

De la ciudad intermedia a la intermediación ciudadana en los proyectos socio-técnicos. Una etnografía sobre la circunvalación ferroviaria de Trento



Alejandro Carrión León

Trabajo de Fin de Master en Investigación Antropológica y sus Aplicaciones

Universidad Nacional de Educación a Distancia. Facultad de Filosofía. Departamento de Antropología Social y Cultural. Curso académico 2022/2023

Índice de contenido

| | |
|---|----|
| 1. Introducción..... | 3 |
| 2. Estado de la cuestión y antecedentes..... | 4 |
| 3. Marco teórico..... | 9 |
| 4. Metodología..... | 18 |
| 5. Análisis etnográfico: | 22 |
| 1. Caracterización de los grupos de oposición ciudadana..... | 22 |
| 2. “Salvemos a Trento de la Circunvalación”..... | 27 |
| 3. Trento: intermediaciones e interrelaciones socio-espaciales..... | 32 |
| 4. Proyecto socio-técnico de circunvalación ferroviaria..... | 37 |
| 5. Cadenas de traducciones..... | 41 |
| 6. Compromiso socio-técnico..... | 46 |
| Otro epígrafe..... | 54 |
| 7. Tan cerca, tan lejos..... | 58 |
| 6. Conclusiones..... | 64 |
| 7. Bibliografía..... | 66 |

Introducción

En esta investigación etnográfica analizo el conjunto de acciones y discursos que intervienen en los procesos de diseño, planificación y materialización de objetos socio-técnicos en materia de accesibilidad y conectividad que tienen por objeto la modificación y la transformación de las ciudades contemporáneas.

A partir de este objetivo, he situado la investigación en la ciudad de Trento, Italia, optando por un análisis desglosado en tres dimensiones. En primer lugar, he posicionado a Trento en el entramado de ciudades globales clasificándola como una “ciudad intermedia” en un contexto de neoliberalización económica. A continuación, he identificado los procesos de diseño y planificación de la nueva línea de alta velocidad ferroviaria a partir de la aplicación de marcos normativos y documentos técnicos en un marco multi-escalar. Y, finalmente, presentaré las prácticas y los discursos de distintos agentes y grupos sociales en relación al desarrollo de las nuevas agendas urbanas en materia de infraestructura ferroviaria.

Mi aproximación etnográfica a la ciudad está basada en un intento de exploración y comprensión de aquellos elementos y características de la vida social que participan el hecho de “hacer ciudad” (Agier, 2015). Para la realización de este trabajo he elegido una posible forma de “hacer ciudad” -una entre tantas- que vincula la economía política con estudios sociales aplicados al desarrollo de la técnica y de los medios de transportes así como a los movimientos sociales. Una forma de “hacer ciudad” que pueda prestar atención, de forma simultánea, al plano de las relaciones sociales, al significado de los espacios y a su construcción material.

En la práctica, este trabajo etnográfico nace a partir de un proceso observación-participante en la ciudad de Trento, especialmente en la *Circoscrizione Centro Storico – Piedicastello*. De forma específica, mi adscripción a las llamadas “etnografías militantes” se ha constituido como una fuente de tensiones fruto de la multiplicidad de roles desempeñados -vecino, activista del Comitato No TAV y antropólogo-, exigiendo así un control o monitorización de las estrategias metodológicas y de las implicaciones éticas existentes a la hora de abordar las relaciones sociales en el campo.

Las imbricaciones del sistema económico capitalista con las formas de gobierno y administración locales conforman un espectro de posibilidades para la reconfiguración material-simbólica de las ciudades y su presentación como objetos de consumo en mercados competitivos globales. Siendo las grandes metrópolis solo una pequeña parte lo urbano, se hace necesario también observar los procesos de reconfiguración del espacio urbano en las “ciudades intermedias”.

A través de los procesos de diseño y modificación de la trama urbana es posible observar las diferentes redes de relaciones socio-espaciales en las que las ciudades intermedias se insertan y participan así como su posición respecto al resto de ciudades. Parte del contenido de los proyectos y de las agendas urbanas contemporáneas se orientan hacia el aumento de la competitividad de las ciudades en aras de una mayor acumulación de capitales.

Una de las posibles estrategias empleadas es la mejora de las condiciones de accesibilidad y la conectividad de las ciudades, entre las que destacan el desarrollo e implementación de nuevas líneas de trenes de alta velocidad. Dichas mejoras, sin embargo, no constituyen ni garantizan por sí mismas ni de forma unívoca un aumento de la competitividad de las urbes ni un incremento de los procesos de acumulación de capitales con base urbana. Los procesos de diseño y planificación de dichas redes de transporte, entendidas como objetos socio-técnicos, precisan del ensamblaje, de las relaciones, entre actores humanos y no humanos para lograr así su materialización e insertarse en un vasto conjunto de relaciones socio-espaciales.

Las posibles dudas y dificultades que se generan durante los procesos de ensamblajes de actores humanos y no humanos pueden llegar a modificar y alterar el contenido de los proyectos socio-técnicos y con ello su potencial materialización. En dicho contexto cobran relevancia las movilizaciones ciudadanas que, en su intento de participación en los procesos de construcción de la ciudad, alteran, modifican e incluso impiden la materialización de determinados proyectos y objetos socio-técnicos.

Estado de la cuestión y antecedentes

A raíz de la tensión inmanente a los estudios antropológicos entre lo global y abstracto y lo local y concreto surge la posibilidad de estudiar las ciudades como laboratorios,

escenarios o condensaciones de lo global expresado a través de las particularidades locales. Para ello es preciso abandonar visiones rígidas propias de la economía política que presentan el espacio urbano caracterizado, dividido y modificado simultáneamente por acciones y procesos que tienen lugar en dos espacios diferenciados en su dimensión y alcance: un espacio caracterizado macro-procesos de escala global y otro espacio en el que tienen lugar las acciones propias de la vida cotidiana.

El espacio urbano aparece entonces no como un lugar de articulación y de afectación recíproca entre contextos de acción diferentes e independientes, sino, más bien, como un espacio de interacciones y reconstrucciones socio-espaciales constantes. Si bien, como señala Setha Low, “la ciudad no es el único lugar donde estudiar tales procesos, es en ella donde esos procesos se intensifican y pueden ser mejor comprendidos” (en Cucó 2008:84).

En esta etnografía he optado por considerar el ámbito global regido transversalmente por la aplicación de principios político-económicos neoliberales que, de forma variable, cobran cuerpo en realidades espacio-temporales localizadas. La reconfiguración de los procesos productivos de las economías capitalistas a partir del último tercio del siglo XX, el tránsito de una economía basada en la producción de bienes a una economía centrada en la financiarización y el consumo, sirve como uno de los posibles puntos de acceso al neoliberalismo (Harvey, 2007).

La traslación escalar del neoliberalismo desde una perspectiva macro-económica hasta la vida cotidiana en la ciudad permite hablar de la existencia de un *urbanismo neoliberal* (Díaz Orueta, en Cucó, 2013). El contenido de las nuevas agendas urbanas pareciera encaminarse hacia la construcción y la recreación de entornos urbanos que no solo favorezcan la acumulación de capital en la nueva economía global, sino que fomenten la restauración del poder de clase. (Cucó (ed.), 2013; Harvey, 2007; Cañada y Murray (eds.), 2019; Marcus *et al* (ed.), 2019)

La ciudad es así resituada como un objeto de consumo en un espacio global competitivo destinado a la atracción de capitales, inversiones y turistas (Hernández-Ramírez, 2018). La fetichización del espacio urbano, afirma Cucó (2013) “provoca en todas partes una profunda reestructuración de los sistemas urbanos, alentando al mismo

tiempo una reorientación acelerada de las políticas y agendas urbanas” (p.7).

Si bien es recurrente la alusión a las grandes metrópolis como lugares predilectos para la materialización de los procesos globales (Sassen, 1999; Soja, 2006), en un plano cuantitativo, las grandes ciudades representan únicamente una pequeña parte de lo urbano. Según estimaciones del Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-HÁBITAT) un 60% de la población urbana mundial reside en las llamadas “ciudades intermedias”¹.

Concebidas como nodos de articulación entre las escalas global y local (Bellet Sanfeliu en Cucò, 2013), las ciudades intermedias parecen gozar de una mejor calidad de vida y mejores condiciones ambientales, así como determinadas externalidades positivas en contraposición a las grandes urbes. Al tratarse de asentamientos relativamente pequeños, la escala en la que se desarrolla la acción social es definida como más humana y aprehensible, siendo éstos factores decisivos para los procesos de auto-identificación de las personas con su ciudad.

El carácter intermedio de estas ciudades no solo se encuentra relacionado a su tamaño o su función de intermediación entre los ámbitos global y local. La nueva jerarquía global de ciudades, fruto de los crecientes procesos económicos globales y neoliberales, altera e introduce modificaciones tanto en los roles de las urbes como en los modos en los que éstas participan en la nueva división global del trabajo. Enfatizar, de este modo, la construcción de las ciudades contemporáneas a partir, entre otras muchas circunstancias, de los procesos económicos globales invita a pensar no solo en las transformaciones de las ciudades, sino también en “las relaciones que la ciudad establece a través de las diferentes redes en las que participa y (de) su posición respecto a las demás en cada una de ellas” (Bellet Sanfeliu en Cucò, 2013:30).

En este contexto urbano global marcado por la competencia, la mercantilización y fetichización de las urbes, las ciudades intermedias tratan de reposicionarse a través de cambios en sus agendas urbanas. Parte de la bibliografía consultada asume que determinadas acciones concretas de diseño y desarrollo urbano como el marketing urbano, la mejora de las infraestructuras de transporte con objeto de garantizar la

1 Fuente: [ONU Hábitat](#) [Consultado 27/02/2023]

accesibilidad y la comunicación así como la realización de mega-eventos se inscriben al interior de las lógicas del mercado global de ciudades (Hernández-Ramírez, 2018; Bellet Sanfeliu en Cucò, 2013). Sin embargo, no habría que desdeñar, tampoco, los más que posibles otros usos y significados propios de los habitantes de la ciudad en relación a dichas intervenciones urbanas.

La reconversión y el posicionamiento de las ciudades intermedias como un nodo urbano especializado en materia de transporte, conectividad y accesibilidad puede materializarse mediante la implantación de los servicio del tren de alta velocidad (TAV). La mayor parte de la bibliografía consultada coincide en señalar cómo las nuevas líneas ferroviarias, incluso durante su fase de diseño y planificación, son consideradas como una oportunidad para la realización de un salto cualitativo considerable en la economía, el urbanismo, la posición territorial y la calidad de vida en las ciudades, con especial incidencia en aquellas intermedias (Bellet 2002; Feliu, 2007 Bellet *et al* 2010a; Cavallaro *et al*, 2020).

La implantación y el desarrollo de líneas ferroviarias de alta velocidad puede leerse dentro del contexto europeo. Uno de los objetivos de la Unión Europa desde 1996 ha sido la planificación y la construcción de una red ferroviaria trans-europea de alta velocidad. Entre las medidas adoptadas por la Eurocámara cabe mencionar el Reglamento (UE) 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de septiembre de 2010 que establece una serie de Corredores Europeos de mercancías con el fin de aumentar la competitividad del ferrocarril frente a otros medios de transporte.

Dichos Corredores habrían de ser, con posterioridad, la base de la nueva Red Transeuropea de Transporte (Red TEN-T) según queda definido en los Reglamentos UE 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo y 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de Diciembre de 2013 por el que se crea el Mecanismo “Conectar Europa”. Ideada como un conjunto planificado de redes prioritarias de transporte multimodal para facilitar la comunicación de personas y mercancías, la Unión Europa afirma que la Red TEN-T “reforzará la cohesión social, económica y territorial y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador” (Reglamento UE nº 1315/2013:6).

El diseño físico-material de la Red TEN-T responde a una estructura de doble capa: una Red Global en la que se encuentran todas las infraestructuras ya existentes así como aquellas en fase de planificación y otra Red Básica formada, únicamente, por aquellas partes de la red global de importancia estratégica al interno de la RED TEN-T. Los *Corredores Prioritarios Ferroviarios*, hasta un total de nueve, se integrarán en la Red Básica con el objeto de abarcar los flujos de larga distancia más importantes de la red y mejorar los enlaces transfronterizos en el interior de la Unión Europea.

La *Circonvallazione Ferroviaria* o *bypass* de la ciudad de Trento, objeto socio-técnico de interés para esta etnografía, ha de ser entendida y vinculada a la construcción del Túnel de Base del Brennero. De marcado carácter estratégico, el túnel que conectará las ciudades de Fortezza (Italia) e Innsbruck precisa, a su vez, de una serie de obras menores, pero igualmente estratégicas como son las líneas de acceso norte (Innsbruck-Munich) y sur (Fortezza-Verona).

Entre las distintas posibilidades a la hora de afrontar el estudio de los proyectos ferroviarios hay quien opta por un determinismo económico (Burballa y Temper, 2014) y quien presta atención al sistema complejo de relaciones espaciales y territoriales en los que se insertan y/o habrían de materializarse. (Feliu Torrent, 2007, Bellet *et al*, 2010). Ampliando los márgenes de la perspectiva relacional, la noción de objeto socio-técnico implica el diálogo, la comunicación y, en definitiva, el ensamblaje de actores humanos y actores no humano en la posible creación de una solución local para un problema global. (Latour, 1996).

A pesar de que la mayor parte de la bibliografía consultada caracteriza siempre de manera positiva las posibilidades que para la ciudadanía supone la llegada de la alta velocidad, es de notar cómo, al cambiar la perspectiva desde un enfoque técnico-urbano a una visión centrada en los discursos y las prácticas de los habitantes, surgen determinadas controversias y problemáticas que ponen cuestión las supuestas bondades de estas infraestructuras de transporte.

La organización social en torno a estos conflictos y controversias puede cristalizar en movimientos sociales de protesta y resistencia. En Italia uno de sus referentes empíricos más conocidos y reconocidos, tanto a nivel académico como en el plano popular y/o

mediático, se ubica en el área del Valle de Susa, la región de Piemonte.

El movimiento social No TAV *valsusino* se organiza y lucha contra la línea ferroviaria que pretende unir las ciudades Turín y Lyon desde hace 37 años. Dadas la repercusiones que las movilizaciones locales han tenido en la vida socio-política italiana, los distintos grupos y comitatos contrarios a la alta velocidad que nutren los valles de Val Susa se han convertido en objeto común de investigaciones y análisis sociales. Más allá de historiografías militantes (Askatasuna, 2012; Wu Ming 1, 2016), cabe destacar trabajos que analizan los procesos de organización interna del movimiento *valsusino* (Armano *et al* 2013; Senaldi, 2016;), los procesos de criminalización por parte del estado de la lucha contra la alta velocidad (Chiaramonte y Senaldi, 2015, Chiaramonte, 2019), las prácticas y los discursos de auto-identificación de los activistas (Chiroli, 2017) o los procesos y las acciones de resistencia que tienen lugar en el valle (Aime, 2016).

Dentro de la amplia discusión teórica sobre los movimientos sociales (Della Porta y Diani, 2006), es de mi interés la descripción de los activistas o militantes como “alteractivistas” (Pleyers, 2016), como personas que no solo desean cambiar la sociedad, sino que se construyen así mismas en el propio proceso de transformación de la realidad social. Un tipo de lucha política que, al expresarse tanto en el espacio público como en la vida privada, y abandonarías perspectivas anteriores basadas en la movilización, en los procesos de auto-identificación o en reivindicaciones de origen post-materialista (Melucci, 1995; Della Porta y Diani, 2006; Ibarra Güell) en favor de unas “gramáticas de la acción” que combinan la razón técnico-instrumental y la experiencia vivida-intersubjetiva (Pleyers, 2016)

Marco teórico

A pesar de las posibles controversias y posibilidades heurísticas del así llamado “neoliberalismo”, el recurso al mismo puede contribuir al análisis de las prácticas del estado-nación contemporáneo bajo la forma de discurso foucaultiano. En palabras de Harvey (2015) se trata de:

una teoría de prácticas que afirma que la mejor manera de promover el bienestar del ser humano consiste en no restringir el libre desarrollo de las capacidades y de las libertades empresariales del individuo dentro de un marco institucional caracterizado por derechos de

propiedad privada fuertes, mercados libres y libertad de comercio. El papel del estado es crear y preservar el marco institucional apropiado para el desarrollo de estas prácticas (p.6)

En la interpretación de Harvey (2015), el neoliberalismo consta de un proyecto *utópico*, aquel que preconiza la reorganización del capitalismo a partir de los acciones apenas señaladas, y otro proyecto *político* destinado a “restablecer las condiciones para la acumulación y restaurar el poder de las élites económicas” (p.24).

Las aplicaciones etnográficamente localizadas de las ideas neoliberales dejan patente la existencia de tensiones y contradicciones entre la teoría y la práctica, no solo en cuanto a la presencia o ausencia del estado como principal agente o institución social protagónica, sino respecto a los ámbitos de desregulación/liberalización de las actividades económicas y de los propios derechos sociales con vistas a re-crear un clima óptimo para la acumulación de capitales y, con ello, la restauración del poder de clase.

Trasladando a entornos urbanos la pretensión neoliberal de generar un clima óptimo para la acumulación de capitales, Díaz Orueta (en Cucó, 2013:85) define la *ciudad neoliberal* a partir de dos principios económicos: la existencia de un mercado global de ciudades en competencia y la promoción urbana en dichos mercados a partir de nuevas prácticas de gestión pública. La condición última de posibilidad de este mercado es el hecho de que en la sociedad contemporánea “la neoliberalización haya hecho retroceder los límites de lo no mercantizable” (Harvey, 2015:182).

Este renovado interés por las ciudades posibilita no solo la producción y la reconfiguración de sus espacios urbanos para una variedad de usos y consumos, sino la producción de una nueva cartografía social. Se trata, no obstante, de una serie de geografías cambiantes que no abarcan todo el planeta y en las que se materializan los procesos y los vínculos globales fruto de las dinámicas específicas de las formas actuales de crecimiento económico (Sassen, 2007:12-13).

En estas nuevas cartografías resultan de interés las “ciudades intermedias” por sus imbricaciones y relaciones con los procesos de la globalización. A la hora de delimitar a esta tipología de ciudades, Carmen Bellet y Josep Llop (2004) rechazan la rigidez de los criterios cuantitativos físicos y demográficos para hacer hincapié en su capacidad de intermediación (p.571.). Este énfasis resignifica a las ciudades intermedias a partir de

tres ejes: su capacidad para actuar como un centro de interacción social, económica y cultural; por ser un centro de bienes y servicios especializados de carácter supramunicipal; y por tratarse de un nodo interacción territorial en materia transporte y comunicación que articula redes multiescalares (Bellet en Cucò; 2016; Bellet y Llop, 2004).

