitados fueron convocados a acercarse a un escenario de cara al río: allí sobre el palco estaban los más importantes funcionarios provinciales de las áreas de Planeamiento y Turismo, un cura párroco, el Abad, el Gobernador y el representante de la cartera de Turismo de la Nación. Todos habían ocupado un rol más o menos fundamental en la consecución del proyecto; uno al lado del otro, venían trazando los caminos del crecimiento del turismo.

El último orador, como todos esperaban, fue el mandatario entrerriano, Sergio Urribarri (PJ-FPV, 2007–2015). Además de ofrecer un puente forjado de anécdotas entre el pasado y el presente con respecto a los cambios en Victoria, el gobernador hizo un guiño material y simbólico del mismo tenor al hilvanar de manera ingeniosa lo que minutos antes habían expresado en sus discursos el cura y el empresario:

“El padre tiró una posta –el cura había propuesto ‘que se les permita a los gurises de los barrios entrar gratis al parque un día a la semana’–, el empresario tiró otra –‘un poco de clemencia con el tema impositivo’, había planteado–, vamos a juntar las dos cosas, vamos a reducir la carga impositiva a las termas para que puedan venir todos los chicos de la provincia. Y el intendente va a poner otro poco. ¡Los tres! El Estado también debe hacer un esfuerzo para que las cargas tributarias no pesen sobre aquellos sectores que generan trabajo decente.”

El emprendimiento termal, a fines del 2009, fue el punto cúlmine del proceso de transformación local de un *pueblo* en una *ciudad turística*. Pero también replicó los encuentros y desencuentros con el Estado, como símbolo y como materialidad, que en definitiva surcaron a los demás procesos referidos: los empresarios y los políticos, los expertos y los usuarios, los prestadores de servicios y los consumidores, el pueblo y la ciudad, la gente y sus representantes, empleadores y empleados embarcados en el mismo camino, el del cambio.

Estrategia etnográfica y debates en antropología política

Los casos analizados abren diversas dimensiones de análisis y, en este sentido, el trabajo que presentamos es un recorte. Focalizamos en su relevancia como procesos políticos, y apelamos a la metáfora del puente para problematizar sus relaciones con otras metáforas, tales como integración, inversión y planeamiento. Estos símbolos conceptuales de la transformación social nos permiten iluminar

la configuración de espacios donde el Estado y sus agencias poseen un lugar preponderante más allá de sus espacios institucionales formalmente delimitados y de que abriguen actores y agencias no estatales. Aquí, el *cambio* forma parte una experiencia política y afectiva (de deseos y luchas) para actores públicos y privados, y significa un repertorio de ideas, proyectos y acciones que tienen al Estado como interlocutor y *locus* de acción privilegiado; es decir, no es el único, pero sí es el más importante. Al ir y volver entre los procesos presentados como momentos analíticamente delimitados, estamos subrayando que la configuración del cambio no fue un mero resultante de tecnologías impuestas sobre poblaciones pasivas. Pero para desarrollar esta idea, es preciso volver sobre los desarrollos teóricos planteados en la introducción al respecto de cómo los estudios de procesos políticos tienden a concentrarse más en los “efectos” que en los encuentros afectivos, efectivos y potenciales, de las personas con el Estado.

La pregunta ineludible es doble: ¿es posible un enfoque etnográfico del Estado que recupere lo que hay de afecto en su experiencia y sea capaz de articular productivamente sus efectos?; y, más allá del juego de palabras –sentir afecto es un efecto–, ¿el incorporar la afectividad en el estudio de procesos políticos que involucran activamente al Estado permitiría un tratamiento etnográfico más rico que articule comprehensivamente efectos y afectos?

Diversos desarrollos en el campo de la antropología política nos permiten rastrear alguna modalidad de relacionamiento (tensión, conflictividad, intromisión, acople) entre lo que hemos denominado afectos y efectos de Estado. Si bien no son trabajos posicionados en el problema de la afectividad, señalaremos tres que consideramos representativos para pensar la relevancia de la etnografía en el tratamiento de este problema y particularmente en el estudio de las experiencias locales de cambio y transformación social.