Al interno de estas cartografías las ciudades intermedias, afirma Bellet, se muestran como “los primeros eslabones de producción de lo 'glocal'” (en Cucò, 2016:29) El énfasis en la proximidad y la continuidad territorial, afirman Josep Llop *et al* (2019), capacita a estas ciudades para “para vertebrar y cohesionar el sistema urbano y los vínculos urbano-rurales”. (p.25). De modo que, concluyen, la ciudad intermedia aparece como “un elemento rompedor del *statu quo* derivado de la globalización” que altera y modifica las jerarquías urbanas al tiempo que ofrece nuevas vías de desarrollo y cooperación territorial (*Ídem*).

A pesar de la fuerte continuidad y apego territorial, algunas ciudades intermedias tratan de reposicionarse a escalas superiores a través de una serie de transformaciones urbanas concretas. Entre las acciones más habituales destacan las estrategias de *city-naming*, la mejora de las infraestructuras de accesibilidad y conectividad así como una amplia gama de intervenciones urbanísticas como los procesos de museificación y neo-monumentalización así como la celebración de macro eventos (Feliu, 2007; Bellet en Cucò, 2016:33; Hernández-Ramírez, 2018).

Tomada de manera singular la mejora de la accesibilidad y la conectividad en las ciudades destaca el papel preponderante del tren de alta velocidad (TAV), especialmente en el caso de las ciudad intermedias. Desde una perspectiva económica, son varios los autores que coinciden en señalar que el TAV, por sí mismo, no conlleva directamente un crecimiento económico, sino que, más bien, produce una redistribución de las actividades económicas entre diferentes regiones (Feliu, 2007; Bellet *et al*, 2010a y 2010b; Cavallaro *et al*, 2020).

La llegada de la alta velocidad se traduce, más bien, en la producción de un amplio conjunto de expectativas de dinamización económica y social. Las potencialidades de las nuevas líneas ferroviarias dependen, a juicio de Bellet *et al* (2010b), tanto de un

proyecto sólido de ciudad y territorio a medio y largo plazo como de la capacidad de los agentes locales para hacer encajar el tren en dicho proyecto y en el conjunto de relaciones e intersecciones multiescalares en las que participan. (p.145).

Aunque, como recuerda Feliu (2007), los efectos socio-económicos y territoriales del TAV son imprevisibles en cuanto a su especificidad etnográfica (p.99), sí es posible agrupar un conjunto de expectativas en relación a hipotéticas modificaciones ulteriores de la vida urbana. La materialización de la alta velocidad podría así producir cambios en la fisionomía del paisaje local, en la modificación de los procesos de diferenciación espacial y transformación socio-productiva de los contextos locales (Bellet et al, 2010b) así como una mejora de la trama urbana y una mejoría de su atractivo (Bellet, 2002; Bellet *et al*, 2010a; Bellet *et al*, 2010b, Feliu, 2007; Cavallaro *et al*, 2020).

Para analizar un proyecto como la *Circonvallazione Ferroviaria* de Trento, es posible recurrir a la formulación de los objetos socio-técnicos propuesta por Bruno Latour (1996). Para Latour la materialización de esta clase de objetos precisa de una cadena de traducciones que transformen un problema global en uno de carácter local a través de una multiplicidad de agentes que, al mismo tiempo, introducen una diversidad de intereses y necesidades en relación al problema originario (p.33)². Latour equipara proyectos y objetos socio-técnicos como realidades indistinguibles en cuanto ambos aparecen bajo formas textuales: documentos oficiales, planos, memorias ejecutivas,... (Latour, 1996:24-25). A través de las diferencias existentes en los distintos textos que incumben a un mismo objeto socio-técnico es posible trazar una “geometría variable” que de cuenta de las variaciones, acercamientos y alejamientos respecto al grado de realidad o ficción.

La “geometría variable”, el estado ontológico de un proyecto socio-técnico, no solo ha de tener en cuenta los intereses humanos, sino también los intereses y las vinculaciones

2 Durante el curso no aclaramos este punto y como no quiero dar a entender que Latour (1996) concibe una diferencia entre los planos micro-macro me permito una cita extensa para evitar cualquier malentendido, la cursiva es propia:

“The answer is always to be found in *the chains of translation that transform a global problem (the city, the century) into a local problem (kinematics, continuous transportation) through a series of intermediaries that are not "logical" in the formal sense of the term , but that obl ge those ,like DATAR, who are interested in the global problem to become interested, through a most imperceptible shifts, in the local solution*” (p. 33)

de los agentes no humanos (Latour, 1996:56-58). Toda innovación tecnológica es considerada así como un ensamblaje de actores humanos y no humanos: “Al sociograma que traza los intereses y las traducciones humanas hay que agregar el tecnograma que traza los intereses y apegos de los no humanos” (p.59)

De este modo, para Latour a la hora de analizar un proyecto tecnológico habría que seguir simultáneamente tanto el programa narrativo como el grado de “realización” de cada una de las acciones. Se trata, por lo tanto, de una traslación constantemente de los signos a las cosas, de la ficción a la realidad y viceversa a lo largo de inimaginables etapas ontológicas (p.81).

La única manera, sentencia Latour (1996), de poner fin -al menos en apariencia- a las largas cadenas de traducción y materializar un proyecto de innovación es alcanzar un compromiso socio-técnológico (p.99); tarea complicada en tanto que pretende ensamblar elementos e intereses sociales y tecnológicos, agentes humanos y no humanos.

Idealmente, un proyecto socio-técnico cuenta con tantas posibles materializaciones como compromisos sean posibles entre humanos y no humanos (Latour, 1996:101-102). La gradualidad con la que se concreta un proyecto depende del estado de las alianzas entre los sujetos, no de la suma de los elementos que lo constituyen (p.106) De ahí que el interés por las decisiones de las personas encargadas de dirigir y coordinar el proyecto en relación con el límite de lo negociable y la doctrina oficial en la que se inscribe dicha negociación (p.112).

Para analizar estas doctrinas Latour (1996) propone dos modelos (p. 118-119). El modelo lineal o de difusión presupone la existencia de un objeto que ha de ser materializado tal y como fue concebido ya que no presenta fallos ni taras, siendo su única condición de posibilidad su implantación triunfal. En el modelo de torbellino o de traducción las pretensiones iniciales acerca del objeto son inespecíficas y precisa del interés de determinados grupos sociales para su materialización. El proyecto es insertado así en una cadena de traducciones en la que cada grupo o agente social introduce modificaciones y transformaciones en grado variable. Una vez que el proyecto, es materializado, éste manifiesta las mismas “características de perfección,

rentabilidad, belleza y eficiencia que el modelo de difusión ubicaba en el punto de partida” (p.119).

En la frontera del cuestionamiento de los ensamblajes socio-técnico, Latour sugiere que “cuanto más avanza un proyecto tecnológico, más disminuye el papel de la tecnología, en términos relativos: tal es la paradoja del desarrollo. A medida que un proyecto toma forma, aumenta el número, la calidad y el tamaño -siempre relativo y cambiante- de los actores a movilizar” (p. 126). Ya no se trata de reclutar a agentes individuales, sino a representantes institucionales o de la colectividad. En ese sentido, cobra especial relieve la figura del “motor local”, un actor o serie de actores sociales que generen constantemente, nuevos intereses y traducciones que impulsen al proyecto socio-técnico hacia un grado mayor de realidad (p. 85).

Más que fijar su atención en los contextos como un conjunto de explicaciones a priori, Latour (1996) propone estudiar “la forma en la que los proyectos se contextualizan o descontextualizan” de forma que se no se niegue ni esconda la participación de los agentes (p.133). La contextualización se fabrica y se negocia como cualquier otra acción humana, siendo así que un mismo proyecto pueden ser vinculado a diferentes contextos y cambiar su estado ontológico en función de las circunstancias.

La geometría variable hace que la trayectoria de un proyecto no dependa del contexto, sino de los agentes sociales que realizan el trabajo de contextualización (p.150). Para entender el desarrollo de un proyecto socio-técnico se hace necesario prestar atención a los procesos de agregación y desagregación continua de agentes humanos y no humanos y de contextualizadores.

En la fase de proyecto apenas se habla de la tecnología. Todo son palabras, planes, signos. La atención analítica se centra en las arenas y vínculos sociales, los apegos y los valores. La materialización del objeto socio-técnico dependerá, en buena medida, de qué cantidad del elemento social puede absorber un objeto sin perder su consistencia, su característico ensamblaje entre elementos humanos y no humanos (p.207).

Si bien Latour (1996) no ahonda en la cuestión, lo cierto es que cualquier agente humano, independientemente de su vinculación, más o menos directa, con un proyecto socio-técnico puede afectar y modificar su grado de realidad, su condición material. El

estudio de las innovaciones tecnológicas no debería ceñirse únicamente a los agentes humanos y no humanos que, siguiendo sus propios y variados intereses, participan de un ensamblaje con vistas a la materialización de un objeto. Las dudas, las interrupciones de las cadenas de traducciones o la falta de interés en la innovación son parte del repertorio de acciones disponibles para aquella parte de la población que, organizada o no en grupos sociales, muestran su descontento, su disconformidad o su oposición ante el desarrollo de determinados proyectos socio-técnicos.

Geoffrey Pleyers (2018) define a los movimientos sociales nacidos a mitad de los años noventa del siglo XX como “altermundistas” o “alteractivistas”. Fruto de una ola de protestas contra el neoliberalismo, el alteractivismo se caracteriza por una estrecha combinación de demandas materialistas y post-materialistas, de un “retorno a las reivindicaciones económicas de justicia social y de oposición a la desigualdad, sin abandonar los desafíos en términos de reconocimiento, identidades y de la celebración de la diversidad”. (p.24-25).

El componente personal y subjetivo se sitúa al centro de las descripciones de las personas alteractivistas (Pleyers, 2018; Poma y Gravanta, 2020). Sus experiencias de vida son consideradas como “un proceso de experimentaciones creativas donde los actores tienen que implantar sus valores de horizontalidad, igualdad y creatividad en actos concretos y 'prefigurán' otros mundos posibles” (Pleyers, 2018:13). Más que de una nueva forma de hacer política se trata de vivir de tal modo que la propia vida constituya un nuevo modo de hacer política.

Pedro Ibarra (2021) vincula este énfasis en la dimensión subjetiva de los activistas con los procesos de vaciado democrático presentes en los países de Europa Occidental. Esta circunstancia produce una cierta desafección política en la ciudadanía y un reforzamiento de un individualismo ajeno al establecimiento de relaciones solidarias (p.23-29). El ciudadano, afirma Ibarra, ya no percibe la política como un espacio en el que participar, sino como “el ejercicio del poder con el cual la única relación posible es la obediencia o el desprecio” (p.30).

Sin embargo, para Pleyers (2019) este refuerzo del individualismo, aunque puede restar compromiso político a las generaciones más jóvenes, ofrece nuevas formas de

organización política más fluidas y que “ponen la autonomía individual, la intersubjetividad y un 'individualismo solitario' al centro de su manera de ser activistas” (p.32). Distanciados así de las organizaciones político-sociales tradicionales, la centralidad de la subjetividad de estos actores expresa la importancia y la coherencia que tiene para ellos el entrelazamiento de sus prácticas y sus valores.

Pleyers (2019) presenta dos gramáticas o vías de acción que habrían de entremezclarse en las prácticas y en las subjetividades concretas de los alteractivistas: la vía de la razón y la vía de la subjetividad (p.47-ss). En la primera de ellas, la ciudadanía cuestiona la ideología neoliberal al tiempo que trata de construir una sociedad más democrática realizando una labor crítica a partir de la utilización de análisis técnico-científicos. Los activistas de la vía de la razón presuponen que el cambio social puede ser impulsado desde la participación ciudadana. Para ello es necesaria la promoción de una ciudadanía activa e informada que pueda ser capaz de dar repuesta y alternativas a determinadas medidas políticas, económicas o jurídicas.

Al interno de la vía de la subjetividad los activistas centran sus argumentos en la defensa de la autonomía de las experiencias vividas y de su propia creatividad. El cambio social, la condición para que otro mundo sea posible, es ahora entendido como la experimentación creativa de acciones cotidianas a través de las cuales traslucen determinados valores así como de formas concretas de sociabilidad (p.51-52).

La vía de la subjetividad encuentra un lugar para la prefiguración del cambio social en los “espacios de experiencia”. Se trata, según Pleyers (2019), de lugares distanciados de la sociedad capitalista donde los actores no solo viven de acuerdo a sus principios y su subjetividad, sino que funciona como un espacio performativo de lucha política y prefigurativo del futuro devenir social (p.57-58). La simultaneidad de acciones políticas prefigurativas y performativas, apunta Ibarra (2021), supone “un acto de deslegitimación del sistema. Más exactamente, en realidad, implica un acto de desobediencia frente a éste” (p. 54).

La vía de la subjetividad sugiere que estos actores eligen enfocar su energía y sus actividades en el nivel local porque sitúan la construcción de la autonomía local en el centro de su proyecto de sociedad. Por lo tanto, se debe evitar toda confusión entre la

escala territorial de un movimiento y el nivel de significación de su acción. Muchos movimientos locales apuntan a problemas globales y exploran soluciones concretas a nivel local. Sus alcances sobrepasan, por lo tanto, la escala local, y sus significados pueden ser tan globales como los de las redes internacionales de activistas (Pleyers, 2019:53).

A la hora de abordar los puntos de acceso o los procesos de reclutamiento destaca la importancia de la “disponibilidad biográfica”. Los itinerarios e historias de vida así como las diferentes redes sociales en las que participan los agentes sociales constituyen las vías de acceso más comunes a los grupos alteractivistas. Sin embargo, como señala Ibarra, no hay que olvidar que, como indica Ibarra, también “*ha aumentado muy sensiblemente el número de participantes y aun activistas en movimientos sociales que no han tenido experiencia organizativa anterior.*” (2021:57. Énfasis en original).

Ante esta circunstancia, Andrea Bartolo (2016) advierte sobre las explicaciones reduccionistas que intentan ceñir el aumento de los grupos alteractivistas -sobre todo aquellos socio-ambientales y territoriales - a las categorías *NIMBY* (“*Not in my backyard*”) y *LULU* (“*locally unwanted land use*”). Bartolo considera que dichas caracterizaciones interpretan a dichos grupos y colectivos sociales “esencialmente como *reactivos* y subrayando sus caracteres *localista* y *particularista*” (p.3. Cursiva en original) e ignoran como una lucha local puede “llegar a trascender el plan de acción local y el reivindicacionismo, para convertirse en expresión localizada de un más general conflicto contra el capital global” (p.4).

Este rechazo a un reduccionismo localista es expresado también por Pleyers (2018), quien sostiene que la concomitancia de símbolos, emociones y de repertorios de acción repartidos y distribuidos entre distintos grupos alteractivistas a lo largo del planeta supone una experiencia compartida de valores comunes, luchas y reivindicaciones políticas que sobrepasan las escalas locales (p.28). Más allá de su carácter “localista” y “particularista”, la etiqueta *NIMBY* ha sido empleada con frecuencia para deslegitimar y desacreditar los movimientos socio-ambientales y territoriales locales a partir de la generalización del miedo ante la pérdida de un bien colectivo (el TAV) en beneficio de los intereses privados de una población egoísta e ignorante (Senaldi, 2016:31; Burballa y Temper, 2104).

Frente a estas calificaciones varios autores subrayan la importancia que tiene la ciencia, la producción de conocimiento y su difusión entre algunos movimientos sociales , ambientales y territoriales (Senaldi, 2016; Pleyers, 2018; Poma y Gravante, 2020). La vía de la razón esbozada por Pleyers (2019) da pie a procesos de auto-formación y producción de un conocimiento científico específico utilizado para poner en cuestión los pilares del sistema socio-político.

Profundizando en la cuestión del saber, Senaldi (2016) argumenta que la producción de un conocimiento propio forma parte del “patrimonio simbólico y cultural a la base del mismo movimiento [No TAV], un *background* que acompaña toda la cotidianidad, las prácticas y las relaciones de los militantes dentro y fuera del movimiento” (p.50). Una vez producido, el saber es irradiado hacia los espacios de la cotidianidad a través de la participación de los activistas en diferentes entramados sociales. El saber se convierte así en un factor de movilización y reclutamiento, pero, sobretodo, en una característica que contradistingue al movimiento No TAV, “contribuyendo a crear su identidad *in primis* en las prácticas -colectivas e individuales- y constituyendo una especie de 'valor pedagógico' del movimiento para las nuevas generaciones” (p.52).

Metodología

La caracterización de Trento como una *ciudad intermedia* invita a abandonar la observación de la ciudad en sus estrictos límites municipales. Trento, como un nodo de la globalización, no solo se encuentra en muchos lugares al mismo tiempo, sino que las transformaciones en su interior se encuentran modificadas, a su vez, por una serie de agentes sociales ubicados en una variedad de lugares que trascienden el ámbito local, regional e, incluso nacional.

Si el objeto de estudio en la antropología contemporánea deviene móvil, multisituado, circunstancial o en flujo constante, las etnografías

han de concentrarse en los ensamblajes y en las combinaciones de elementos con trayectorias temporales heterogéneas y diversos contextos de origen, [...] produciendo así etnografías multilocales y multisituadas, estratégicamente concebidas para representar la multiplicidad. [...] Inaugurando prácticas de trabajo colaborativo, interdisciplinar y transdisciplinar y obligando a la etnografía a ser no solo multisituada, sino multilingüe. (Malighetti y Molinari

Al no poder, como antropólogos, atender a *todos* los espacios implicados en las relaciones y acciones sociales objeto de estudio Marcus (2001) indica que “las etnografías multi-locales son inevitablemente el producto de conocimientos de varias intensidades y calidades” (p114). Su propuesta pasa así por “conjuntar múltiples sitios en el mismo contexto de estudio y postular su relación con base en una investigación etnográfica” (*Ídem*).

Al entender la ciudad como un ensamblaje de múltiples escalas es posible afirmar, siguiendo a Marcus (2001), que una etnografía urbana es una forma de etnografiar las relaciones y los procesos globales en los que se inscribe la propia ciudad. La traslación y los intercambios entre las distintas escalas y niveles de acción se materializan en distintos lugares de la ciudad. Dada la variedad de acciones y discursos sociales existentes a lo largo del propio e hipotético trazado de la circunvalación ferroviaria, he centrado mis observaciones y análisis en el barrio de San Martino. La elección responde a su importancia material-simbólica al interno del proyecto de *Circonvallazione Ferroviaria* de Trento así como por el creciente y variado número de grupos y comités que, desde San Martino, se oponen total o parcialmente a dicha infraestructura.

Esta etnografía nace de una experiencia de campo prolongada. El primer contacto se produce en mayo de 2021 durante una asamblea pública organizada por el Comitato No TAV de Trento en el barrio San Martino. Desde entonces he realizado un acercamiento gradual a las personas que participan en el Comitato, realizando yo mismo un recorrido desde la observación inespecífica a la participación militante en el propio grupo. A partir de mi participación directa en el Comitato -como vecino y como antropólogo-activista-, afirmo, de manera similar a Enzo Alliegro (2014) que esta investigación representa tanto un recorrido analítico como un itinerario político (p.25).

Aceptar y explicitar mi rol de “antropólogo-activista” en el campo supone una reconsideración y una oposición al tradicional rol del antropólogo descrito por Nancy Scheper-Hughes (1995) como “un observador neutral, desapasionado, frío y racional de la condición humana” (p.410). Mi posicionamiento político como activista No TAV no es fruto, como en el caso de Scheper-Hughes. del entramado de relaciones sociales en el

que participé durante el trabajo de campo ni tampoco, como apuntan Boni *et al* (2020:73), de una estrategia metodológica para poder acceder a informaciones clave o comprometidas. Se trata, más bien, de un reconocimiento explícito de mi subjetividad a la hora de posicionarme en el campo de estudio y un rechazo y un abandono de posiciones objetivistas -como la de Roy Andrade (1995)- para así reafirmar el carácter intersubjetivo de la producción del conocimiento antropológico (Velasco y Díaz de Rada, 1997).

Este ejercicio de reflexividad me conduce, irremediablemente, a aceptar que, como sugiere Scheper-Hughes (1995), “en el hecho de escribir acerca de una cultura lo que emerge es siempre altamente subjetivo, parcial y fragmentario, pero también un registro profundamente personal de las vidas humanas basadas en el testimonio ocular” (p. 419). Sin embargo, el extrañamiento, como ejercicio de relativismo epistemológico, no deja de estar presente en esta “ficción etnográfica” que presento a continuación; una ficción verdadera y, en cualquier caso, ha de ser considerada como “inherentemente parcial, comprometida e incompleta” (Clifford, 1986:7).

La etnografía orientada por la lucha socio-política no solo aspira a producir un conocimiento más o menos útil para el grupo junto al cual se participa, sino que, como afirman Juris y Khasnabish, podría constituirse como una forma de activismo en sí mismo (en Boni *et al*, 2020:70). Más allá del compromiso político adquirido y desarrollado en el campo, habría que prestar especial atención al tipo de relaciones sociales que se producen, la elección de estrategias metodológicas así como a la restitución y los usos públicos de la investigación.

A propósito de este tipo de etnografía, Francisco Ferrándiz (2020) señala cómo “los modelos clásicos de observación participante se quedan pequeños” cuando el antropólogo participa activamente en comunidades que ni pueden ser observadas “en el sentido tradicional de la antropología” ni se muestran como agentes pasivos frente al trabajo de análisis y teorización propuestos en el campo (p.28). De ello se deriva una posible reformulación del método antropológico hacia una sensibilidad experimental dinámica en la que “los papeles sociales se desvanecen, se intercambian y se reinventan, y donde las posibilidades de construcción de conocimiento colectivo sin jerarquías epistémicas claras se incrementan (p.28). El alcance de dichos cambios, si se

dieran, habrían de ser especificados y matizados a partir de su aplicación en cada contexto de acción concreto.

En este sentido, y junto a Andrea Bartolo (2010), defiende las propuestas etnográficas militantes orientadas por intereses políticos como un proceso y una acción necesarias para “visibilizar y otorgar legitimidad a formas de investigar y de construir conocimiento no convencionales y no académicas” (p.2). Este proceso de “democratización de la producción del saber” (Sebastiani e Cota, 2018:57) supone la creación de senderos y de lugares comunes junto al Comitato No TAV de Trento en los que trabajar juntos tanto en la lucha por el cambio social como en la investigación antropológica.

Sin embargo, aunque esta forma de producción de conocimiento científico implica un cierto grado de compromiso con los objetivos del Comitato -metiendo a su servicio e intereses la práctica etnográfica y la difusión de sus resultados- no olvido tampoco mi posición como antropólogo. Como recuerdan Juris y Khasnabish (en Boni *et al*, 2020:82), toda investigación activista tiene que justificarse en base a presupuestos y criterios académicos para ser tenida en cuenta.

Mi rol como antropólogo-activista queda ligado, entonces, a la dualidad que prospecta Scheper-Hughes (1995:419-420) para la disciplina antropológica como campo de saber y campo de acción. Un trabajo que se desarrolla, casi de un modo “carnavalesco”, a partir de la sucesión y el intercambio de pasos entre unos pies, aquellos del antropólogo, mis propios pies, situados entre la academia y la desnudez de la lucha política.

Mi propuesta etnográfica se ha desarrollado a partir de varias estrategias metodológicas. La observación-participante de la cotidianidad urbana -con distintos grados de especificidad a lo largo del tiempo- ha sido una actividad constante como parte de un proceso de construcción procesual del objeto y de las categorías de análisis. Igualmente, muchas de estas experiencias de campo, junto al contenido de conversaciones informales, me han ayudado a delinear y a sentar las bases de posteriores estrategias puestas en juego.

A la hora de abordar la materialidad de la construcción del tren de alta velocidad como un objeto socio-técnico, Jaume Feliu (2007) recomienda, en el caso de las ciudades

intermedias, analizar los condicionantes técnicos y la organización y la dinámica de planificación entre los diferentes actores y escalas de acción. Para el caso concreto de mi investigación etnográfica, tomaré como eje central del análisis y la discusión el *Progetto di fattibilità tecnica ed economica della Circonvallazione Ferroviaria de Trento* redactado por *Rete Ferroviaria Italia* y puesto a disposición pública el 12 de octubre de 2021.

Entre las distintas propuestas metodológicas para el estudio de los movimientos sociales considero oportuno el empleo de aquello que Bartolo (2016:10) define como “técnicas de etnografía colaborativa” y “conversaciones”. Los objetivos del primer conjunto de técnicas serían promover la ruptura de la dualidad academia-activismo, una reformulación de las relaciones en el campo como dialógicas y horizontales en un orden sujeto-sujeto y no sujeto-informante así como un encauzamiento o direccionamiento de la investigación hacia aspectos relevantes para el propio movimiento social.

Haciendo mención a las “conversaciones”, mi posicionamiento en el campo como activista “no TAV” así como el reconocimiento como tal por parte de las personas entrevistadas me ha permitido evitar la realización de rigurosas entrevistas estructuradas. A través de las informaciones previamente obtenidas y el conocimiento personal recíproco he intentado hacer emerger el discurso de los activistas, contrastar sus perspectivas y definir sus trayectorias militantes en relación a sus itinerarios biográficos.

De forma paralela, he considerado imprescindible a lo largo de las distintas fases de esta investigación consultar tanto las redes sociales de los distintos grupos sociales contrarios a la circunvalación como los documentos que dichos agentes producían en el campo. Finalmente, el acceso a un archivo periodístico gestionado y organizado por el *Comitato No TAV* me ha permitido acceder y utilizar discursos públicos de distintos agentes sociales así como triangular informaciones respecto al proyecto socio-técnico.

Análisis etnográfico: 1. Caracterización de los grupos de oposición ciudadana

Una posible vía para acercarse a la historia y el desarrollo de las transformaciones urbanas de Trento es a través de sus grandes infraestructuras. Algunos de estos elementos urbanos, hoy día todavía en uso, han actuado tanto de modo estructurante

como estructurador del desarrollo urbano de la ciudad desde su materialización hasta el presente. En el caso de Trento, la adecuación de su trama urbana a las nuevas agendas político-sociales así como a las diversas formas de concebir, construir y habitar las ciudades queda ligada, indeleblemente, a procesos de reestructuración y transformaciones urbanas otrora consideradas como soluciones.

La ciudad, tal y cómo es pensada y habitada hoy, empezó a definirse a finales de la década de 1850 con el desplazamiento del río *Adige* (1858) y la llegada del ferrocarril (1859). Como resultado de la intervención hidráulica, la cotidianidad en el barrio de San Martino se vio afectada debido a la pérdida de su característica economía fluvial (Lando, 2018). Sin embargo, la ampliación del área urbanizable fruto de la modificación del curso del río habría de marcar el devenir de la ciudad.

En estos nuevos espacios se acomodaría, en primer lugar, la estación de trenes y, junto a ella, el barrio de *Cristo Re*; el antiguo cauce del río, por su parte se convertiría en uno de los principales ejes viarios de la ciudad. Planificado y materializado, hoy como ayer, para responder a las exigencias de conectividad entre las ciudades de Verona e Innsbruck, el trazado ferroviario original condicionó el desarrollo posterior de la trama urbana de Trento.

Tanto el cauce del río como las líneas del tren se presentan en un mismo eje longitudinal que responde a una orientación norte-sur. La infraestructura ferroviaria -como una cremallera que une, pero al mismo tiempo divide- supedita y organiza no solo la fisionomía de la ciudad, sino el conjunto de relaciones sociales-espaciales al insertar una barrera, una separación, entre buena parte de los barrios situados en la ribera oriental del río Adige.

A casi 165 años de su implantación, el sistema ferroviario vuelve a estar en el centro de la discusión urbanística de Trento. La ciudad es atravesada por uno de los grandes *Corredores Prioritarios Ferroviarios*, el Corredor Escandinavo-Mediterráneo, que la Unión Europea ha proyectado con el objetivo de mejorar la competitividad del ferrocarril a partir de la creación de una Red Transeuropea de Transporte (Red TEN-T). Incluida en el Lote 3A de acceso sur al Túnel de Base del Brennero (BBT), la Circunvalación Ferroviaria de Trento es definida por *Rete Ferroviaria Italiana* (RFI) en

el *Proyecto de Factibilidad Técnico-Económica* como “una pieza clave para el completamiento de uno de los ejes ferroviarios estratégicos de la red italiana y europea” (énfasis en original).

En un plano más local, prosigue RFI, el proyecto de *by-pass* urbano ofrecería a la ciudad “una oportunidad para habilitar un nuevo escenario de regeneración urbana” (énfasis en original). En las distintas concepciones futuras de la ciudad puestas en liza por la administración local, el proyecto de circunvalación ferroviaria es descrito como la primera pieza de un conjunto mayor de transformaciones urbanas destinadas a la mejora de la movilidad y de la accesibilidad.

Orientado en dirección norte, el trazado presentado por *Rete Ferroviaria Italiana* en octubre de 2021 inicia en la localidad de Matarello, al sur de la ciudad. Un cruce de vías separará la llamada “línea histórica”, dedicada a partir de ese momento exclusivamente al tráfico de pasajeros, de aquella otra destinada al flujo de mercancías. Esta nueva línea recorrerá un primer tramo de 2,2 kms a través de campos agrícolas para, a continuación, introducirse en un túnel de doble galería bajo la montaña de la Marzola.



Imagen 1: En color negro el trazado de la línea ferroviaria histórica mientras que el trazado de la circunvalación ferroviaria es representado en naranja (a cielo abierto) y en rojo (en galería). Fuente: Rete Ferroviaria Italiana

El túnel de 10,5 kms de longitud pasará bajo los núcleos habitados de Povo y Villazano hasta desembocar en el barrio de San Martino, a pocos minutos del centro de la ciudad. Los trenes de mercancías continuarán, en dirección norte, a lo largo de 3,8 kms al lado de los barrios de Cristo Re, Solteri, y Magnete-Centochiavi. Tras atravesar el *Sito di Interesse Nazionale* de Trento Nord, la conjunción con la línea histórica se produciría ya en el barrio de Roncafort, desde dónde los trenes proseguirán su recorrido atravesando

Canova y Gardolo hasta abandonar el municipio de Trento.

Según *Rete Ferroviaria Italiana* el Proyecto de Circunvalación Ferroviaria podría producir una serie de efectos y/o beneficios que afectarían al territorio de forma multiescalar. Ya desde la fase de construcción se vaticina la creación de nuevos puestos de trabajo, la rehabilitación de áreas contaminadas y la recalificación ambiental de espacios degradados. Una vez en funcionamiento, el *bypass* ferroviario ayudaría a desarrollar la economía, mejoraría la calidad del aire mitigando así los efectos del cambio climático, potenciaría la oferta logística intermodal, mejoraría la calidad de la vida de la comunidad local y reforzaría las condiciones de transporte en el ámbito urbano y extra-urbano.

A pesar de los posibles beneficios que podría generar este proyecto, parte de la población de Trento y alrededores se ha mostrado reticente, disconforme e incluso contraria a la obra. La movilización ciudadana contra este proyecto se organiza, principalmente, alrededor de las actividades de dos grandes grupos sociales: el *Coordinamento/Comitato No TAV* y la *Rete dei Cittadini*. La oposición al *bypass* ferroviario es variada en su conformación, pero también en sus reivindicaciones: mientras los grupos agrupados bajo el lema “No TAV” abogan por un rechazo total y frontal al proyecto, las personas reunidas en el paraguas de la *Rete dei Cittadini* aspiran a *otra* circunvalación menos problemática.

Al igual que sucede en Val Susa, el movimiento No TAV trentino está conformado por un grupo heterogéneo de personas. En las reuniones semanales del *Coordinamento* se encuentran, principalmente, los distintos comités locales No TAV de la provincia (Trento, Lavis, Rovereto) junto a miembros de grupos afines a la lucha y las reivindicaciones No TAV. El número de participantes observados en dichas reuniones es variable, aunque rara vez superó las quince personas. Dichas reuniones tienen por objeto la comunicación y difusión de conocimientos técnico-científicos, así como nuevas informaciones relativas al proyecto ferroviario y la intermediación con otros grupos contrarios a la Circunvalación como la *Rete dei Cittadini*.

La participación al interno del *Comitato No TAV de Trento* puede ser caracterizada por fluctuante de acuerdo a las propias características de los ciclos de la protesta. En

instantes de baja actividad la participación no superó los cinco participantes, mientras que en otras ocasiones -sobre todo tras jornadas marcadas por la intervención policial- fácilmente se superaron las cincuenta personas.

A pesar de que variables sociológicas como el género, la edad o el capital escolar carecen de relevancia al interno del Comitato, el grueso del grupo lo conforman personas de origen italiano de entre 30-60 años de edad, trabajadores (cualificados y no cualificados) sin formación o experiencia concreta en el ámbito del diseño y la construcción de proyectos ferroviarios.

La heterogeneidad viene dada, también, por las distintas participaciones de estas personas en otros tantos grupos sociales, de los que acuden, las más de las veces, como representantes directos. Durante el trabajo de campo participaron de forma variable, en intensidad y número, en la vida asociativa del *Comitato* grupos sociales como el *Sindacato di Base Multicategoriale*, el sindicato de estudiantes *CUR*, el grupo ecologista *Extinction Rebellion*, el *Circolo Anarchico Tavan* o la *Palestra Popolare Malacarne*. Otros grupos afines a tener cuenta son las subdivisiones barriales del *Comitato No TAV* como aquellos *Collina Est*, *Matarello* o *Roncafort*.

La *Rete dei Cittadini*, por su parte, constituye el segundo gran grupo al interior del movimiento de oposición a la Circunvalación Ferroviaria de Trento. Construida en 2021 alrededor de una de las asociaciones de vecinos del barrio de San Martino, la *Rete* ha centrado sus esfuerzos en la creación de un proyecto ferroviario alternativo así como en la difusión de información acerca de las problemáticas actuales.

La conformación real del grupo, sus integrantes, sigue siendo, a día de hoy, una incógnita. La *Rete* se coordina de manera privada, vía telefónica y por correo electrónico, y, en cierto modo, resulta inaccesible a la observación. Más allá del número de asistentes a alguno de los eventos públicos organizados por la *Rete*, es difícil cuantificar el número de personas que participan activamente o simpatizan con el grupo más allá de su cuantificación en redes sociales³.

Una diferencia importante respecto al *Comitato No TAV*, y que condiciona la

³ En este sentido, la página de Facebook de la [Rete dei Cittadini](#) cuenta con 791 seguidores mientras que el [Comitato No TAV de Trento](#) aglutina 1396. [Enlaces consultados: 10/09/2023]

participación directa en la coordinación y organización de la *Rete*, es su construcción en torno al saber experto y al conocimiento científico. Martina Margoni -vecina de San Martino y portavoz de la Rete- reconoce que ella es “la única que no es ingeniería”. La dirección y la orientación del grupo queda, entonces, en manos de un pequeño grupo de personas que Martina cita como “ingenieros, geólogos y arquitectos, gente que trabaja y tiene mucha mucha experiencia”; siendo aquellos con más visibilidad pública los ingenieros Paolo Zadra y Claudio Geat, éste, también presidente de la *Circoscrizione Centro Storico Piedicastello*.

A pesar de las diferencias en la modalidad de rechazo a la circunvalación ferroviaria, parcial (*Rete dei Cittadini*) o total (*Comitato No TAV*), ambos grupos centran sus críticas y sus reivindicaciones en cuestiones ligadas a la tutela del territorio y del ambiente, la salud de las personas, la habitabilidad y la gobernanza de la ciudad así como al modelo de desarrollo económico. Este movimiento de oposición, tomado ahora en su conjunto, está fundamentado en el aprendizaje colectivo, en la adquisición y difusión de un conocimiento técnico-científico específico. Convertida en un medio de control y monitoreo de las decisiones políticas locales y del proyecto socio-técnico de circunvalación ferroviaria, esta modalidad de *ciencia ciudadana* constituye uno de los puntos centrales alrededor del cual los distintos agentes sociales organizan sus acciones.

Esta producción colectiva y difusión de conocimiento técnico-científico popular ha propiciado, durante los puntos álgidos del ciclo de protesta, un aumento de la participación ciudadana en los movimientos de oposición. Muestra de ello han sido las dos manifestaciones celebradas en los últimos años así como la celebración constante de asambleas populares.

2. “Salvemos a Trento de la Circunvalación”

El 18 de marzo de 2023 tuvo lugar en *el Palazzo della Regione* la primera *Asamblea pública de habitantes damnificados* organizada por el *Coordinamento Trentino No Tav*, la *Rete dei Cittadini* así como por distintos comités vecinales contrarios al proyecto de circunvalación ferroviaria. La asamblea pretendía, en palabras de Antonella Valer (*Coordinamento No TAV*), cumplir dos objetivos: informar a la ciudadanía acerca del estado del proyecto ferroviario y crear, a través de un proceso participativo, nuevas

redes interpersonales de información y acción/participación.

Dos horas antes de la asamblea varios activistas No TAV se dan cita en *La Talpa*, sede social del *Comitato*, situada en el barrio de San Martino. Poco a poco ordenan y seleccionan los distintos materiales de producción propia que aportarán a la *Asamblea*. Ya en el interior de la *Sala di Rappresentanza*, Antonella pone a punto los dispositivos técnicos necesarios para la asamblea mientras los activistas que han llegado con antelación disponen distintos materiales a lo largo de la sala. A la entrada se coloca una gigantografía del trazado bajo la *Collina Est* y una mesa con toda la *distri No TAV*: panfletos, boletines, revistas, pegatinas, banderas, ... En paralelo a las últimas filas de sillas se sitúan varios paneles con las fotografías y los datos catastrales de los inmuebles sujetos a expropiación en la zona de San Martino.