Primero, destacamos el conocido trabajo de Michael Herzfeld en Creta (1991) que desarrolla el rol de las burocracias en la vida cotidiana de las personas (ver también Herzfeld, 1992; 1997) en el contexto de las disputas entre el conservacionismo histórico de los expertos –en el marco de una política estatal– y la población local de Rethemnos, hostil a la intervención del Estado y a los impactos del turismo en la vida cotidiana. La etnografía explora las “batallas sobre el tiempo” en torno a un modelo dominante que propicia una definición del pasado histórico local en términos de un “tiempo monumental” que es resistido de múltiples formas por los habitantes de la ciudad. Estas disputas ponen de manifiesto que, aunque el Estado tenga la capacidad –material y simbólica– de imponer estatus de verdad eterna a objetos e instituciones que forman parte de la cotidianidad de las personas en el presente, éstas encuentran los intersticios para llevar adelante sus prácticas sociales, ya sea para enfrentar, soslayar o adecuar-se a las exigencias del Estado y de las prácticas globales del capital privado.

Así como la etnografía de Herzfeld pone en evidencia el contexto social de una política de conservación histórica (los usos sociales del tiempo y su

monumentalización nacionalista por parte de funcionarios públicos se conforman en el *locus* de una disputa que los excede), el siguiente trabajo también remite a una disputa. Nos referimos al de Kristi Anne Stølen (2005: 160 y ss.) con los refugiados *retornados* en Guatemala, donde la autora muestra que las personas tienen “nociones contradictorias” del Estado. En este caso la disputa es librada en una escala temporal donde el Estado se puede comparar con la madurez social de los individuos y sus comunidades en el aprendizaje político de las modalidades políticas que impone aquel. Por un lado, lo consideran violento y represivo tras décadas de exclusión y violentas formas estatales de represión ejercidas sobre las comunidades mayas, y, por otro, lo consideran productivo y benevolente, como institución con la cual se negocian derechos y que provee servicios en los que los actores quieren estar incluidos. Si bien este enfoque tiene un anclaje discursivo (son nociones las que se ponen en juego), aporta el tipo de mirada sobre el problema al cual nos referimos. Esto es, que la relación entre efectos y afectos no se resuelve aun cuando sea planteada como contradicción, sino que es constitutiva, de una manera positiva, de las experiencias con el Estado, sus lógicas, sus agencias y sus campos de visión e invisibilización.

En tercer lugar, destacamos el trabajo de Penny Harvey (2005) acerca de la relación dinámica entre la presencia y ausencia del Estado en los andes peruanos y particularmente en el camino que va de Ocongate a Cusco. Ella observa histórica y etnográficamente cómo han sido producidos y mantenidos a través del tiempo el camino en sí y las conexiones políticas. Harvey propone una etnografía del Estado desde el estado de los caminos, considerados estos como entidades materiales concretas que revelan agencias, circunstancias y relaciones múltiples. Esto significa, por ejemplo, que los caminos sean utilizados y significados de maneras que los planificadores y políticos nunca prevén del todo. Su enfoque reúne nociones aparentemente incompatibles: los caminos como materialidades inmóviles que sin embargo dirigen la atención hacia la movilidad; coordenadas geográficas fijas con el tono abstraído de contexto de lo translocal; productos de la práctica tecnológica moderna que las personas refieren en relación con la tierra y desde comprensiones alternativas del conocimiento del poder. El trabajo abre así un espacio concreto para el foco etnográfico en la afectividad al abordar y mantener unidos lo imaginado y lo concreto.

En estos tres trabajos, la afectividad está presente de un modo ineludible a la par de efectos estructurales e históricos que hacen a las experiencias sociales del cambio. Sin embargo, como ya adelantamos, la afectividad está sujeta a la preponderancia del marco discursivo de la subjetividad. En contraste con esta situación, quisiéramos incluir un cuarto trabajo dentro del pequeño concierto etnográfico que hemos convocado. Se trata de una de las etnografías que mejor ha sabido dar cuenta de la naturaleza entretejida, imbricada del Estado y de cómo este puede ser comprendido desde encuentros concretos que habilitan afectos y efectos.

Nos referimos al trabajo de Julian Pitt-Rivers (1989) sobre Grazalema, un pueblo andaluz, desarrollado durante el Franquismo a mediados de la década de 1950. Esta obra no posee un lugar propio entre los aportes reconocidos a su autor, quien legó a la disciplina una de las comprensiones más lúcidas de los valores mediterráneos del honor y la vergüenza. La etnografía de Grazalema, sin embargo, puede leerse como una contribución capital a las comprensiones etnográficas de los efectos y afectos de Estado, en la medida en que ubica los procesos políticos que lo configuran de una manera relacional; es decir que, al igual que la comunidad y el Estado, aquellos existen como lógicas que conectan órdenes y secretos, y personas e instituciones. El Estado es experimentado por el *pueblo* (como lugar, como comunidad moral y como la plebe) como abstracto y ajeno, impersonal, violento e intrusivo; pero al mismo tiempo es vivido como íntimo, próximo y personalizado. La tensión estructural entre el Estado y el pueblo es mitigada (nunca resuelta) a través del accionar de un grupo de individuos –miembros de la comunidad– que emplean la institución del clientelismo y de la amistad. Pero este mecanismo articulador no se sostendría sin su anclaje en otro: el secreto, el mantenimiento de un silencio discreto deliberado, el ocultamiento que surge como acuerdos de personas, como promesas atesoradas y defendidas frente al asedio de la abstracción y la burocratización. A diferencia de los tres trabajos mencionados anteriormente, el de Pitt-Rivers logra adentrarnos en las sensibilidades y ambigüedades del Estado porque los efectos y afectos de Estado no están concebidos como marcos teóricos *ex post facto*, sino que surgen de la misma etnografía. Es el enfoque etnográfico –como plantea Navaro-Yashin (2013)– el que habilita un puente entre lo que la gente dice, hace y dice de lo que hace; en este caso, en relación con algo que es hecho, referido y vivido como el Estado.

Los casos analizados en este trabajo tienen o pretenden tener ecos en los trabajos reseñados; algo que probablemente sea un *efecto*, no meramente de la mirada etnográfica en sí misma, sino de las maneras en que la praxis política (su lógica efectiva y afectiva) comprendida etnográficamente interpela la separación artificial entre teoría antropológica y descripción etnográfica. En este sentido, la relectura de nuestros casos a la luz de las etnografías mencionadas nos ha permitido mapear y sistematizar relaciones entre la importancia de ciertas “metáforas conceptuales” (Moore, 2004) y aquello que estamos sugiriendo como efectos y afectos de Estado.

En la creación de infraestructura, planificación urbana y turistificación, las metáforas del *cambio* más evidentes son las de *conexión* y *progreso*, *anticipación* y *ordenamiento*, y *crecimiento* e *inversión*. Si bien cada uno de los procesos se teje en torno a la preponderancia de algunas, su articulación en base al trabajo político es la que configura un poderoso lenguaje de signos (Leach, 1976) que expresa y condensa la experiencia efectiva y afectiva del cambio vivido por los victorienses. La multivocidad significativa del puente, el anhelo, la conexión y la obra son sus pilares. Así, una megaobra de ingeniería vial y tecnología de gobierno de importancia geopolítica local, regional e internacional, que permitió al

Estado en sus diversos niveles político administrativos performar escalas de respuestas a demandas y necesidades sociales, fue tendiéndose entre otros puentes, quizás menos monumentales, pero no por eso menos intrusivos y condicionantes, entre diferentes regímenes de capital de lo público a lo privado, entre proyectos y expectativas sociales, entre la anticipación y el ordenamiento, y entre el riesgo, la inversión y las expectativas de crecimiento.

Al cumplir el *anhelo* de varias generaciones de superar el *aislamiento* de una comunidad, el puente se vuelve *localizado*, depositario de las crecientes manifestaciones relativas a experiencias de cambios, que van desde cómo los victorienses conciben su ciudad y cómo viven en ella hasta cómo podría ser la comunidad y cómo podría vivirse en ella, cómo organizarla, planificarla, y cómo hacerla crecer de la mano de la inversión inmobiliaria y turística. El proceso que antecede cada acción vuelca, además, la memoria hacia el futuro. Son las articulaciones entre diversos puentes, en un recorrido más amplio y abierto, menos lineal y condicionado, las que diferentes actores han disputado, resignificado y traducido: del lenguaje de los *intereses* y de las *necesidades sociales* de la población hacia las exigencias planteadas por actores concretos. Esto es, del Estado en sus distintos niveles de agregación, fragmentación y personalización, hacia actores no gubernamentales –desde pequeños comerciantes a agencias transestatales tales como los organismos internacionales de crédito–, dotados de la capacidad de producir ciertos “efectos” análogos a los del Estado. Es en el curso de estas disputas y acuerdos, atravesando y tendiendo esos puentes, que los actores definen y legitiman su posición en el contexto de las relaciones de poder local. Así, la planificación puede ser resultado del puente, pero también su permanente anticipación.