Cerca de las tres de la tarde la sala empieza a llenarse. Los asistentes se arremolinan en pequeños grupos alrededor de los mapas, dialogan y cogen folletos informativos. En las conversaciones entre los organizadores de la asamblea y representantes de los distintos comités impera la ilusión, el optimismo. En distintos círculos es posible ver a la práctica totalidad de personas que integran el Comitato No TAV así como a Elio Bonfanti (11 Domande / No TAV), Martina Margoni (*Rete dei Cittadini*), Claudio Geat (Presidente de la *Circoscrizione Centro Storico-Piedicastello*), Jacopo Zanini (*11 Domande / Sinistra Italiana*) o Michela Bonafini (*Comitato Espropriandi e Daneggiati*).

Antonella Valer será la encargada de dar la bienvenida a una asamblea en la que se encontraban representadas y valorizadas por igual las distintas perspectivas y sensibilidades existentes respecto a la circunvalación ferroviaria en tanto que partícipes de un mismo proceso de lucha. Tras ella, Elio Bonfanti destacó la importancia de la enmienda presentada al gobierno central y por la cual se habían obtenido dos millones de euros destinados a la realización de ulteriores análisis de sustancias químicas en la parte del trazado ferroviario que atraviesa parte del área de *Trento Nord*⁴ declarada como *Sito di Interesse Nazionale* (SIN) y que comprende los terrenos ocupados por las antiguas fábricas *Carbochimica* y *SLOI*.

4 Los "Sitios de Interés Nacional" están definidos por el decreto legislativo 22/97 ("Decreto Ronchi") y los decretos ministeriales 471/99 y 152/2006. Se trata de áreas identificadas por el *Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio* por la presencia de sustancias contaminantes peligrosas en términos sanitarios y/o ambientales y que pueden causar daños tanto al patrimonio cultural como ambiental.

La *Società Lavorazioni Organiche Inorganiche* (SLOI) producía, desde 1940, antidetonantes para gasolina a base tetraetilo de plomo e hipoclorito de sodio. A causa de un intenso temporal, el 14 de julio de 1978 uno de los depósitos de sodio explotó causando una nube tóxica que cubrió parcialmente la ciudad. Como resultado, hoy permanecen en el terreno, aproximadamente, unas 180 toneladas de tetraetilo de plomo que, junto al largo historial de casos de saturnismo diagnosticados entre trabajadores de la fábrica y vecinos de la zona, hacen que la SLOI sea conocida popularmente como “la fábrica de venenos”.

La inquietud que provoca entre la ciudadanía la posible presencia de tetraetilo de plomo en el área no encuentra consuelo en los análisis preliminales anunciados por la administración local y *Rete Ferroviaria Italiana* (RFI) en octubre de 2022. Todavía a la espera de dichos resultados, Bonfanti ironizó a raíz de unas declaraciones de Franco Ianiselli, alcalde de Trento, en las que aseguraba que los datos serían “reconfortantes”: “Unos resultados 'reconfortantes' no nos bastan, sino la total seguridad acerca de nuestras vidas, nuestra salud. El espectro de la SLOI, su sombra, es alargada y el peligro de un nuevo desastre está ahí, esperando”.

Tras una llamada final a la movilización de Bonfanti - “El futuro en nuestras manos”, “Solo con nuestra movilización pararemos esta obra”-, llega el turno de Claudio Geat. Como tantas veces en el pasado, el Presidente de la *Circoscrizione Centro Storico-Piedicastello* se apresuró a dejar clara su posición: no es contrario a la alta velocidad/alta capacidad, sino a este proyecto concreto ya que “no se trata de una circunvalación, sino de una media circunvalación que creará ciudadanos de serie A y ciudadanos de serie B”.

Desde su rol de ingeniero, Geat dedicó su intervención a explicitar algunas carencias o inexactitudes existentes en el proyecto ferroviario; haciendo hincapié, principalmente, en los problemas de contaminación acústica y vibraciones a causa del tránsito de los trenes de mercancías y en la situación de las áreas contaminadas de Trento Nord.

Geat sostuvo que en los cálculos de RFI “ni los trenes son de la dimensión correcta ni transitan a la velocidad estimada generando así una distorsión de los datos en cuanto a potencia y alcance”. Dicho problema se vería acentuado, a su vez, por la caracterización

homogénea por parte de RFI de los materiales de construcción empleados en San Martino. Las tasas de absorción del ruido y de las vibraciones presentadas en el proyecto responden a estructuras de cemento y hormigón, sin embargo, “como cualquier vecino sabe” apostilló Geat, los inmuebles de la zona norte están contruidos en piedra.

El desconocimiento de RFI del barrio de San Martino queda patente, de igual modo, a la hora de realizar una clasificación de los inmuebles de la zona afectada por las obras. En los mapas de ruido creados aportados por RFI los edificios no siempre están correctamente categorizados. Este error, explicó Geat, provoca una alteración en las isolíneas de contaminación acústica que no solo afectaría a los inmuebles erróneamente clasificados con una diferencia de +15db durante las veinticuatro horas del día respecto a su categoría original, sino que podría dejar en entredicho la validez del área de impacto y mitigación del ruido.

En relación al SIN de *Trento Nord*, Geat recordó cómo ya en 2003 se encontró tetraetilo de plomo en los análisis efectuados en el río Lavisotto. La filtración de las sustancias contaminantes desde el área ex-Sloi, explicaría Geat, es producto de las características de las capas freáticas de la zona circunstante y a su movimiento horizontal. El tetraetilo de plomo, así como otras sustancias químicas, se encontrarían confinadas, teóricamente, al interno de una primera capa freática de carácter superficial. A caballo entre la hipótesis y la ilusión, la supuesta inmovilidad del tetraetilo de plomo hacia la capa freática más profunda, aquella en la que discurren las fuentes hídricas de la ciudad, queda supedita a un fino estrato arcilloso.

A su paso por los terrenos ocupados por la ex-SLOI, RFI ha proyectado el paso de cuatro vías de tren en una trinchera a cielo abierto de 850 metros de longitud y 32 metros de ancho que debe superar un desnivel -10,5 metros con una progresión de pendiente del 12%. Para su construcción se precisa de “maquinaria gigante de obra, no de un bisturí. ¿Podemos garantizar que no se tocarán las capas freáticas?” se preguntaba Geat advirtiendo sobre la fragilidad del terreno.

Tras la primera fase informativa de la asamblea tuvo lugar un proceso de participación ciudadana. Los asistentes fueron divididos en grupos en correspondencia con las cuatro grandes zonas de la ciudad afectadas por la circunvalación (Matarello, Collina Est, San

Martino y Trento Nord). Cada grupo contó con una persona perteneciente al Comitato No TAV desempeñando el rol de facilitador esto es, recogiendo preguntas, dudas y críticas al tiempo que recababa propuestas de acción y de movilización concretas.

A pesar de lo lento y dificultoso del diálogo, de entre los discursos producidos al interior del grupo de trabajo de San Martino es posible entrever, al menos, tres posturas de acción frente a la circunvalación ferroviaria. Martina Margoni (*Rete dei Cittadini*) abogó por un frente legal común que agrupe a todos los vecinos. Por su parte, Marco Cianci (*Comitato No TAV*) realizó un alegato a favor de una amplia participación ciudadana en las distintas iniciativas del *Comitato* así como en los espacios de experiencias como *La Talpa* con el objetivo de fomentar la cohesión y la solidaridad de las personas del barrio. En último lugar, un reducido grupo de personas subrayó la importancia de oponerse a este proyecto ferroviario, pero sin tener que establecer relaciones o compartir espacios con los activistas No TAV ya que ellos “hacen otras cosas” con las no están de acuerdo.⁵



Proceso de participación ciudadana durante la primera asamblea de afectados por la circunvalación. Fuente: Comitato No TAV de Trento

Llegado el momento de la puesta en común los facilitadores comentaron a turnos las inquietudes y las propuestas de los vecinos de cada zona afectada. En relación a Matarello, Gabrielle Luisini apuntó al impacto que tendrá el *by-pass* sobre los recursos hídricos de la zona, la pérdida de suelo de usos agrícola y su desvalorización futura.

⁵ Más allá de la identificación del colectivo No TAV como “malos y primitivos” y de las prácticas discursivas de los medios de comunicación (Senaldi, 2016), la más reciente fuente de desacuerdo son las muestras de solidaridad expresadas por y desde el Comitato No TAV de Trento en relación a las condiciones en las que se encuentra el preso anarquista Alfredo Cospito, encarcelado bajo el régimen penitenciario 41 bis.

Roberto Chiomento tomó la palabra por la *Collina Est* incidiendo en el posible impacto que la doble galería tendrá sobre los manantiales y pozos que se encuentra en la Marzola. La patente falta de información acerca del ruido y las vibraciones así como y la escasa participación ciudadana condujo a los habitantes de la Collina a organizarse autónomamente en fechas futuras.

En relación a *Trento Nord*, Greta Rigon subrayó cómo la gran preocupación de los habitantes sea la tutela de su salud y la falta de transparencia e información en relación a los análisis de sustancias contaminantes realizados al interno del *SIN* que agrupa la ex-SLOI y la ex-Carbochimica. Tiziana Gatto cerró el proceso participativo representando a los vecinos de San Martino. Para ellos era imprescindible acceder a una mayor información acerca de los procesos de expropiación y una mayor participación en las distintas iniciativas que tienen lugar en el barrio como la asamblea de afectados y solidarios o el “*presidio*”⁶ permanente ubicado en el taller mecánico Odorizzi pendiente de expropiación.

3. Trento: intermediaciones e interrelaciones socio-espaciales

A la hora de categorizar a Trento como una “ciudad intermedia” en las nuevas cartografías urbanas de lo global no prima tanto su dimensión demográfica -119.000 habitantes (2023)⁷- cómo las capacidades puestas en liza por sus habitantes para actuar como intermediarios en distintas escalas socio-espaciales (Bellet y Llop, 2004:4). En su condición de intermediarias, estas ciudades son consideradas como nodos que articulan flujos de bienes, servicios personas e informaciones en diferentes escalas desde lo local a lo global a partir de tres factores o dimensiones diferenciadas (Bellet en Cucò; 2016; Bellet y Llop, 2004)

Un primer factor a tener cuenta para observar a Trento como un centro de interacciones sociales que vertebra, articula y participa de y en distintas redes socio-espaciales es su designación administrativa como capital de la Provincia Autónoma del Trentino. Esta condición le otorga a la ciudad cierta preeminencia y la predispone como un espacio de acción que excede al ámbito estrictamente municipal. Jacopo Zanini destaca la posición

6 Por “*presidio*” se entiende la ocupación, habitual o temporal, por parte de un grupo de personas de un lugar con fines de control, vigilancia o defensa. Su traducción al español (“guarnición”) no me satisface y, ante la falta de mejores opciones, he optado por no traducir la palabra.

7 Fuente: [Unione Statistica Comuni Italiani](https://www.istat.it/it/nuovi-dati) [Consultado:20-04-23]

central en la red urbana provincial. Originario del *Valle dei Laghi*, Jacopo señala como, desde su niñez, “Trento siempre ha ocupado mucho espacio” en relación a otros centros urbanos más pequeños, especialmente aquellos ubicados en los valles más montañosos.

A la centralidad político-administrativa de Trento cabría añadirle, en segundo lugar, su consideración como un centro de bienes y servicios de carácter especializado. Dicha concentración empezó a fraguarse, a tenor del discurso de Jacopo, a partir de la década de 1970: “Eran los años años posteriores al baby boom y a las personas les iba bien, disponían de un ascensor social, los campesinos descubrieron que era posible vivir bien, la gente empezó a estudiar”. Su propio itinerario biográfico da cuenta del progresivo proceso de especialización de la ciudad, de su transformación en un polo científico-técnico a raíz de la implementación y desarrollo de instituciones como la Universidad de Trento, la Fundación Edmund Mach o la mucho más reciente Fundación Bruno Kessler.

Su padre, siciliano de origen, se trasladó a Trento por motivos académicos. Conforme fue creciendo, Jacopo habría de experimentar alguno de los efectos que causa la centralidad de Trento en las relaciones socio-espaciales con respecto a los núcleos urbanos de su entorno: “Cuando tenía catorce años iba y venía de mi valle al instituto, y para ir de Trento a mi casa eran cuarenta minutos de ciclomotor”. Al concluir los estudios superiores e ingresar en el mercado laboral, Jacopo abandonaría la localidad de Cavedine para ubicar su residencia en Magnete, al norte de Trento.

El continuo proceso de concentración de bienes y servicios especializados así como de instituciones burocrático-administrativas constituye así otro factor de articulación socio-espacial entre Trento y su entorno más cercano. Casi a modo de una redistribución económica por derrame, Jacopo sostiene que las personas residentes en los valles y los municipios limítrofes a Trento “viven bien porque vienen a trabajar aquí”. Sin embargo, continua Jacopo, tal situación no deja de ser ambigua, problemática, en tanto que “todos los valles corren el riesgo de convertirse en dormitorios”.

La capacidad de interacción territorial puede ser descrita, también, a partir de las infraestructuras de transporte. Las posibilidades de conectividad y accesibilidad desde y hacia los diversos nodos urbanos y rurales que componen, a distintas escalas, las redes

territoriales de interacción social de Trento pueden desglosarse, principalmente, por el ámbito espacial que abarcan y por la tipología del medio de transporte.

Tomando como referencia la dimensión espacial y/o territorial es posible señalar como, en el plano local/provincial, existe una red de transportes tanto de autobuses como ferroviaria que garantiza la movilidad y la interconectividad a lo largo del Valle del Adige y con los distintos valles así como con destacadas localidades turísticas.

En cuanto a los ámbitos nacional e internacional es necesario aludir a la ubicación geográfica de Trento así como a la orografía de la provincia. A pesar de estar ubicada en el Arco Alpino, Trento se encuentra únicamente a 194 metros de altura en el fondo una amplia planicie aluvial. La localización de la mayor parte del núcleo urbano no solo contrasta con otras áreas del municipio⁸ y con las formaciones montañosas de los Dolomitas o Alpes Orientales que caracterizan a la Región, sino que posibilita la materialización de infraestructuras de transporte masivo de largo recorrido como autopistas y vías ferroviarias.

La cercanía respecto al Passo del Brennero -el paso alpino de menor altitud y con mayor volumen de tráfico tanto de vehículos como de ferrocarriles- hacen de la ciudad un lugar estratégico en términos de transporte. Localizada en la periferia respecto a las grandes aglomeraciones italianas, Trento se convierte, sin embargo, en un nodo significativo de uno de los mayores ejes de comunicación y transporte de la Unión Europea al conectar las ciudades de Verona (Italia), Innsbruck (Austria) y Múnich (Alemania).

Los procesos de intermediación social y de articulación territorial que tienen lugar en ciudades intermedias como Trento supondrían una ruptura del *statu quo* actual así como el fin de las jerarquías del sistema urbano global (Llop *et al*, 2019). Desde una perspectiva centrada en las ciudades globales, la posición de Trento podría ser descrita como residual, secundaria o periférica. Sin embargo, al reconocer y valorar los procesos de intermediación social y de articulación territorial a diferentes niveles espaciales en los que participan sus habitantes se antoja posible una nueva cartografía social que de cuenta de las relaciones socio-espaciales existentes.

⁸ Pertenece al municipio de Trento la zona septentrional del grupo montañoso *Monte Bondone* que cuenta con 19 pistas de esquí y posee cuatro cimas con alturas superiores a los dos mil metros -una de ellas, el Monte Palon, visible desde la ciudad.

Para los habitantes de Trento así como para algunos otros de los valles adyacentes, la ciudad se presenta como un punto de acceso, una primera toma de contacto, con procesos globales. “La ciudad -explica Jacopo Zanini- ha sido, sin duda, un pulmón de cambio en nuestra provincia, cambió nuestro territorio”. El desarrollo de la cotidianidad en Trento enlazaría algunas prácticas sociales concretas, su contenido y su significado, con aquellas otras acciones, discursos y experiencias adscritas a un repertorio de relaciones e interacciones globales.

Preguntados por la calidad de la vida en la ciudad, tanto Jacopo como Martina Margoni, remiten a la situación de otras regiones italianas y no dudan en afirmar que “es buena”, aunque perciben un cierto retroceso en la provisión de servicios sociales. A partir de sus discursos es posible observar como los procesos de producción de una cierta calidad de vida local se sitúan en un amplio espacio de interacciones socio-espaciales.

Al hablar de los condicionantes locales de la calidad de vida es posible extraer de los discursos de Jacopo y Martina tanto una cierta añoranza de tiempos pasados- “valientes” e “innovadores” según Jacopo- como una desconfianza hacia el inmovilismo presente de los políticos. En este sentido, Martina, alaba la labor de Adriano Goio al frente de la alcaldía de Trento (1983-1990) mientras critica la posterior falta de decisiones políticas que “ha llevado a la ciudad a esta situación en la que en la que hay cuestiones que nunca se han abordado, y en la que muchas cosas no han salido adelante como debían”.

Jacopo y Martina dan una gran importancia a la singularidad del Estatuto de Autonomía de la Región Trentino-Alto Adige (1946 y 1972), resaltando la capacidad de financiación y gasto de la Provincia Autónoma de Trento. “Estamos en una provincia autónoma -explica Martina-, hay mucho dinero. La provincia tiene activos que gestionar y como no dependemos de Roma hay una mayor capacidad de gasto”. A pesar de las posibilidades de financiación del gasto social provincial, Jacopo apunta al modelo económico centrado en un modelo de colaboración entre entidades público y privadas como posible motor de una serie de transformaciones en el acceso y la calidad de los servicios públicos.

A juicio de Jacopo, el retroceso de los límites de aquello que puede ser mercantilizado, conduce al empeoramiento de la calidad de vida al tiempo que favorece los procesos de

acumulación de capital y restauración del poder de clase:

“No hay que ir siempre detrás de Confindustria⁹, los industriales, los inversores. Si yo hago un cálculo mercantilista voy a hacer rico a alguien, pero los que tienen menos recursos, que tienen limitaciones, que no han estudiado mucho, que no han construido habilidades equilibradas, que no tienen una idea de lo que quieren hacer en la vida,... ellos también tienen que tener una calidad de vida digna”.