Las metáforas que median la experiencia de encuentros con el Estado, donde irrumpe de manera dramática el cambio en la vida pueblerina, permiten iluminar el hecho llamativo de que la obra y los procesos de transformación concomitantes no despertaron oposición social organizada, ni fueron escenarios para la convulsión social. Por el contrario, Conexión y Progreso, Anticipación y Ordenamiento, Crecimiento e Inversión estuvieron articulados, como metáforas conceptuales, con las del Anheló y las Expectativas. Del mismo modo, el temor, las negociaciones, las especulaciones y las presiones no pusieron en jaque la necesidad de *puente*; más bien, se orientaron a asegurar ciertos modos en que esa obra y las demás se concretaran. Esta aparente contradicción es la que hace de los procesos políticos mecanismos y sitios privilegiados no solo donde opera el poder hegemónico, sino donde se realiza el atropello afectivo de visiones alternativas.¹⁸

¹⁸ Un interesante tópico estatal a explorar relacionado con las metáforas espaciales es la “democracia de proximidad” (Le Bart y Lefebvre, 2005; para una discusión local véase Landau 2014).

A modo de conclusión

Los puentes son invitaciones a la contemplación *en la marcha*. Desde la literatura, Ivo Andrić capturó esta alquimia simbólica en su novela *Un puente sobre el Drina*, describiendo el lazo íntimo y secular que existe entre los habitantes de Visegrad y el puente de Mehmed Paša Sokolović. La obra de piedra que separa y une a la ciudad, una pieza excelsa de la arquitectura e ingeniería imperial otomana, condensa de manera dramática cinco siglos de relaciones entre musulmanes y cristianos ortodoxos de Bosnia y Herzegovina. Es una obra estratégica desde un punto de vista geográfico, económico y militar, pero al mismo tiempo un espacio social capaz de curar las heridas de históricas antiguas divisiones religiosas y étnicas. Colándose entre sus grietas, las aguas del Drina transforman a su paso memorias y experiencias, leyendas y registros históricos, encuentros y pérdidas, horrores y e idealizaciones. Quizás por ello, aunque no sea el único puente que los habitantes cruzan a diario, sí es el único al que singularizan como "el puente": en él se labra la naturaleza de la comunidad como acontecimientos personales y colectivos.

Rosario es también una estructura que se transforma, de manera cotidiana y desde hace más de cien años, en una totalidad material y simbólica, real e imaginaria, centenaria y reciente, epicentro de cruces ambiguos entre afectos y efectos. A través del puente, el *locus* de lo político y de la ciudadanía como *praxis* política se construye como campo de posibilidades (sociales, económicas, políticas, históricas, patrimoniales, etc.) que alteran el diseño de lo que aparece como una estructura de hormigón con un recorrido fijo. La *turistificación* de una ciudad que ya tenía al turismo como actividad local, la planificación urbana moderna que mira hacia el río y disputa su centralidad con aquella mancha urbana que históricamente le dio la espalda, e incluso la historia más reciente del puente Victoria-Rosario de un contrato de concesión enmendado, cuestionado y transferido a un nuevo consorcio empresario, son parte de los procesos políticos donde la centralidad del Estado (con los Estados) se produce en los encuentros de sus efectos y afectos; es decir, que estos no sólo amortiguan el drama del "cambio", sino que lo tornan deseable.

Propusimos pensar al Estado en sus efectos y afectos con el objeto de hacer una contribución al estudio antropológico de la política. Al desplazar el foco de los meros "efectos" de Estado hacia sus relaciones con "afectos", el enfoque etnográfico también permite considerar los puentes forjados por actores y agencias que exceden la institucionalidad formal del Estado. Este recorrido está marcado por encuentros con el Estado: desde la concreción del puente Victoria-Rosario impulsada por políticos comprometidos con el trabajo político de interesar a las autoridades nacionales en la obra, hasta la implementación de instrumentos de planificación regulando los usos del espacio urbano, pasando por la agenda pública de la turistificación, que hizo más atractiva a la ciudad para inversores del sector privado. Desde esta óptica, sugerimos que las controversias locales relativas a la planificación urbana y las negociaciones por la ejecución de

emprendimientos destinados al turismo marcaron una serie de transformaciones locales que tuvieron en su centro la concreción política además de ingenieril de diversos puentes y no solamente del puente Victoria-Rosario. Esta obra pública de infraestructura (un efecto material de Estado) reunió a diferentes actores posicionados de maneras desiguales en torno a esos otros puentes, configurando una totalidad socialmente significativa teñida de afectividad. Así, cada uno de esos procesos a su manera, en lugar de haber configurado impactos (de signo positivo o negativo), fueron experimentados como un cambio, más o menos deseado y más o menos esperado, producto de luchas tanto como de deseos.

Esperamos que las líneas abiertas por este trabajo nos permitan continuar trabajando la dimensión humana de cómo las personas experimentan procesos trascendentes en sus comunidades y paisajes como experiencias objetivas y emotivas. En este sentido, la ambigüedad casi deliberada con la que presentamos la íntima asociación entre *miedos y expectativas*, y entre la *preparación activa*, la *planificación* y la *gestación de proyectos*, pretende dar cuenta de que no estamos frente a un tipo de contraposición entre intereses individuales inmediatos versus fuerzas impersonales, sean la del Estado o la del mercado. Hemos intentado dar cuenta de que son las personas en sus posicionamientos efectivos y afectivos quienes hacen de una infraestructura pública vial un puente, y de un puente una vía de llegada más que de pasaje. Así, los baches de un camino pueden agrietar el olvido, el vértigo de un forcejeo técnico dar la clave de un lenguaje político, el ansia de progreso anular al individuo en la especulación inmobiliaria, o un casino alborotado producir la añoranza de la mesa familiar. Transformado, como el río y su horizonte, un puente hace también a sus orillas.

Fecha de recepción: 16 de setiembre de 2015

Fecha de aprobación: 18 de febrero de 2016

Bibliografía

- Abélès, Marc (1990), *Anthropologie de l'État*, Paris, Armand Colin.
- Abrams, Philip (1977), "Notes on the difficulty of studying the state", en *Journal of Historical Sociology*, Vol. 1, N° 1, Oxford, pp. 58 a 89.
- Arribas, Victoria; Cattaneo, Alicia; Ayerdi, Cecilia (2007), "Canibalismo y Pobreza", en Boivin, Mauricio; Rosato, Ana; Arribas, Victoria, *Constructores de Otredad*, Buenos Aires, Antropofagia, pp. 306 a 312.
- Asad, Talal (2008), "¿Dónde están los márgenes del estado?", en *Cuadernos de Antropología Social* (Buenos Aires), N° 27, pp. 53 a 62.
- Balbi, Fernando; Boivin, Mauricio (2008), "La perspectiva etnográfica en los estudios sobre política, Estado y gobierno", en *Cuadernos de Antropología Social* (Buenos Aires), N° 27, pp. 7 a 18.
- Balbi, Fernando; Rosato, Ana (eds.) (2003), *Representaciones sociales y procesos políticos. Estudios de Antropología Social*, Buenos Aires, IDES-Antropofagia.
- Boivin, Mauricio; Rosato, Ana; Heredia; Beatriz (comps.) (2009), *Política, instituciones y gobierno: abordajes y perspectivas antropológicas sobre el hacer política*, Buenos Aires, GIAPER- Antropofagia.
- Bourdieu, Pierre (1997), "Espíritus de Estado", en Bourdieu, Pierre, *Razones prácticas*, Barcelona, Anagrama, pp. 91 a 138.
- Butler, Judith (1997), *The Psychic Life of Power: Theories in Subjection*, Stanford, Stanford University Press.
- Clastres, Pierre (2010), *La sociedad contra el Estado*, Barcelona, Virus editorial.
- Corrigan, Philip; Sayer, Derek (1985), *The Great Arch. English State Formation as Cultural Revolution*, Oxford, Basil Blackwell.
- Clough, Patricia; Halley, Jean (2007), *The Affective Turn: Theorizing the Social*, Durham, Duke University Press.
- Dalakoglou, Dimitris; Harvey, Penelope (2012), "Roads and anthropology: Ethnographic perspectives on space, time and (im)mobility", en *Mobilities*, Vol. 7, N° 4, pp. 459 a 465.