Una posible segunda vía de acceso a los procesos y relaciones globales al interior de una ciudad intermedia como Trento podría ser a raíz de la readecuación de sus políticas urbanas. Sus habitantes experimentan en su quehacer diario una serie de transformaciones y modificaciones inscritas en una nueva agenda urbana parcialmente orientada hacia la atracción de capitales, inversiones económicas y turísticas. Las políticas urbanas aparecen así diseñadas y producidas en buena medida para mejorar el atractivo y el reposicionamiento de la ciudad en los mercados globales en detrimento de otras políticas centradas en la producción y reproducción social (Bellet, en Cucò, 2016)

La puesta de largo de Trento en dichos mercados depende, al menos, de tres factores o condiciones iniciales. A los desarrollos de la ciudad como polo científico-técnico y centro logístico de transporte de mercancía, Martina Margoni añade una descripción de la ciudad inmejorable, al borde de su idealización, como garantía a la hora de activar flujos turísticos y financieros: “Estamos en una joya de los Dolomitas. Si lo piensas, en un momento estás en la montaña, estás esquiendo, está en el lago. Tenemos un patrimonio estupendo ¿Cómo puede salir mal algo así?”.

Esta situación inicial es potenciada por la planificación y la ejecución de una serie de intervenciones urbanísticas como la celebración de mega-eventos, la materialización de una nueva arquitectura emblemática o neo-monumental, así como el desarrollo reciente de las infraestructuras de transporte. De forma concreta, en Trento es posible observar la creciente importancia que ha cobrado la organización de eventos como parte integrante del proceso de producción de una imagen que participe en su reposicionamiento en el mercado global de ciudades. Estas políticas municipales no pasan desapercibidos para vecinos como Jacopo que, desde su rol de político local, crítica abiertamente a la

9 Confindustria (Confederazione Generale dell'Industria Italiana) podría equipararse a la Confederación Española de Organizaciones Empresariales como una institución que representa y tutela los intereses socio-económicos de las empresas industriales italianas.

administración actual:

Si haces cuatro o cinco eventos muy grandes al año que son ajenos a la ciudad, no es que siembres la ciudad, la enriqueces, pero a nivel social no nace nada. Una cosa es venir aquí tres días, gastar mucho, animar la ciudad y, otra cosa bien distinta, es si para quien vive aquí la ciudad se parece más a una postal, si se le reducen los servicios. No estoy en contra del turismo, pero hay que pensar una ciudad también para los que la viven, no sólo para los que vienen aquí a gastar.

Martina Margoni y Jacopo Zanini valoran positivamente las actividades turísticas. Pero tampoco olvidan, como precisa Jacopo, que “ser una capital no consiste solo en tener grandes oportunidades, sino también responsabilidades”. En una balanza entre las actividades económicas y las de reproducción social, las administraciones locales parecen haber obviado las necesidades de sus ciudadanos. Martina Margoni apunta cómo, en la ciudad, “Hay tantas cosas que no funcionan y que podrían ser mejores”, pero, sin embargo, los esfuerzos políticos y las inversiones económicas se dirigen hacia la planificación de “obras enormes”.

Teléfericos, trenes de superficie, metros, ascensores,... la mejora de las infraestructuras de transporte aparece así en el corazón de las políticas urbanas de Trento. En términos cuantitativos la tipología de infraestructuras proyectadas para la ciudad muestra un aparente equilibrio entre el transporte público urbano y las grandes infraestructuras de comunicación y transporte territorial, entre las relaciones socio-espaciales locales y globales. Sin embargo, entre todas ellas destaca el proyecto de Circunvalación Ferroviaria o Bypass de la ciudad.

4. Proyecto socio-técnico de circunvalación ferroviaria

Los primeros esbozos textuales de la Circunvalación Ferroviaria de Trento, su primera formulación como un objeto socio-técnico (Latour 1996), se remontan a 2003. A lo largo de todos estos años el proyecto ha tratado de responder a un problema, una exigencia global, como es el aumento de tráfico de mercancías en el eje ferroviario Verona-Múnich. Teniendo como objetivos el desarrollo del tráfico ferroviario y de modos de transporte menos contaminantes que tiendan hacia una transición progresiva del transporte de mercancías por carretera al ferroviario (Dossier di Progetto, 2021:3),

Rete Ferroviarie Italiane plantea un problema de escala global que, ha de ser traducido, adaptado, incorporado y sentido como propio por los agentes locales.

La primera gran cadena de traducciones, el primer intento de respuesta a las exigencias de la futura movilidad ferroviaria, consistía en un trazado a cielo abierto en la orilla derecha del río Adige. La propuesta de RFI fue rechazada por la Provincia Autónoma de Trento (PAT) durante el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental debido a su “poca sensibilidad ambiental” (Dossier, 2021:3). En juego, como cuenta Martina Margoni, estaban los viñedos de la *Piana Rotaliana* al norte de la ciudad:

En 2003 RFI había elegido la orilla derecha del Adige. ¡Qué casualidad! Para no entrar en la ciudad, para no excavar en una colina con más de doscientos manantiales,... Pero los políticos tomaron una decisión para no entrar en conflicto con los campesinos. Decidieron elegir la orilla izquierda.

La PAT, entonces, asume un primer rol de motor local y se constituye como un agente activo en la cadena de traducciones del problema global. En el mismo año 2003 presenta a RFI dos trazados alternativos en la orilla izquierda conocidos como “Alternativa Profunda” y “Alternativa Parietal”. Sin embargo, la localización de la futura vía ferroviaria en dicha ribera no está, tampoco, exenta de controversias tal y como relata Martina:

“En 2003 la Provincia encargó al profesor Giovanni Barla de la Universidad Politécnica de Turín un informe geológico sobre las dos vertientes. En ese informe se dice que era mejor no ir por la izquierda porque existía demasiado riesgo para los manantiales, pero que, entre las dos opciones, era mucho menos peligrosa la derecha del Adige. Pero este informe fue escondido en los cajones de la Provincia”.

En la cronología propuesta por RFI (Dossier, 2021:15-18), entre 2007 y 2008 ve la luz una nueva solución al trazado respecto a la “Alternativa Parietal”. El proyecto es aprobado por la Junta de la PAT, pero, sin embargo, el *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare* decide suspender la instrucción del proceso ante la incompletitud de la documentación presentada así como la presencia de varios aspectos críticos. Durante el período 2014-2015 RFI y PAT evalúan las modificaciones necesarias para presentar nuevamente el proyecto al Ministerio. Si bien el trazado permanece

intacto, aparecen nuevos condicionantes que requieren nuevas traducciones y modificaciones del proyecto como el Reglamento No, 1303/2014 de la Comisión Europea de 18 de noviembre de 2014 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la «seguridad en los túneles ferroviarios».

En abril de 2018 se firma un Protocolo de Entendimiento entre el Ayuntamiento de Trento, la PAT y RFI. Con él se inicia un análisis del llamado “Proyecto integrado” que considera la Circunvalación ferroviaria como parte integrante de una serie amplia de proyectos de recalificación urbana y potenciamiento de la movilidad al interno de la ciudad. Para Jacopo Zanini, en aquel tiempo miembro electo de la junta municipal, dicho Pacto carecía de importancia: “En 2018 este Pacto de Entendimiento estaba ahí, en el cajón. Es como si dijéramos 'no sabemos cómo van a ir las cosas, pero hagamos un pacto de entendimiento””.

Dicho pacto, sin embargo, supondría una gran aceleración hacia la posible materialización de la circunvalación, un proceso de acercamiento a un estado ontológico tangible. En la documentación añadida al Pacto en 2019 se especifican las acciones a realizar por cada uno de los grandes agentes instituciones y motores de esta infraestructura ferroviaria. RFI evaluaría el esquema proyectual della circunvalación entre Roncafort y Acquaviva, incluida la estación provisional en el ex-Scalo Filzi; el Ayuntamiento reordenaría la trama urbana de las áreas liberadas con el enterramiento de la *línea histórica*; mientras que la PAT se ocuparía del desarrollo general de los nodos de transporte que atraviesan Trento.

Ya en 2021 el proyecto parece virar definitivamente hacia su materialización. Su estado ontológico parece alejarse de las ficciones textuales tras la aparición del llamado “Proyecto Técnico de Factibilidad Técnico-Económica” y la rápida sucesión de las etapas: obtención de financiación mediante la inserción de la obra en el *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Next Generation Italia*, el inicio del concurso público para la licitación de obras así como el comienzo del debate público. A la velocidad que adquiere el proyecto en su avance le acompaña un secretismo con el que es tratado por las instituciones y los motores locales. En este sentido, Martina Margoni apunta que:

“Yo me enteré del proyecto en 2022. Antes estábamos confinados y, sobretudo, este proyecto estaba cubierto de confidencialidad por lo que nadie pudo saber nada. Y esto también es una locura porque no somos una empresa. Los proyectos tendrían que estar abiertos a la ciudadanía, tendrían que ser libres”.

Pero, sin duda, el mayor factor de aceleración del acercamiento a la realidad material del proyecto ha sido su financiación a través del PNRR. El estanciamiento por parte de la Unión Europea de 750 mil millones de euros en forma de ayudas para atenuar el impacto económico y social de la pandemia- el fondo Next Generation UE-, se articula en Italia a través del *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*. Se trata de un conjunto de actuaciones e intervenciones que, según afirma la *Agenzia per la Coesione Territoriale*, “hará de Italia un país más equo, verde e inclusivo, con una economía más competitiva, dinámica e innovativa”.¹⁰ Incluida en la misión tres del PNRR – Infraestructuras para una movilidad sostenible-, la Circunvalación Ferroviaria de Trento es financiada con un importe de 950 millones bajo la única condición que la obra sea realizada antes de 2027.

El estrecho margen temporal que ofrece el PNRR para hacer uso de los fondos estancados es visto por Jacopo Zanini como una oportunidad para introducir nuevas variaciones y modificaciones en la cadena de traducciones que permitiría la posible materialización de la Circunvalación de Trento:

La obra nunca se terminará a tiempo. ¿Por que no nos tomamos el tiempo necesario para trabajar en ello ya que no la terminaremos en 2026? Todo el mundo sabe que el plazo no se cumplirá, así que ¿por qué apresurarnos? ¿Por qué tenemos que correr con un un proyecto que podríamos construir con una perspectiva diferente? . Porque, como sabemos, el dinero está ahí. Pues entonces coge el dinero y utilízalo para otra cosa

Claudio Geat, presidente de la *Circoscrizione Centro Storico-Piedicastello*, también se muestra cauto respecto a los plazos y a la premura con la que avanza la cadena de traducciones. A su juicio la “buena política no es elegir, sino hacer buenas elecciones” y recuerda que:

El primer tren de mercancías que podría atravesar el Túnel del Brennero, si no surgen más contratiempos, no llegará antes de 2032-2033. Si es tan cierto el interés europeo en el Corredor Escandinavo-Mediterráneo la financiación para su ejecución estará disponible hoy,

¹⁰ [Link](#) [Consultado: 31/05/2023]

pero también mañana. De modo que disponemos de tiempo para evaluar y elegir el mejor proyecto de circunvalación.

La urgencia del cronograma impuesto por la Unión Europea obliga a alcanzar un compromiso socio-técnico, obviando así otros posibles ensamblajes entre elementos e intereses sociales y tecnológicos, humanos y no humanos. La proximidad o el interés por lograr dicho compromiso socio-técnico se ve reforzado, según Roberto Chiomento (Comitato No TAV), por el estanciamiento por parte del Gobierno italiano de un fondo económico complementario destinado a subsanar la devolución de los fondos europeos ante un posible incumplimiento de los plazos:

El que sea posible realizar tales proyectos en cinco años es algo que ni ellos mismos se creen. De hecho ya se han puesto manos a la obra, por lo que se han destinado 30.000 millones de euros como recursos procedentes de la Planificación Nacional Adicional, el Fondo Complementario y el tratamiento de otras deudas públicas para obras, sobre todo de infraestructura, que no puedan terminarse en 2026.

5. Cadenas de traducciones

El compromiso socio-técnico adquirido, textualizado bajo la forma de Proyecto de Factibilidad Técnico-Económica, así como su financiación acerca a la realidad, a su materialización, a la Circunvalación de Trento. La cadena de traducciones que transformaban un problema global -el aumento del tráfico ferroviario de mercancías- en un problema local pareciera haber tocado a su fin tras el acuerdo alcanzado a partir de los intereses y las necesidades de una variedad de agentes humanos y no humanos. Sin embargo, los datos producidos durante el trabajo de campo apuntan hacia un proceso de traducción aun inconcluso y un cuestionamiento permanente de los intereses y de las necesidades de determinados grupos sociales

El inicio de la cadena de traducciones que posibilite la conversión de un problema global -el aumento del tráfico ferroviario de mercancías- en un problema local requiere un ejercicio de imaginación. *Rete Ferroviaria Italia*, como promotora principal de la obra, declara abiertamente en el *Estudio de tráfico orientado al desarrollo de análisis de rentabilidad* (2021) de la Circunvalación de Trento que:

Los beneficios ligados a los incrementos del tráfico de pasajeros y mercancías en la línea

ferroviaria derivados de la realización solo della Circunvalación de Trento serían exiguos, tanto por la limitada extensión del trazado cuadruplicado como por su colocación; los beneficios directos productos del intervención están estrechamente relacionados con el resto de actuaciones previstas en el área de interés, que conducirá a efectos significativos en el incremento del tráfico y a la diversificación modal. (p.1)

El primer gran ámbito en este proceso de traducciones pareciera ignorar lo local para centrarse, nuevamente, en lo global. La Circunvalación, en palabras del alcalde de Trento, Franco Ianiselli, “no es una obra en sí misma, sino una pieza de un proyecto mucho más grande”. Entre los proponentes y los motores locales de la obra ese proyecto de mayor calado es llamado “Global Project” e incluiría los lotes 2 y 5 del trazado del acceso sur al Túnel de Base del Brennero, la circunvalación de Bolzano y el cuadruplicamiento de la línea entre Bronzolo y Trento Nord, respectivamente.

Dicho argumento no deja de ser “engañoso” para Marco Cianci (Comitato No TAV). Se trata de un argumento “razonable” en cuanto presenta la relación de costes/beneficios así como sus posibles impactos ambientales únicamente cuando los distintos lotes sea completados, pero que, sin embargo, “hace aguas por todas partes”. Marco pone el foco en el carácter meramente ficticio del resto de lotes ferroviarios. “No hay previsiones futuras de continuar la obra. Las circunvalaciones de las otras ciudades que atraviesa el trazado están paradas por problemas técnicos que parecen insuperables”, como es el caso de la Circunvalación de Rovereto -lote 3b-. Ante esta perspectiva, concluye Marco, la Circunvalación de Trento corre el riesgo de “convertirse en una catedral en el desierto, una de las muchas obras italianas que quedaron incompletas, construidas solo para captar fondos públicos”.

Al “*Global project*” debería unirse, en lo que Marco califica como “estrategias discursivas”, la constante mención de los promotores de la obra al “meta-proyecto”, “proyecto integrado” y, mucho más recientemente a “Super Trento”. Bajo tales denominaciones se presentan un conjunto de obras que carecen de un diseño proyectual y de financiación concretos como el soterramiento de la línea ferroviaria histórica, la construcción de una estación de trenes hipogea o la ampliación de la Trento-Malé o que, directamente, como en el caso del tranvía, han sido ya dejados de lado por la Junta Municipal.

Recuperando las cadenas de traducciones de Latour (1996), me es posible advertir que las constantes referencias por parte de los motores locales, en especial el equipo de gobierno municipal, al “meta-proyecto” no son una invitación a alcanzar un compromiso socio-técnico, una respuesta local a un problema global. Más bien, se trataría de abrir una nueva cadena de traducciones obviando las respuestas al problema original como explica Martina Margoni (Rete dei Cittadini):

“es un poco como esconderse detrás de una brizna de hierba y hablar de rendering en lugar de hechos concretos. Intentan demostrar que la administración es transparente porque muestra lo que va a pasar, pero tienen que ser transparentes en relación a la obra que tiene que empezar, no sobre lo que quizás nunca se realice. Es como si quisieran ocultar todos los aspectos críticos de este proyecto a los ciudadanos, engañándoles con que luego está el super Trento. Pero, ¿qué me importa a mí lo que se haga dentro de veinte años? Intentemos no destruir el territorio ahora y luego ya veremos qué hacer.

El “meta-proyecto” aparece así como una ficción dentro de una ficción, una meta-ficción que no conduciría al proyecto de Circunvalación a su materialización. La cadena de traducciones, entonces, precisa de un nuevo eslabón: la necesidad de transferir el tráfico de mercancías desde la Autopista del Brennero a la vía ferroviaria. La Circunvalación de Trento no aparece ya como una respuesta local al problema global del aumento del tráfico de mercancías, sino como una solución local a los problemas ambientales y de movilidad que genera la Autopista A22 a su paso por la ciudad. Una solución que, a priori, genera consenso entre las personas entrevistadas:

Las mercancías tienen que salir de Brennero y llegar a Malta rápidamente para desviar el transporte de la carretera al ferrocarril. que es una cosa hermosa si se piensa en ello. porque sería mucho mejor, ¿no? Viajar por autopista y no encontrar todos estos camiones. así que nadie está en contra. (Martina Margoni)

No estoy en contra del cambio de la carretera al ferrocarril porque los coches contaminan demasiado, los camiones contaminan demasiado, la gente que vive cerca de las autopistas corre el riesgo de contraer cáncer. No soy un experto en salud, pero es así: la contaminación es mala. El tren contamina menos que el camión. Pero hay tantos 'peros'!... (Jacopo Zanini)

La principal objeción al proyecto de by-pass ferroviario, a su posible materialización ya como respuesta local, atiende a la formulación por parte de algunos actores sociales de

sus necesidades e intereses durante la cadena de traducciones. Los promotores de la obra, dice Marco Cianci, “han presentado la circunvalación como si se tratase de la única respuesta para una movilidad sostenible”, la única opción para reducir el tráfico de camiones y medios pesados en la autopista y, con ello, limitar las altas tasas de dióxido de nitrógeno¹¹ relevadas en el Valle del Adige.

La idoneidad del tren de alta velocidad para resolver tal problema local no es compartida en su totalidad, siendo cuestionada, incluso, por aquellas personas favorables a la circunvalación ferroviaria. Sobre la Circunvalación de Trento pesa el fantasma de la infrautilización de la *línea histórica* y de su capacidad real de carga y transporte de mercancías. A juicio de Martina Margoni, defensora del trazado de la circunvalación en la orilla derecha del Adige, todavía habría tiempo para

intentar ver si realmente existen todas esas mercancías que mover, si se puede mejorar el ferrocarril existente a su máxima capacidad o si tal vez se pueden poner dichas mercancías en las vías actuales. Algunos colectivos [Comitato No TAV] dicen que si realmente se hiciera un cálculo sobre lo que está circulando sobre las vías ahora, habría mucho espacio para poder poner mercancías en las vías. Pero no se está haciendo, porque este proyecto alguien dijo que se tiene que hacer.