- Das, Veena; Poole, Deborah (2008), "El Estado y sus márgenes. Etnografías comparadas", en *Cuadernos de Antropología Social* (Buenos Aires), Nº 27, pp. 29 a 52.
- Deleuze, Gilles; Guattari, Félix (2004), *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia*, London, Continuum.
- Ferrero, Laura (2010), "Disputas en torno del desarrollo y la planificación urbana en la ciudad de Victoria, Entre Ríos" (Ponencia presentada en las VI Jornadas de Investigación en Antropología Social, FFyL, UBA, Buenos Aires).
- Ferrero, Laura; Piñeiro Carreras, Julia (2009), "Pensar la ciudad después del puente. El proceso político de discusión del ordenamiento urbano en Victoria, Entre Ríos", en Boivin, Mauricio; Heredia, Beatriz; Rosato, Ana (comps.), *Política, instituciones y gobierno*, Buenos Aires, GIAPER-Antropofagia, pp. 301 a 330.
- Frederic, Sabina; Soprano, Germán (eds.) (2005), *Cultura y política en etnografías sobre la Argentina*, Buenos Aires, UNQ-Prometeo.
- Frederic, Sabina; Soprano, Germán (2008), "Panorama temático: antropología y política en la Argentina", en *Estudios en Antropología Social* (Buenos Aires), Nº 1, pp. 4 a 23.
- Gaztañaga, Julieta (2007), *Un puente desde un solo lado*. Buenos Aires, GIAPER Antropofagia.
- Gaztañaga, Julieta (2010a), *El trabajo político y sus obras. Una etnografía de tres procesos políticos en la Argentina contemporánea*, Buenos Aires, GIAPER Antropofagia.
- Gaztañaga, Julieta (2010b), "El puente Victoria-Rosario y el corredor bioceánico central", en Rosato, Ana (comp.), *Construyendo integración al interior del Mercosur*, Buenos Aires, Antropofagia, pp. 127 a 144.
- Gaztañaga, Julieta; Piñeiro Carreras, Julia (2013) "La transformación de una ciudad en destino turístico: una mirada antropológica de las elites políticas y empresarias en el caso de la instalación de un parque termal", en Osorio, Julián; Roza, Edna (eds.), *Turismo y Cultura: retos y perspectivas en América Latina*, Bogotá, Editorial de la Universidad Externado, pp. 226 a 255.
- Geertz, Clifford (1994), *Conocimiento local. Ensayos sobre la interpretación de las culturas*, Barcelona, Paidós.
- Gluckman, Max (1958), *Analysis of a Social Situation in Modern Zululand*, Rhodes-Livingstone Institute Paper 28, Manchester, Manchester University Press.

- Grimberg, Mabel; Fernández Álvarez, M. Inés; Carvalho Rosa, Marcelo (eds.) (2009), *Estado y movimientos sociales: estudios etnográficos en Argentina y Brasil*, Buenos Aires, Antropofagia.
- Grimson, Alejandro; Ferraudi, Cecilia; Segura, Ramiro (2009), *La vida política en los barrios populares de Buenos Aires*, Buenos Aires, Prometeo.
- Hansen, Thomas Blom; Stepputat, Finn (eds.) (2001), *States of Imagination: Ethnographic Explorations of the Postcolonial State*, Durham, Duke University Press.
- Harvey, David (1998), *La condición de la posmodernidad. Investigación social sobre los orígenes del cambio cultural*, Buenos Aires, Amorrortu.
- Harvey, David (2009), *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*, Madrid, Akal.
- Harvey, Penelope (1996), *Hybrids of Modernity: Anthropology, the Nation State and the Universal Exhibition*, London, Routledge.
- Harvey, Penelope (2005), "The materiality of State-effects: An ethnography of a road in the Peruvian Andes", en Krohn-Hansen, Christian; Nustad, Knut (eds.), *State Formations. Anthropological Perspectives*, London, Pluto Press, pp. 123 a 141.
- Herzfeld, Michael (1991), *A Place in History: Social and Monumental Time in a Cretan Town*, Princeton, Princeton University Press.
- Herzfeld, Michael (1992), *The Social Production of Indifference*, Oxford, Berg.
- Herzfeld, Michael (1997), *Cultural Intimacy: Social Poetics in the Nation-State*, New York, Routledge.
- Janoschka, Michael (2003), "Nordelta-Ciudad cerrada. El análisis de un nuevo sistema de vida en El Gran Buenos Aires", en *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. VII, Nº 146 (en línea). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146%28121%29.htm> (acceso 1 de marzo de 2016).
- Kapferer, Bruce (2004), *State, Sovereignty, War: Civil Violence in Emerging Global Realities*, Oxford, Berghahn Books.
- Kapferer, Bruce; Bertelsen, Bjørn Enge (eds.) (2009), *Crisis of the State. War and Social Upheaval*, Oxford, Berghahn Books.