En sus acciones dedicadas a la producción de *ciencia* ciudadana, de un conocimiento técnico-científico propio, las personas integrantes del *Comitato No TAV* han dedicado su tiempo al estudio de las condiciones del transporte en la región. Una de sus conclusiones vincula la sobrecarga de tránsito de medios pesados en la autopista A22 con la supuesta infrautilización de la red ferroviaria y los beneficios económicos que pudieran obtener tanto la Provincia Autónoma de Trento como el Ayuntamiento de la ciudad, ambas instituciones accionistas de la sociedad *Autostrada del Brennero S.p.A.*

El “tráfico desviado”, como explicó Claudio Campanelli (*Comitato No TAV*) en una sesión informativa, es aquel volumen de vehículos que transita una ruta no porque sea la más corta ni la más rápida, sino por su mayor conveniencia económica. En base a informes producidos por instituciones del *Land Tirol* (Austria) y la Oficina de

¹¹ Según el informe “*Mal aria di città*” (2023) realizado por *Lega Ambiente*, los valores de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Trento -31 µg/mc- superan tanto el valor de referencia adoptado por Italia para 2030 -20 µg/mc- como el límite establecido por la Organización Mundial de la Salud (10 µg/mc)

Transportes de Suiza, Claudio cifra en 55% la cantidad de vehículos que aprovecharían las ventajas económicas del “tráfico desviado”. Tal ahorro económico se debe a una combinación de factores entre los que Claudio destaca “la política de transportes trentina, las subvenciones para el combustible en forma de devolución de impuestos especiales y parte del IVA en Italia; el coste de los peajes y el bajo coste del combustible en Austria, y el alto coste del tránsito por carretera en Suiza”.

El problema local de la alta densidad de tráfico de camiones y los altos niveles de contaminación en el Valle del Adige podría reducirse, concluye Claudio, “armonizando los peajes de los distintos pasos alpinos, equiparándolos a Suiza y Austria, de modo que las empresas de transporte internacional elijan el camino más corto y no el más económico”. En términos cuantitativos, la reducción de los beneficios económicos por atravesar el Brennero -un ahorro potencial de entre 350-400 euros por camión/viaje- podría suponer una transferencia potencial de vehículos hacia rutas más cortas, esencialmente el Paso del Gottardo, del 31% del total.

A la hipótesis del “tráfico desviado”, las personas críticas con el proyecto socio-técnico añaden, también, una posible infrutilización de actual línea ferroviaria. En un documento presentado durante el Debate Público que tuvo lugar en diciembre de 2021¹² las personas firmantes -como Antonella Valer, Marco Cianci, Elio Bonfanti o Jacopo Zanini- subrayaron la posibilidad real de duplicar la capacidad de transporte de mercancías de la línea del Brennero hasta alcanzar 29 millones de toneladas/año. De forma concreta, su propuesta se basa en una equiparación del uso anual de la línea ferroviaria a sus homólogas austríacas y suizas y en la implementación de nuevos niveles en el ámbito del *European Train Control System* (ETCS)¹³.

Las informaciones y los datos en materia de transporte aportados, principalmente, por el *Comitato No TAV Trento* y el *Gruppo delle 11 Domande* podrían ser ubicados en una fase ontológica precedente al inicio de la actual cadena de traducciones. “O hablamos de

12 Quaderno degli attori: “Undici domande (e relative risposte) al sindaco di Trento sulla circonvallazione ferroviaria e sull'interramento dell'attuale linea ferroviaria” 18-01-2022 [[enlace](#)]

13 Al interno del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS, en inglés), los niveles ETCS permiten controlar y regular el tráfico de trenes. La sola implantación de un nivel ETCS 2 podría permitir, sin necesidad de construir infraestructura adicional, una frecuencia de paso de un tren cada 2 minutos y una velocidad máxima de 350 km/h

soluciones o hablamos de respuestas -dice Claudio Campanelli- La Circunvalación es una respuesta que no aporta ninguna solución”. El problema real, aquel que moviliza intereses y necesidades humanas y no humanas, podría ser solucionado, tal y como proponen los grupos de oposición ciudadana a la Circunvalación mediante un compromiso socio-técnico diverso, una materialización diferente o, incluso, su desmantelamiento. Pero la Circunvalación ferroviaria se presenta como si de un modelo lineal se tratase perfecto, rentable, bello y eficiente (Latour, 1996:118-119).

6. Compromiso socio-técnico

El compromiso socio-técnico alcanzado en la actualidad se encuentra transcrito en el Proyecto de Factibilidad Técnico-Económica. La Circunvalación continua siendo un objeto textual, una ficción, que va, poco a poco, cumpliendo etapas como su financiación o la licitación de obras hasta quizás alcanzar su materialización al final del proceso. El acuerdo entre los intereses y las necesidades de los actores humanos y no humanos partícipes se traslada, de forma concreta, a un trazado ferroviario que debería potenciar la transferencia del transporte de mercancías y, de este modo, reducir la contaminación en el Valle del Adige.

Al ser preguntada por el hipotético diseño de la Circunvalación ferroviaria, Martina Margoni me interrumpe para matizar el vocabulario a emplear: “no se trata de una 'circunvalación', sino de una media circunvalación que corta la ciudad a la mitad. Hay que tener cuidado con las palabras y describir bien la realidad”. El trazado propuesto por *Rete Ferroviaria Italiana* en octubre de 2021 presenta una serie de aspectos críticos. según progresa, en dirección norte, desde Matarello hasta Trento Nord.

En torno a los recursos hídricos es posible advertir diversas problemáticas a medida que el hipotizado tunel transcurre bajo la Marzola en dirección norte. En los parajes de Matarello y Acquaviva campesinos y agricultores observan con recelo el avance de las distintas fases del proyecto ante un hipotético drenaje de los pozos ubicados en sus tierras. “El proyecto -dice Marco Cianci- habla de un total de 222 manantiales comprometidos, pero apenas se aportan datos sobre el caudal de cada uno de ellos. No se sabe cómo ni cuánto serán afectados”.

La inquietud ante un problema futuro es creciente y más si, como apunta Martina

Margoni, es posible establecer un marco comparativo con otras localidades afectadas por cuestiones similares: “Hay zonas de Italia donde los túneles para la alta velocidad han secado los manantiales¹⁴. Fíjate en la Maremma, en la Toscana, que luego trajeron agua con camiones cisternas. ¿Queremos terminar así?”

La progresiva introducción de las vías ferroviarias bajo la montaña es una acción que, como se extrae de varias conversaciones informales, incluso la etimología local desaconsejaría. Las más de las veces, la montaña de la Marzola es asociada con el verbo “marcire” (=“pudrirse”), de modo que, de modo coloquial, la Marzola sería conocida como “la montaña podrida” . Dicho origen etimológico haría mención a la inestabilidad geológica existente en la zona fruto de una “paleo-frana”¹⁵ que recorre toda la *Collina Est* de Trento. Tal situación lleva, incluso, a la caracterización como “zona roja” de algunas áreas urbanas como Villazzano, llegando incluso a prohibir la construcción de nuevas viviendas en algunos puntos de la zona.

Al ponerse en el lugar de los habitantes de la *Collina Est*, Martina Margoni expresa su disconformidad con los problemas hidrogeológicos relevados:

Tienen que excavar en una zona donde ha habido desprendimientos, donde la roca es muy delicada. En fin, no me gustaría tener la casa ahí arriba. Luego en las casas empieza a haber grietas, no hay ni garantías, y te dicen “sal de la casa porque tu casa es insegura”.

La localización de la boca norte del túnel constituye para Jacopo Zanini una “anomalía” al tratarse de un barrio próximo al centro histórico. A partir de mis observaciones, considero de especial relevancia la ubicación de las obras de la Circunvalación en San Martino por dos motivos estrechamente relacionados.

Primero, se trata de una zona densamente poblada y atravesada por una de las arterias de circulación más transitadas de la ciudad. Muchos vecinos desconocen aun los posibles impactos, si los hubiera, que las obras para el nuevo trazado ferroviario tengan o no sobre la vida cotidiana. Y segundo, regresando a Latour (1996), es posible observar cómo la ficción narrativa en torno a la Circunvalación, el proyecto socio-técnico,

14 En el área de Mugello (Toscana) se asocia la alta velocidad con el secado de 57 kilómetros de ríos, la desaparición de 37 manantiales y la inutilización de 5 acueductos. [[Enlace](#) consultado: 02-03-23]

15 Sin traducción en español. Se trataría de un corrimiento de tierra originado en tiempos inmemoriales. Su peligrosidad geológica estriba, precisamente, en la percepción errónea de encontrarse sobre un terreno estable al no poder trazar cronológicamente el inicio de la paleo-frana.

adquiere distintos grados de realidad. A medida que van completándose las primeras obras e intervenciones urbanas es posible seguir la traslación de los signos a las cosas y, con ellos, el proceso de creciente materialización del by-pass ferroviario.

El impacto más notorio para los habitantes de San Martino ha sido, hasta el momento, la culminación de la primera fase de expropiaciones y demoliciones. A pesar de que el alcalde de la ciudad, Franco Ianiselli, aseguró a los vecinos en una asamblea pública en septiembre de 2021 que no se derribaría ningún inmueble, ya son una treintena las unidades habitacionales y comerciales abatidas.

A partir de los datos producidos, es posible aventurar que los intereses y las necesidades de los vecinos no fueron valorados por los promotores de la obra a la hora de alcanzar un compromiso socio-técnico. “Nadie se planteó lo que podría suponer desarraigar a familias enteras” dice Martina Margoni (*Rete dei Cittadini*). Junto a este primer conjunto de expropiaciones motivadas por la obra civil, Marco Cianci (*Comitato No TAV*) abre la puerta al desalojo temporal de algunos edificios para verificar su integridad estructural. Dada su proximidad a la excavación del túnel, hipotiza Marco, “no hay ninguna garantía real de que los edificios permanezcan íntegros y habitables hasta el final de la obra”.

En el relato que ofrece Martina del proceso de expropiaciones los vecinos aparecen “obligados” a aceptar las decisiones de los promotores de una obra a la que no es posible hacer frente:

Ni siquiera dormían por las noches porque no sabían qué iban a obtener por su casa. Sí, les pagaron pero no es que con ese dinero te puedas comprar un piso de ese tamaño, quizás no en el lugar donde vives. Tal vez fuera una casa antigua, quizás la casa donde naciste, donde construiste tus raíces. Si es tu elección salir de tu casa es una cosa, pero si te imponen hacer algo que podrías haber evitado, te enfadas un poco. Pero también estaban obligados a decidir. Obligar a la gente a firmar... te dicen 'si firmas ahora puedes recuperar algo, si esperas a la expropiación te dan menos'. No es fácil. Las personas a lo mejor solo tienen ese piso y quizás ni siquiera tienen ahorros para poder hacer frente a los gastos judiciales. A lo mejor se aprovecharon de la debilidad de la gente. David contra Goliat. porque estás delante de RFI, que es un mundo, no eres nada comparado con esta fuerza, este poder.

El posible desinterés por los habitantes de Trento expresado en el Proyecto de Factibilidad Técnico Económica se ve ulteriormente reforzado por la continuación del trazado ferroviario más allá de San Martino. En su prolongación en dirección norte, las vías ferroviarias transitarán a lo largo de 3,8 kms junto a los barrios de Cristo Re, Solteri y Magnete-Centochiavi. Aparece, nuevamente, la imagen de una “media circunvalación”, un proyecto incompleto que, como expresa Claudio Geat, presidente de la *Circoscrizione Centro Storico-Piedicastello*, podría dividir físicamente a la ciudad:

Además de considerar a nuestros conciudadanos de manera diferente, casi como si fueran ciudadanos de primera y de segunda clase, toda la parte norte de la ciudad quedará profundamente cortada en dos por una red ferroviaria que, tarde o temprano, constará de no menos de cuatro vías, dos de las cuales estarán dedicadas a los pasajeros y dos al tránsito de mercancías.

El proyecto ferroviario, continua Geat, podría ser una “condena” y un “deterioro de las condiciones de vida” debido al tránsito de trenes de mercancías de 1.600 toneladas y 750 metros de longitud a velocidades superiores a 100 km/h. Más allá de los posibles efectos que sobre la salud puedan tener o no las vibraciones y la contaminación acústica producto del paso de los trenes, Martina Margoni enfatiza la peligrosidad del tránsito de mercancías al interior de las ciudades:

Imagina que introducimos mercancías peligrosas en la ciudad. Entonces puede que ocurran catástrofes como la de Viareggio¹⁶. Y ahí, por ejemplo, Bolzano saca las mercancías fuera de la ciudad, tiene una circunvalación moderna. Nosotros, en vez de eso, la hacemos dentro.

En su continuación en dirección norte, el proyecto de RFI prevee atravesar los terrenos ocupados por la ex-SLOI. La presencia del tetraetilo de plomo es crítica para todos los grupos de oposición ciudadana a la Circunvalación. En un tono optimista, Graciano, durante una asamblea del *Comitato No TAV*, no cejaba en insistir en su importancia estratégica como “nuestro caballo ganador”. En el área de la ex-SLOI - como explicó en un encuentro informativo la bióloga Chiara Segalla - la presencia del compuesto químico a base de plomo se encuentra a diversas profundidades, desde las capas más superficiales hasta, al menos, los 15 metros de profundidad y se encuentra separado de

¹⁶ El descarrilamiento de un tren de carga que transportaba gas licuado proveniente del petróleo provocó una explosión que afectó a la estación y las zonas habitadas circundantes, causando un total de 32 muertos y un centenar de heridos

la falda acuífera por un sutil estrato arcilloso de apenas 20 cms de espesor.

A juicio de Chiara, los materiales contaminantes depositados en el área constituyen una “amenaza continua” para la salud pública y el ecosistema, pero que, sin embargo, se encuentra en una situación estacionaria debido a las características geológicas del suelo. Como metal pesado, el plomo presenta una baja degradación y una alta permanencia en el terreno, pero una escasa movilidad. El tetraetilo de plomo, por su parte, es caracterizado como un compuesto volátil a 22° centígrados e indisoluble en el agua que únicamente resulta peligroso para el sistema nervioso del ser humano cuando es inhalado. “Mientras permanezca en el suelo constituye más una amenaza para el ecosistema que para las personas”, concluye Chiara.

La “bomba ecológica de la SLOI”, como es definida por Marco Cianci, es reconocida por los diversos actores en el campo por su hipotético y potencial riesgo para la salud pública y el ecosistema. Sin embargo, desde mi perspectiva de análisis, podría argumentarse que en el compromiso socio-técnico existente podrían existir fallas o fisuras en lo que a los intereses y las necesidades de los agentes no humanos se refiere.

Obviando, por su amplia difusión y relativo éxito, a la propia tecnología que posibilita la alta velocidad ferroviaria, la Circunvalación ferroviaria de Trento precisa de otra innovación, otro objeto socio-técnico, que pueda resolver o, al menos, mitigar el crítico paso en los terrenos de la ex-SLOI y ex-Carbochimica. Según informaciones reportadas por Graciano al interno del Comitato No TAV, en el mundo solo existen dos áreas industriales que presentan una concentración de tetraetilo de plomo similar o inferior a aquella de Trento Nord. En ambos casos, explica Graciano, dadas las dificultades técnicas para rehabilitar el terreno contaminado las autoridades competentes, tanto en Estados Unidos como en Alemania, han optado por sellar el área y establecer un perímetro de seguridad.

Si, como se imagina desde los grupos de oposición al proyecto ferroviario, los actores no humanos -la técnica y la tecnología disponible al momento- no pueden garantizar el éxito de una regeneración del área contaminada así como la salud y la seguridad de los habitantes de la ciudad, cabría cuestionar la totalidad del propio compromiso socio-técnico alcanzado. De vuelta a Latour (1996), cabría preguntarse, en este punto, si

“cuanto más avanza un proyecto tecnológico, más disminuye el papel de la tecnología” (p.126).

“¿Por qué pasar por el medio de uno de los sitios más contaminados de Europa? - se pregunta Jacopo Zanini - ¿Por qué es el camino más fácil? ¿Más cómodo? Lo entiendo, pero lo más cómodo no conduce siempre a los mejores resultados”. La preocupación en torno a lo que pueda suceder o no en torno a la ex-SLOI remite, en primera instancia, a los agentes no humanos. Desde su rol como ingeniero, Claudio Geat advierte que excavar una trinchera de las dimensiones propuestas a cielo abierto requiere de “maquinaria gigante de obra, no de un bisturí”. Dada la fragilidad del terreno, lo reducido de la capa arcillosa, Claudio invita a la reflexión crítica respecto al desarrollo futuro de las obras: “¿Podemos garantizar que no se tocarán las capas freáticas?”.

El compromiso socio-técnico adquirido por los agentes humanos y no humanos en torno a la Circunvalación no satisface, tampoco, las expectativas de Martina Margoni. “¿Cómo podemos confiar -se pregunta- en lo que quieren hacer si no lo tenían claro antes de empezar a trabajar?”. La falta de claridad y de respuestas por parte de los promotores de la obra en relación a la intervención en los terrenos de la ex-SLOI llevan a Martina a expresar su preocupación desligándose de una posible etiquea NIMBY al ponerse en el lugar, esta vez, de toda la ciudad:

No estoy en contra del progreso, como nos acusan en redes sociales, porque nos toca a los que vivimos aquí, no. Estamos todos implicados. No es San Martino lo que cuenta, aquí cuenta toda la ciudad. Si contaminan la falda acuífera serán el centro y el sur de la ciudad los que más sufran porque la capa freática desciende en esa dirección. La ensalada me la como yo, te la comes tú. Son los pozos agrícolas que riegan la tierra los que se contaminarán.

La crítica de los opositores al by-pass ferroviario no se centra solo en lo que puedan hacer o no los agentes no humanos al interno de este compromiso socio-técnico. Discursos, como el de Jacopo Zanini apuntan hacia la despreocupación y la improvisación de una administración local que si bien “no quiere perjudicar a los ciudadanos, está instalada en una visión y mentalidad que dice 'vamos adelante, luego ya veremos'. ¿Cómo que “vamos y ya veremos”? ¿Por qué? Para asegurarse el dinero del PNRR”. Un dinero que, como concluye Martina Margoni, “es más importante que todo lo demás: la salud, el territorio, lo ecológico”.