- Lagos, María; Calla, Pamela (comps.) (2007), *Antropología del Estado. Dominación y prácticas contestatarias en América Latina*, La Paz, PNUD.
- Landau, Matías (2014), "La ciudad y sus partes: una historia de la institucionalidad local en la Ciudad de Buenos Aires", en *EURE* (Santiago de Chile), Vol. 40, Nº 119, pp. 151 a 171.
- Lazar, Sian (2013), *El Alto, ciudad rebelde*, La Paz, Plural Editores.
- Latour, Bruno (2005), *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*, Oxford, Oxford University Press.
- Le Bart, Christian; Lefebvre, Rémi (2005), *La proximité en politique. Usages, rhétoriques, pratiques*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- Leach, Edmund (1970), "Nosotros y los demás", en Leach, Edmund, *Un mundo en explosión*, Barcelona, Anagrama, pp. 47 a 64.
- Leach, Edmund (1976), *Sistemas políticos de Alta Birmania*, Barcelona, Anagrama.
- Lima, Martín (2008), *Industria turística victoriense. Análisis económico período 1998–2007* (Tesina, Universidad del Centro Educativo Latinoamericano, Universidad Nacional de Rosario).
- Mitchell, Timothy (1999), "Society, economy, and the State effect", en Steinmetz, George (ed.), *State/Culture: State Formation after the Cultural Turn*, Ithaca, Cornell University Press, pp. 76 a 97.
- Moore, Henrietta (2004), "Global anxieties. Concept-metaphors and pre-theoretical commitments in anthropology", en *Anthropological Theory*, Vol. 4, Nº 1, pp.71 a 88.
- Nagengast, Carole (1994), "Violence, terror, and the crisis of the State", en *Annual Review of Anthropology*, Nº 23, pp. 109 a 136.
- Navaro-Yashin, Yael (2013), "Objetos de violencia, espacios afectivos, zonas de ruina", en *Bifurcaciones* (Santiago), Nº 14 (en línea). <http://www.bifurcaciones.cl/2013/10/espacios-afectivos-objetos-melancolicos/> (acceso 1 de marzo de 2016).
- Nugent, David; Vincent, Joan (eds.) (2004), *A Companion to the Anthropology of Politics*, Oxford y Cambridge, Blackwell.
- Piñeiro Carreras, Julia (2011a), "Turismo y Recursos Termales: el caso de la instalación del Parque Termal en la ciudad de Victoria, Entre Ríos, Argentina" en *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, Vol. 5, Nº 3, pp. 383 a 405.

- Piñeiro Carreras, Julia (2011b), "Los emprendimientos turísticos y sus efectos: el caso del Hotel-Casino en Victoria, Entre Ríos, Argentina", en *Estudios y Perspectivas en Turismo*, Vol. 20, Nº 5, pp. 1069 a 1083.
- Pitt-Rivers, Julian (1989), *Un pueblo de la sierra: Grazalema*, Madrid, Alianza.
- Sharma, Aradhana; Gupta, Akil (2006), *The Anthropology of the State: A Reader*, Oxford, Blackwell.
- Stølen, Kristi Anne (2005), "Contradictory notions of the state: Returned refugees in Guatemala", en Krohn-Hansen, Christian; Nustad, Knut (eds.), *State Formations. Anthropological Perspectives*, London, Pluto Press, pp. 142 a 167.
- Tiscornia, Sofía (comp.) (2004), *Burocracias y violencia. Estudios de antropología jurídica*, Buenos Aires, Antropofagia y FFyL.
- Trouillot, Michael (2001), "The Anthropology of the State in the Age of Globalization: Close encounters of the deceptive kind", en *Current Anthropology*, Vol. 42, Nº 1, pp. 125 a 138.
- Vincent, Joan (2002), *The Anthropology of Politics: A Reader in Ethnography, Theory, and Critique*, Boston, Wiley-Blackwell.