El regreso a escena del estrecho cronograma impuesto por el *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* invita a pensar en que el compromiso socio-técnico alcanzado no es el fruto compartido entre los intereses y las necesidades de los agentes humanos y no humanos. Los intereses e intenciones de los promotores de la obra *-Rete Ferroviaria Italia, Comune di Trento y Provincia Autonoma di Trento-* podrían haber primado sobre unos agentes no humanos que habrían precisado de mayor tiempo para intervenir en la cadena de traducciones. A juicio de Martina Margoni cuando se trata de grandes obras civiles habría que “hacer las cosas bien y evaluarlas porque van a durar para las generaciones futuras”. Sin embargo, en el caso de la Circunvalación de Trento, continua Martina, “esto no es importante. Hay que hacerlo porque hay dinero y porque hay que hacerlo a toda costa. No porque se quieran hacer las cosas bien”

Al tratar de ponerse en la posición de los políticos locales, Jacopo Zanini incide en las diferentes temporalidades y velocidades en torno al desarrollo de este proyecto:

Yo, como administrador, digo 'mira queremos el dinero, pero tengamos una reunión con la Unión Europea, con el Estado. Vayamos un poco más despacio'. Sin embargo, aquí se ha corrido y, a mi juicio, no por maldad, sino por el ansia de lograr terminar una obra que revolucionará la ciudad. Pero no todas las revoluciones acaban bien.

Tiempo, también, parece solicitar Martina cuando, como portavoz de la *Rete dei Cittadini*, invita a que las cosas se hagan “bien” y que sean evaluadas antes de tomar cualquier decisión. En su opinión los políticos locales deberían actuar bajo un principio de precaución guiado por la difidencia frente a RFI e “ir al fondo. Ver claramente las cosas como son, abrir los documentos, estudiarlos, mirarlos y si me doy cuenta que este proyecto va en contra del sentido común tengo el valor de volver atrás y parar”.

Una de las grandes reivindicaciones de la *Rete dei Cittadini* es la puesta en funcionamiento, nuevamente, de la cadena de traducciones que de lugar a otro compromiso socio-técnico, un trazado diferente. La premisa fundamental defendida por el Presidente de la Circoscrizione Centro Storico-Piedicastello, Claudio Geat, para alcanzar dicho compromiso sería “una visión de futuro que cause el menor daño posible a los ciudadanos y al medio ambiente”.

A tenor de esos principios, la *Rete dei Cittadini* presentó su propio proyecto de

circunvalación ferroviaria a poca distancia temporal del Debate Público. La realización de dicho proyecto, como narra Paolo Zadra, requirió de un “trabajo de dos meses, pesado, agotador, detallado y exigente” que contó con la colaboración de ingenieros, geólogos y abogados. La alternativa propuesta consiste en una revisión del viejo proyecto de 2003 en la orilla derecha del Adige tal y como explica Zadra:

“Para nosotros el faro es el proyecto de 2003. Partimos del primer proyecto que, casualmente, hizo RFI en la derecha de Adige. Fue un proyecto que resultó insuficiente, con una serie de críticas y posturas comprensibles y legítimas del mundo rural. Fuimos a ver por qué ese proyecto no iba bien. Lo desmontamos pieza a pieza, lo rehicimos porque así es como se hace. Si una cosa no nos va bien no lo tiramos: vemos si podemos hacerlo mejor.”

Sobre el papel, el proyecto socio-técnico presentado por la *Rete dei Cittadini* parecía contrarrestar la mayoría de criticidades del proyecto original. En la exposición pública del dossier informativo Martina Margoni y Paolo Zadra pusieron de relieve una serie de ventajas, las más de las veces, contrapuestas a algunos de los aspectos críticos de la obra señalados en esta etnografía. Al pretender hacer circular los trenes en la ribera derecha del Adige, la circunvalación alternativa no afectaría a los campos agrícolas al sur de Trento, no pondría en riesgo las fuentes hídricas de la *Collina Est* ni tampoco afectaría al barrio de San Martino. Ni mucho menos, dividiría a la ciudad en dos ni atravesaría el área contaminada de la ex-SLOI y ex-Carbochimica.

La respuesta por parte de los promotores de la Circunvalación ha sido tajante: la orilla derecha ya fue rechazada en 2003 y por lo tanto, como apunta Claudio Geat, “de esta ruta ya no se puede hablar”. El rechazo frontal, absoluto, que los promotores de la circunvalación ferroviaria manifiestan ante un nuevo compromiso socio-técnico, ante circunvalación alternativa, refuerza la idea de perfección de un objeto que, al interno del modelo lineal de Latour (1996) habría de ser materializado tal y como fue concebido.

A pesar de que los políticos locales se mostraron receptivos y establecieron canales de diálogo con los representantes de la *Rete dei Cittadini*, Martina Margoni se resigna ante el desinterés mostrado hacia una posible alternativa al trazado ferroviario actual: “Nunca nos han escuchado. Nunca dieron un paso hacia nosotros. Se atrincheraron detrás de que no podíamos perder el dinero del PNNR. No hay más historia”. Los promotores, en una afirmación de Paolo Zadra, no tendrían más que un plan A. Un plan

en el que, como narra Martina a propósito de una propuesta de modificación del trazado en el barrio de San Martino, no cabe la variación:

Existía la posibilidad de desplazar el trazado unos metros hacia el norte y llegar hasta la entrada de la gasolinera para evitar todas las expropiaciones y, sobre todo, para entrar en una parte de la montaña donde la roca era más sólida. Dicho por geólogos no por el ama de casa de turno. Se evitaba también el problema de las vibraciones para un montón de casas, problemas que podrían surgir en Pietrastretta, pero nos dijeron que no, que 'el proyecto no se puede tocar'.

En la interpretación de Paolo Zadra, la geometría variable del objeto socio-técnico, sus idas y venidas entre la ficción y la realización física, conducirían únicamente a una elección dicotómica: un Plan A promovido por RFI y secundado por entidades políticas locales y un Plan B propuesto por la *Rete dei Cittadini* y rechazado por los anteriores. Sin embargo, y a pesar del avanzado estado del proceso gradual de materialización de la Circunvalación, existiría otro Plan: la *Opción Cero*, la total desmaterialización del objeto socio-técnico, su *condena* a un estado eterno de ficción.

Otro epígrafe

Al ceñirme durante esta investigación etnográfica a la presentación, únicamente, de dos alternativas a la Circunvalación ferroviaria - *Orilla derecha* y *Opción Cero*- podría dar la impresión que el análisis de los grupos sociales o movimientos de oposición al proyecto conducen hacia una formulación por pares, una dicotomía irreconciliable. Tal decisión podría estar motivada, desde luego, por la radical diferencia de posición que cada grupo -*Rete dei Cittadini* y *Comitato No TAV*- presenta frente ya no la mera circunvalación, sino la valía y la utilidad de la propia alta velocidad.

Los datos producidos en el campo no invitan a pensar a los distintos grupos de oposición ciudadana como un único movimiento social resumible a partir de un limitado compendio de discursos y acciones. Identificar y agrupar a todos los actores sociales bajo una única definición cerrada de “alteractivista” (Pleyers, 2018) podría conllevar a una reificación de la realidad social, a una imposición de mi visión etic sobre las acciones y los discursos emic. Sin embargo, a raíz del trabajo del campo,

considero conveniente mantener algunos conceptos dada su capacidad heurística en relación a lo observado, lo vivido.

Entre los grupos de oposición a la Circunvalación ferroviaria de Trento es posible identificar al Comitato No TAV como aquel más cercano al alteractivismo. Martina Margoni, observando al Comitato desde fuera, sintetiza alguna de sus características: “Ellos tienen una historia detrás. Nosotros *-Rete dei Cittadini-* nos juntamos para este tema. No nos ocupamos de otros asuntos, no estamos fuera del territorio como ellos que tienen toda la red en Val Susa y más allá”.

El primer embrión del Comitato No TAV de Trento nace en 2006. Tomando como referencia de lucha política la resistencia a la alta velocidad en curso desde 1996 en Val Susa, el Comitato centró su interés y sus primeras actividades en el estudio y análisis de las primeras ficciones sobre la circunvalación ferroviaria, en especial la “Alternativa Parietal”. Con los datos recabados, recuerda Marco Cianci, “se organizaron más de cien encuentros informativos” en el Valle del Adige y en otros valles limítrofes para hablar de aspectos, ya mencionados en esta etnografía, como la pérdida de recursos hídricos, la contaminación provocada por las obras, la creación de vertederos de inertes a lo largo de toda la provincia o el riesgo de desprendimientos y derrumbes en las montañas.

Años más tarde, en 2014, tendría lugar una suerte de segundo nacimiento simbólico unido a una demostración de fuerza. A la pretensión de *Rete Ferroviarie Italiane* de realizar una serie de sondeos geognósticos en la localidad de Marco, el *Comitato* respondió, recuerda Marco, “con una oposición firme y valiente”. Al límite de la sonrisa, Marco rememora como un “hecho inédito para nuestra provincia” aquel momento en el que más de un centenar de personas “se opusieron con sus cuerpos” al inicio de los trabajos y a la consecuente intervención policial.

La amplitud del Movimiento No TAV no solo hay que buscarla en su historia, en aquello que, a lo largo del tiempo, han hecho o dejado de hacer al interior del territorio trentino y no solo. Como “alteractivistas”, las personas del Comitato se ocupan también, como decía Martina, de “otras cosas” o en la formulación de Pleyers de la “estrecha

combinación de demandas materialistas y post-materialistas” (p.24). En este sentido, cabe recuperar varios extractos de discursos extraídos del trabajo de campo como estas palabras de Roberto Chiomonte durante una asamblea pública :

No necesitamos esta circunvalación. Lo que necesitamos son escuelas seguras, una sanidad pública universal eficiente, trenes de cercanías, el acondicionamiento geológico del territorio y de la red de aguas, la recuperación integral de la SLOI. Y, sobre todo, puestos de trabajo y pensiones. Esto también es un plan B. En cambio, decenas de millones de euros van a verterse de las arcas del dinero público a las arcas de los de siempre, los señores del dinero. Por eso, para nosotros, la construcción del TAV es una inmensa especulación.

A propósito de la celebración del *Dolomites Pride*, Tiziana Ferro, al interno de la *mailing list* del Comitato, se expresa de este modo a propósito de las reivindicaciones post-materialistas:

Apoyamos la lucha por la libertad plena y efectiva de afirmación de toda diferencia, identidad y liberación de cuerpos, géneros y sexualidades. La desigualdad es un elemento estructural del capitalismo que no puede existir sin opresión de sexo, raza, clase, género, y sin las fuerzas materiales y culturales para llevar a cabo un sistema de explotación y opresión.

Las distintas sensibilidades y reivindicaciones puestas en liza por Roberto y Tiziana ofrecen una posibilidad para detenerse en los diversos puntos de acceso y los continuos procesos de reclutamiento y conformación de grupos sociales como el Comitato No TAV. En conversaciones informales con los activistas bastantes veces pregunté acerca de su vida política o socialmente comprometida más allá de “ser *No-TAV*”. Las respuestas obedecen, a una variedad de itinerarios e historias de vida que reflejan distintas vinculaciones y participaciones en contextos sociales como la representación sindical, el ambientalismo, el anarquismo y la okupación ,... o, como en el caso de Roberto y Tiziana, la política de tintes marxistas o el trabajo en políticas locales de diversidad, igualdad e inclusión.

Lejos de intentar definir a todos los activistas como personas que, a lo largo de su vida, han mantenido distintos grados de compromiso con las más diversas reivindicaciones

socio-políticas, al interior del *Comitato* también es posible encontrar personas que, como Renata de Palma, no han tenido ninguna experiencia organizativa anterior. Renata, que se define como una “ciudadana activa”, descubrió la existencia del *Comitato* a partir de una serie de carteles aparecidos en su barrio, en Villazano. A su juicio, la participación en el Comitato es “útil para entender y poder, quizás, cambiar la idea de la utilidad o no de la obra”. Pero, como ella misma recuerda, antes de poder siquiera expresar una opinión similar “tuve que echarle muchas horas, tener aguante. He leído, escrito, observado y reflexionado mucho junto a los compañeros”.

Un proceso similar de acercamiento y participación en organizaciones y/o movimientos sociales es el vivido por Martina Margoni. “No soy de manifestaciones. Nunca he sido desobediente, revolucionaria. Es la primera vez que hago una batalla de este tipo”. Aunque ambos casos pueden presentar ciertos parecidos, para Martina no se trataría, estrictamente, de su primera batalla. En su biografía y en sus discursos destaca su participación desde 2007 en el *Comitato di San Martino*, su interés y su participación activo en los procesos de peatonalización y recalificación del barrio. Dicha experiencia previa es, en cierto modo, parte del germen de la *Rete dei cittadini*:

“La Red nació un poco por necesidad. Empezamos con el Comitato di San Martino. Organizamos un primer encuentro informativo y nos dimos cuenta de que se nos venía una montaña encima.’ Entonces se empezó a unir más gente al Comitato que decía ‘habéis abierto la puerta, pero nosotros también queremos ser parte activa en esta batalla’. El Comitato se nos quedaba pequeño. ‘¿Qué podemos hacer?’ Y entonces dijimos: ‘Vamos a crear una red de ciudadanos en la que participen todas aquellas personas y comités de la zona que no están en contra de la obra, sino de este proyecto” (Martina Margoni)

En las narraciones de Renata y Martina se puede apreciar una cierta tendencia hacia aquello que ha sido llamado “Nimby” (“*Not in my backyard*”). En ambos casos Renata y Martina solo decidieron activarse políticamente una vez que descubrieron cómo serían afectados los espacios de su cotidianidad, una vez que se sintieron involucradas directamente por las obras de la Circunvalación.

Sin embargo, en consonancia con lo expresado por Bartolo (2010) y Pleyers (2018), las

luchas y reivindicaciones de base local pueden trascender dicho ámbito y convertirse en una expresión de un problema global tal y como expresa Martina: “No se trata de San Martino, ni de Trento. Todos estamos implicados. Se trata de territorio, se trata del mundo en el que vivimos.” Sin embargo, en discursos como el de Claudio Campanelli parece darse una inversión en la que se toma como base un problema global como es el cambio climático antes siquiera de actuar a nivel local: “la situación se nos está yendo de las manos. Estamos en una situación dramática, el clima está fuera de control y nos estamos jugando la existencia de la humanidad. Si no nos damos cuenta de esto, no tiene sentido que hablemos de circunvalación”.

7. Tan cerca, tan lejos

La heterogeneidad manifiesta entre los distintos grupos de oposición a la Circunvalación -en estas etnografías ceñidos a la *Rete dei Cittadini* y al *Comitato No Tav*- en relación a sus fines y objetivos o sus procesos de formación y reclutamiento de sus activistas no implica una neta separación en sus modos de proceder. Mientras en ciertas ocasiones sus reivindicaciones se alejan, sus acciones pueden asemejarse. Esta situación, a mi juicio, posibilita una descripción de la acción social al interno de estos grupos separada de marcos interpretativos rígidos en los que a cada acción social correspondería, únicamente, una motivación y/o una consecuencia,

Las acciones al interno de los grupos de oposición al Proyecto pueden ser encuadradas en las dos gramáticas o vías de acción presupuestas para los grupos alteractivistas por Pleyers (2019). Dichas gramáticas fueron expresadas, materializadas, de forma no excluyente y muchas veces contemporánea por los agentes situados durante mi trabajo de campo. La separación entre ambas vías obedece, tan solo a un formalismo textual.

Como señalé previamente refiriendo la historia del *Comitato No TAV*, una de las acciones que realizan con mayor asiduidad las personas identificadas como “no TAV” es, al interno de la vía de la razón, la producción y la difusión de análisis tecnocientíficos acerca del Proyecto de Circunvalación. Podría afirmarse que, más allá de su interés en la *Opción Cero*, uno de los principales objetivos del *Comitato* es acompañar a

la población local en un proceso de información que conduzca, en un segundo momento, hacia la movilización política.

El proceso de recopilación de información, análisis y escritura así como su posterior difusión no presenta, al interno del Comitato, un patrón único. Sin embargo, Marco Cianci ofrece una descripción muy detallada del proceso que llevó, por ejemplo a la publicación del folleto de 70 páginas *“TAV in Trentino: un buco nell'acqua”* (2017):

“Este trabajo nació del esfuerzo colectivo, a partir del Campamento No TAV de 2017. Allí organizamos una serie de mesas redondas informativas, técnicas, de las que salieron los temas a tratar. Luego intentamos hacerlo del modo más participativo posible, evitando delegar la crítica a un grupo de expertos externo, dialogando y reflexionando entre nosotros”.

A pesar de la firme voluntad expresada por Marco a la hora de producir dichos análisis e informaciones de forma colectiva y horizontal, mi propia participación al interior del Comitato me permite matizar sus palabras. La importancia de los itinerarios de vida, de las historias personales detrás de cada activista, vuelve a cobrar una relevancia relativa y le confiere temporalmente un rol de “experto” a una persona concreta. Así, por ejemplo, durante la fase administrativa de presentación y aprobación del Proyecto sería el propio Marco, abogado de profesión, quien informase detalladamente de los pormenores del proceso al resto de activistas.

Tampoco puede obviarse el recurso a figuras externas que ejercen como expertos en determinadas cuestiones ajenas a las personas integrantes del Comitato. Durante mi trabajo de mi campo he podido asistir a reuniones y asambleas informativas en las que participaron ingenieros, biólogos, médicos o químicos, propiciando así momentos de encuentro, de diálogo y de auto-formación tanto al interno del Comitato como de cara hacia la ciudadanía. La oposición a la circunvalación se sustenta, en palabras de Roberto Chiomento, en “unos argumentos razonados y debatidos”. Así es que cada una de estas reuniones, así como algunos momentos concretos de las propias asambleas del Comitato, son consideradas casi como una “lección”, un momento pedagógico sobre el que se asienta una parte de la lucha.

De forma similar, pero diferente, es el modo en el que la *Rete dei Cittadini* se sitúa respecto a la vía de la razón, una vía a la que Martina Margoni se refiere como “una trayectoria de estudio, no política”. Si entre los activistas No TAV la nota predominante era la auto-producción de conocimiento en un proceso participativo, la *Rete dei Cittadini*, por su parte, parece haber recurrido a la vieja usanza de las clases magistrales:

Nos apoyamos en lumbreras, en profesores universitarios, que han hecho estudios sobre estas cuestiones. Si ves el curriculum del profesor Claudio della Volpe entenderás quién es. Lo mismo con el profesor Marco Borga. Son personas que se ponen a disposición de la comunidad explicando cosas que tienen documentadas, nos mandan documentación, nos mandan textos,... y a mí ahora me apasionan tanto que los leo, los miro y es todo un devenir, ya me entiendes.

El esfuerzo puesto por los distintos activistas, de uno y otro grupo, en torno a la vía de la razón, esto es, los procesos de auto-formación y difusión crítica de los análisis tecno-científicos no pasa desapercibido para un observador externo como Jacopo Zanini. “Hay temas, como el de la SLOI, que se están convirtiendo cada vez más en un patrimonio común de gente que antes no conocía este problema”. La intensa actividad de información realizada desde los grupos de oposición a la Circunvalación es valorada por Jacopo como un “activo importante” para la democracia, pero también como

un síntoma, un toque de atención. Una administración adecuada debe asegurarse que haya diálogo. La experiencia democrática se compone de estas cosas. Pero cuando hay poca información, mucha polarización... hay riesgo de enfrentamientos, hay riesgo de distanciamiento. Existe el riesgo de que la administración pierda el contacto con la gente.

En este punto, la crítica científica al compromiso socio-técnico que pudiera dar lugar a la Circunvalación se combina, también, con una función de alerta y control de los actores políticos e instituciones locales. El proceso continuo proceso de auto-formación y de educación popular puede ser entendido como un posible remiendo a la distancia señalada entre políticos y unos ciudadanos que, como vaticina Martina Margoni, “tenemos que sustituir a las instituciones para sentirnos protegidos”. Y es que al “*primo cittadino*”¹⁷ de Trento se le achaca, como repite Marco Cianci con insistencia, el negarse

17 (=“primer ciudadano”) Expresión común para referirse a la persona al frente de una alcaldía.

a aceptar su rol como garante y responsable de los derechos de la población, especialmente en materia de salud pública.

Obviando, en tanto que no es objeto de análisis de este trabajo, las profundas diferencias respecto al proyecto socio-técnico en liza así como las visiones del mundo en las que cada grupo se sustenta, el uso de la vía de la razón permite asociar métodos y prácticas concretas compartidas de lucha social. Sin embargo, al intentar observar las acciones al interior de ambos grupos desde la vía de la subjetividad, Martina Margoni levanta inmediatamente un muro y establece una clara diferenciación: “no somos como los No TAV”.

Las continuas identificaciones de Martina en contraposición a los integrantes del Comitato No TAV no tienen por objeto un disimulado rechazo al estigma social que les acompaña producto de las décadas de lucha político y social -no siempre pacífica- en Val Susa (Senaldi, 2016). En su negación Martina, más bien, admite y explicita el horizonte de la *Rete dei Cittadini*, el límite que constriñe la forma y los contenidos de la acción al interno de su grupo: el proyecto socio-técnico de circunvalación ferroviaria.

Un límite que, como intuye Martina, el Comitato No TAV habrá de traspasar, pero que, sin embargo, no impide la comunicación y, en algunas ocasiones, la lucha organizada de forma colectiva: “hemos aprendido a respetar nuestras ideas y hemos encontrado este punto de unión porque este proyecto no es bueno ni para nosotros ni para ellos. Si se detiene la obra nuestros caminos se van a separar porque ellos van a luchar contra todo y contra todos por no hacer la obra”.

“Contra todo y contra todos” y con todo, incluso con sus propias vidas. A raíz de la observación participante y de bastantes conversaciones informales empecé a percibir que para los activistas no solo era importante el *qué hacer*, sino el *modo* de hacer. Su compromiso con el proceso de lucha y resistencia frente a la alta velocidad no se ceñía, únicamente, a un repertorio compartido de acciones concretas como la pega de carteles, el reparto de octavillas o la participación en manifestaciones y asambleas, sino en una serie de contenidos que, a partir de la praxis cotidiana, pudieran prefigurar, como augura

Roberto Chiomento, “otro mundo, otra economía, otra forma de producir la justicia y la libertad de todos nosotros y de las generaciones futuras”.

Estos enunciados son trasladados, después, a la práctica. A raíz de acciones cotidianas en contextos de lucha y resistencia los activistas experimentan una serie de valores asociados a la horizontalidad, la igualdad, el cuidado así como formas concretas de sociabilidad. Acciones concretas tan importantes para la historia del Comitato -y del Proyecto de circunvalación- como el bloqueo de los trabajos geognósticos en la localidad de Marco no son evaluados ni recordados únicamente por su objetivo específico. “Su atractivo -recuerda Roberto- era el placer de estar juntos, la posibilidad de encontrar a cualquier hora del día y de la noche a alguien similar con quien compartir palabras, gestos y tiempo sin obligaciones ni prisa”.

Son muchas las ocasiones en las que estos modos de “estar juntos”, estas experiencias creativas de la cotidianidad, se hace presentes: en una asamblea local, en torno a una hoguera, debajo de un carpa, preparando una manifestación, en una cocina, en una fiesta... “Nos unimos -explica Roberto- para evitar un desastre concreto, pero luego, también, hablamos de todo lo demás, tejiendo una red de solidaridad que poco a poco va abarcando la vida, el trabajo, el alquiler, los hijos....

Una última mención debe hacerse en torno a los cuidados. El *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* supuso una fuerte aceleración en la gradual materialización de la Circunvalación. Desde el mes de noviembre de 2021 los sondeos geognósticos a lo largo del trazado del *by-pass* han sido una constante, como también lo ha sido, por otra parte, su contestación social así como la fuerte presencia policial. Si bien muchas de estas acciones son convocadas bajo la forma de “caceroladas”, el vívido recuerdo de lo ocurrido en Marco invita siempre a algunas personas a pensar en otros modos de acción.

Pocos días antes del Primero de Mayo, algunos activistas No TAV habían localizado una perforada en la *Collina Est* de la ciudad, en la zona de Villazzano. Dada la oportunidad brindada por el calendario, el *Comitato No TAV* organizó una manifestación en el lugar para denunciar no solo las criticidades ya comentadas, sino también para incidir en las

condiciones laborales de los futuros trabajadores del by-pass. En los distintos relatos obtenidos minutos después de lo ocurrido se repiten palabras como “descuido”, “oportunidad”, “sorpresa” y una misma conclusión “no podíamos hacer otra cosa”. Obviando los pormenores de los hechos, a continuación, alrededor de unas cincuenta personas consiguieron atravesar el perímetro de seguridad, alcanzar la máquina perforada y bloquear su funcionamiento durante casi dos horas hasta la llegada de más policías antidisturbios y, con ellos, las ambulancias.

Al día siguiente, buena parte de la asamblea de *Comitato* fue dedicada a los cuidados, la confianza y la atención mutua. En un primer instante, tomaron la palabra todas aquellas personas que jamás habían sufrido una carga policial. Entre las expresiones de temor, nervios e incredulidad también hubo tiempo para las palabras de agradecimiento y para recuperar miradas cómplices de disimulada tranquilidad. En más de una ocasión al borde las lágrimas, aquella noche, muchas personas descubrimos que, en la lucha contra el tren de alta velocidad, podíamos encontrar, también, *otras* formas de sociabilidad que atendieran y cuidaran de nuestros cuerpos y emociones.

Muchas de estas prácticas tienen lugar en lo que Pleyers (2018) definió como “espacios de experiencias” (p.57). La simultaneidad de acciones políticas prefigurativas y performativas por parte de los activistas convierte a estos espacios en lugares donde no solo se lucha por *otro mundo posible*, sino donde se vive y se actúa como si ya existiese, al menos, entre los confines de dicho espacio. Esta dimensión espacial del *Comitato No TAV*, sus relaciones con el espacio y a través del mismo, abren una nueva e interesante vía de investigación a tratar en el futuro, al explorar espacios como la parcela agrícola de Acquaviva Resistente, la sede social del Comitato o el ya desalojado campamento de Le Fornaci.

Ante el ambicioso reto que supone ralentizar el proceso de materialización de la Circunvalación mediante una nueva cadena de traducciones -tal y como solicita la *Rete dei Cittadini*- o a través de la negación misma del proceso de ontologización del objeto socio-técnico -la *Opción Cero* expresada por el *Comitato No TAV*- solo queda, en palabras de Marco, “actuar con valentía, inteligencia creativa y con sabiendo moverse

junto a sujetos diversos a nosotros, pero unidos por un objetivo común”. Al igual que en Val Susa, en Trento, hay espacio para todas las sensibilidades en una lucha social razonada y argumentada, pero también vívida y experiencial.

Conclusiones

Con esta etnografía he tratado de mostrar los procesos de modificación y transformación urbana fruto de la planificación y la materialización de objetos socio-técnicos en el ámbito del transporte, la accesibilidad y la conectividad. De igual modo, he centrado mi interés en los discursos y en los modos de acción y organización de los actores sociales que conforman los grupos de oposición ciudadana a tales transformaciones.

La identificación inicial de Trento como una “ciudad intermedia” en un supuesto mercado global de ciudades podría considerarse, en cierto modo, infructuosa. Asumir que una ciudad -o mejor, un conjunto de relaciones sociales concretas- posee una “mayor/menor” o “mejor/peor” capacidad de intermediación es obviar que cualquier relación social es, más bien, un proceso continuo y diversificado de interrelaciones que varían tanto en su intensidad como en sus dimensiones espacio-temporales.

Al cuestionar mi identificación de Trento no pretendo poner en duda la integridad o la totalidad de mi trabajo. La condición de centralidad o de nodo de Trento al interno de un conjunto de relaciones socio-espaciales de ámbito local y/o regional ha sido objeto de los discursos de los agentes situados en el campo, como se ha podido notar en el capítulo dos. Sin embargo, la pretensión teórica de ubicar a la ciudad *entre* “lo global” y “lo local” no solo ha no generado ningún dato empírico coherente, sino que ha puesto en duda, nuevamente, mis propias nociones al respecto. Es necesaria, entonces, una pausa reflexiva antes de regresar al campo para poder dar cuenta de la existencia o no de aquello que llamé en la introducción de esta etnografía “nuevas geográficas sociales” y corroborar, nuevamente, si se trata de un camino empírico útil o una imposición teórica que no me permite ver más allá de mis categorías etc.

En cualquier caso, muchas de las relaciones socio-espaciales en las que participan los

habitantes de Trento se encuentran mediadas por los medios de transporte, por el tren. El proyecto de Circunvalación ferroviaria, al que he dedicado el capítulo dos, aparece así como un elemento que podría agilizar o no determinadas interrelaciones sociales. En su planificación y materializan confluyen los intereses y las necesidades de agentes humanos y no humanos, aunque, como he señalado en el caso de la SLOI, en ocasiones éstos no son tenidos en cuenta. La circunvalación, como un objeto socio-técnico, participa de una serie de discursos, narrativas, en suma, de ficciones, que dan cuenta de los intereses y las necesidades de los promotores de la obra, de sus *motores*.

Dichos discursos han sido presentados desde la perspectiva de los distintos grupos de oposición a la circunvalación y, al tiempo, triangulados con documentos oficiales y declaraciones en prensa. En el caso concreto de la Circunvalación de Trento, entendida como un objeto socio-técnico, puedo concluir que no todos los intentos de materialización de esta tipología de objeto responden a un compromiso absoluto entre los actores participantes. Los datos producidos en el campo apuntan hacia la ambigüedad, cuando no una contradicción, entre los intereses y las necesidades de las distintos agentes humanos y no humanos, así como a ciertas lagunas en las cadenas de traducción que producen un estado de confusión y desinformación en torno al objeto en sí mismo.

Algunos de los aspectos más críticos del compromiso socio-técnico que pretende concluir con la materialización de la Circunvalación han sido señalados por varios grupos de oposición ciudadana, entre ellos el *Comitato No TAV* y la *Rete dei Cittadini* (capítulos 4-5). Sus diferentes reivindicaciones respecto al grado de materialización del by-pass me invitan a pensar que, en el proceso de ontologización de un objeto socio-técnico, la ciudadanía también debería tener su lugar junto a técnicos y políticos.

Su voluntad de participación en este proceso ha conducido a ambos grupos a formas de organización y acción social concretas expresadas a través de la vía de la razón y la vía subjetiva (Pleyers, 2018). La producción y el análisis de datos técnico-científicos para fundamentar y legitimar sus reivindicaciones socio-políticas abre un nuevo e interesante campo de estudio en relación a las formas de conocimiento y a sus modos de producción. Otra línea de investigación pendiente en este trabajo son los procesos de construcción de

espacios de lucha y cómo encajarían o no en el conjunto de interrelaciones sociales de la ciudad ya que si se trata de espacios donde se actúa y se vive como si ese *otro mundo posible* fuera ya real, quizás se trate de espacios en los que, a partir de unas prácticas orientadas por valores y principios concretos, prefiguran, igualmente, la existencia de *otra ciudad posible*.

Bibliografía

Agier, Michel

2015 *Antropologia della città*. Ombre Corte

Alliegro, Enzo

2014 *Il totem nero. Petrolio, sviluppo e conflitti in Basilicata. Antropologia politica di una provincia italiana*. Cisu, Roma

Armano, Emiliana; Pittavino, Gian Luca; y Sciortino, Raffaele

2013 “Occupy in Valsusa: The No TAV Movement” en *Capitalism Nature Socialism*, 24:2, 14-26

Bartolo, Andrea

2016 “Movimientos territoriales en el tiempo de las movilizaciones globales: territorio, comunidad y formas de vida. Nuevas subjetividades y nuevas gramáticas en los conflictos socioambientales: el caso del movimiento No Tav de la Valsusa (Italia)” en *Anuario de Movimientos Sociales 2015-2016*, Betiko

Bellet Sanfeliu, Carmen

2002 “El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano” en *Revista de Geografía* 1, 2002, pp.57-77

2016 “¿De lo glocal a lo global? Las ciudades intermedias en los tiempos de la globalización” en Josepa Cucò i Giner (de) (2016) *Metamorfosis urbanas. Ciudades españolas en la dinámica global*. Icaria, pp.23-50

Bellet Sanfeliu, Carmen, Alonso Logroño, Pilar; y Casellas, Antònia

2010(a) “La integración del ferrocarril de alta velocidad en el medio urbano. El caso de Segovia Guiomar” en *Anales de Geografía* 2010, vol.30, núm.1, pp. 11-28

2010 (b) “Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad a España” en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* n.52 – 2010, pps 143-163

Bellet Sanfeliu, Carmen; y Llop Tornè, Josep María

2004 (a) “Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales” en *Ciudad y Territorio*. Estudios Territoriales, XXXVI (141-142) 2004

2004 (b) “Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias” en *Geo Crítica Scripta Nova* Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. VIII, núm. 165, 15 de

mayo de 2004

Boni, Stefano; Koensler, Alexander; y Rossi Amalia
2020 *Etnografie militanti. Prospettive e dilemmi*. Meltemi

Burballa Noria, Alfred y Temper, Leah
2014 “Contra la velocidad: Movimientos locales contra mega-infreestructuras «inútiles e impuestas»” en *Ecología Política*, Diciembre 2014, No. 48, Cartografía y conflictos (Diciembre 2014), pp. 63-67

Cañada, Ernest y Murray, Iván (eds.)
2019 *Turistificación global. Perspectivas críticas en turismo*. Icaria

Cavallaro, Federico; Bruzzone, Francesco; y Nocera, Silvio
2020 “Spatial and social equity implications for High-Speed Railways lines in Northern Italy” en *Transportation Research Part A* 135 (2020) pp. 327-240

Cerasoli, Mario
2011 “Efectos territoriales de los proceso de liberalización de las infraestructuras. El caso de los ferrocarriles del estado y el proyecto ferroviario de alta velocidad en Italia” en *Arquitectura, Ciudad y Entorno ACE© AÑO VI*, núm.16, JUNIO 2011

Clifford, James
1986 "Introduction: Partial Truths." En James Clifford y George Marcus (eds) *Writing Culture: The Poetics and Politics of Ethnography*, pp. 1-26. University of California Press.

Cucó i Giner, Josepa
2008 *Antropología Urbana*, Barcelona, Ariel. 2013 (ed) *Metamorfosis urbanas. Ciudades españolas en la dinámica global*, Icaria

D'Andrade, Roy
1996 “Moral models in Anthropology” en *Current Anthropology*, vol. 36, No. 3 (Jun., 1995), pp.399-408

Díaz Orueta, Fernando
2013 “Sociedad, espacio y crisis en la ciudad neoliberal” en Josepa Cucó i Giner (ed) (2013) *Metamorfosis urbanas. Ciudades españolas en la dinámica global*, Icaria pp. 81-107

Feliu Torrent, Jaume
2007 “La organización de los actores en el desarrollo territorial. El tren de alta velocidad en la ciudad intermedia” en *Investigaciones Geográficas*, nº 43 (2007) pp. 97-120

Ferrándiz, Francisco
2020 *Etnografías contemporáneas. Anclajes métodos y claves para el futuro*, Anthropos

Harvey, David
2007 *Breve historia del neoliberalismo*, Akal.

- Hernández-Ramírez, Javier
2018 “La voracidad del turismo y el derecho a la ciudad ” en Revista Andaluza de Antropología n°.15: Actividades turísticas, ciudad y patrimonio cultural: miradas críticas Septiembre de 2018 pp. 22-46
- Ibarra Güell, Pedro
2021 *¿Tienen otro futuro los movimientos sociales? Retros, rutinas y sacudidas*. Icaria
- Latour, Bruno
1996 *Aramis, or the Love of Technology*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Llop, Josep Maria; Iglesias, Borja M.; Vargas, Rodrigo; Blanc, Francesca
2019 “Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones”, en *Ciudades*, 22, pp. 23-43.
- Malighetti, Roberto; y Molinari, Angela
2016 *Il metodo e l'antropologia. Il contributo de una scienza inquieta*, Raffaello Cortina Editore
- Marcus, George
2001 *Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal en Alteridades*, vol. 11, núm. 22, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, Distrito Federal, México pp.111-127
- Marcús, Juliana *et al* (coords.)
2019 *La ciudad mercancía. Turistificación, re-novación urbana y políticas de control del espacio público*. Teseopress
- Ming 1, Wu
2016 *Un viaggio che non promettiamo breve. 25 anni di lotte No TAV*, Einaudi, Stile Libero
- Pleyers, Geoffrey
2019 *Movimientos sociales en el siglo XXI. Perspectivas y herramientas analíticas*. Icaria
- Poma, Alice y Gravante, Tommaso
2020 “Subjetividad y democracia: las consecuencias biográficas de la acción colectiva” en Torres-Ruiz, René (coord.) *En busca de la democracia. Pensando la movilización social en tiempos de grandes cambios* México: Universidad Iberoamericana. pp.103-125
- Sassen, Saskia
1991 *La ciudad global. Nueva York, Londres, Tokio*. EUDEBA
2007 “Una sociología de la globalización” en *Análisis Político* n° 61, Bogotá, septiembre-diciembre, 2007: pp.3-27
- Scheper-Hughes, Nancy
1995 “The Primacy of the Ethical: Propositions for a Militant Anthropology” en *Current Anthropology*, Vol. 36, No. 3 (Jun., 1995), pp. 409-440.

Sebastiani, Luca; y Cota, Ariana

2018 “Don't they really represent us? Being both activist and researchers at the time of the 'Spanish Revolution'”, en *Commoning Ethnography*, Vol.1, n.1, pp.55-71

Senaldi, Alessandro

2016 *Cattivi e primitivi. Il movimento No Tav tra discorso pubblico, controllo e pratiche di sottrazione*. Ombre Corte

Soja, Edward

2008 *Postmetropolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Traficantes de Sueños*

Velasco, Honorio; y Díaz de Rada, Ángel

1997 *La lógica de la investigación etnográfica. Un modelo de trabajo para etnógrafos en la escuela*. Trotta