

**Actas**

**TRAS LAS HUELLAS DE LAS INFRAESTRUCTURAS:  
Paradigmas Tecnoeconómicos y Asimetrías en el Espacio  
Construido**

**Seminarios de la Línea de Desarrollo Urbano del CEUR**

**Realizado el 18 de junio de 2024 en el  
Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR- CONICET)  
Saavedra 15, Piso 6, Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

**Equipo organizador:**

Pablo Elinbaum  
Regina Vidosa  
Natalia Lerena  
Damián Bil  
Florencia Aramburu

## Índice de Ponencias presentadas

*El hueco, el surco y el espacio urbano-regional que deja la extracción: una cartografía del flujo de mineral de hierro que se exporta al mundo desde los puertos del Estado de Río de Janeiro.*

**Martin Scarpacci**

*Neoliberalización, desarrollo basado en la Infraestructura y el cuestionamiento del Estado: Lineamientos para el análisis del Plan de Obras Públicas Argentina Grande (2023).*

**Jorge Blanco y Miguel Kanai**

*Transformaciones recientes en el proceso de acumulación por desposesión a escala regional. El punto final de un modelo alternativo al agronegocio.*

**Alejandro Rofman y Liliana García**

*La producción del espacio corporativo fintech: co-creación de sistemas (de control), mediados por la tecnología.*

**Violeta Amuchástegui**

*Formas de gobernanza y procesos de organización colectiva en torno a redes de abastecimiento de agua y saneamiento en barrios populares del Gran Buenos Aires, Argentina.*

**Melina Tobías y Lucila Moreno**

*Modelos Urbanos Digitales como representaciones de las Infraestructuras Socio-materiales Urbanas.*

**Abril Margonari**

*Mercadejação da transição energética e neoextrativismo: o caso do Estado do Rio de Janeiro, Brasil.*

**Deborah Werner**

*Reconfiguraciones Territoriales en el Cono Sur: La Influencia de las Inversiones Chinas en Infraestructura Portuaria.*

**Pablo Elinbaum y Regina Vidosa**

*Tipologías Emergentes: El Impacto de Airbnb en las Infraestructuras de vivienda.*

**Pablo Elinbaum y Natalia Lerena**

*La revolución tecnológica de la minería moderna y sus implicancias en el entorno construido.*

**Santiago Petrocelli**

*¿De qué hablamos cuando hablamos de infraestructura? Aportes desde el análisis socio-técnico.*

**Oliver Davenport y Agustín Bidinost**

*Cambios demográficos y en la estructura urbana en el espacio agrícola pampeano frente a las transformaciones tecno productivas y económicas recientes en Argentina y Brasil.*

**Ignacio Trucco, María Valentina Locher, Celeste Fellay y María José Haberkorn**

*Entorno urbano de la vía de FFCC como área estratégica para la inserción de nuevas funciones urbanas: el Distrito Tecnológico del conocimiento y la Innovación (TECI) en Mar del Plata.*

**María Andrea Mónaco**

*Hidro vía Paraguay-Paraná, convivencia de una infraestructura extractivista en el espacio hidrosocial: conflictividad socioambiental y vida cotidiana.*

**María Celina Añaños**

*Autopistas elevadas en barrios consolidados.*

**Augusto Tovar**

*Fallas en la provisión de agua potable y cloacas en Bahía Blanca: causas, respuestas y condicionantes desde la perspectiva de los actores del sistema.* **Valentina Viego, María Emilia Estrada, Lucía Díaz y Rocío Bast**

*Condiciones de habitabilidad y políticas de infraestructura en un barrio popular del conurbano bonaerense.* **Autora: Clara Zuñiga**

*El nuevo orden de la carretera: infraestructura y mercados del transporte entre Bolivia y Chile.* **Alejandro Garcés**

*Tras las huellas del ferrocarril: desplazamientos, apropiación y familias en el noreste de Santa Fe.* **Emilia Mosso**

## **Resúmenes de las ponencias**

## **El hueco, el surco y el espacio urbano-regional que deja la extracción: una cartografía del flujo de mineral de hierro que se exporta al mundo desde los puertos del Estado de Río de Janeiro**

Autor: Martin Scarpacci<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Instituto de Pesquisa y Planeamiento Urbano y Regional (IPPUR), Universidad Federal de Rio de Janeiro (UFRJ), Brasil.*

Este trabajo presenta un mapa cognitivo con el objetivo de exponer el proceso de destrucción creativa que emerge de la extracción de hierro en el Estado de Minas Gerais y que se exporta al mundo por los puertos del Estado de Río de Janeiro en Brasil a lo largo del primer cuarto del siglo XXI; para ello, analizamos el paradigma logístico y tecno-económico y su resultante urbano-regional.

Frente a los intensos procesos de destrucción creativa que impulsa el capitalismo contemporáneo en todas las escalas, nos proponemos analizar las transformaciones y las marcas que este proceso, permanentemente dinámico, imprime en el espacio urbano-regional, y que, se conecta al mundo mediante extensas redes infraestructurales planetarias; definidas por la ecología política urbana como vehículos metabólicos.

Si bien nuestro foco de análisis está centrado en los cinco puertos más grandes del Estado de Río de Janeiro, y sus hinterlandias urbano-regionales, no perdemos de vista la escala de la extracción ni tampoco la escala de destino. Nos proponemos comprender las interacciones entre la urbanización, con sus lógicas y sus complejidades, en tensa relación con el imperativo de fluidez que organiza a la logística de extracción en función de la acumulación de capital, y a partir de ello, tratar de descifrar los patrones del desarrollo desigual y combinado que impulsa el proceso de acumulación.

Los siguientes datos nos permiten, muy brevemente, caracterizar el sistema extractivo de nuestro caso de estudio. A lo largo de las últimas dos décadas Brasil, después de Australia, es el segundo mayor productor de mineral de hierro del mundo, mientras que, desde una perspectiva económica, el hierro es el tercer commodity más relevante, siendo el primero en cuanto al volumen de las exportaciones. Más en detalle, el Estado de Minas Gerais aporta cerca del 46% del mineral de hierro del total nacional, exportado principalmente por los puertos de Río de Janeiro; y China, es el principal lugar de destino de las exportaciones marcando cerca del 57% del total nacional.

Todo ello da cuenta del tamaño colosal de materia y riqueza que envuelve a la extracción de mineral de hierro en Brasil. Un proceso extractivo que deja huellas indelebles en el espacio, beneficios y cargas económicas y ecológicas que se distribuyen de manera desigual, al tiempo que producen un espacio específico; que, en el caso brasilero, está marcado por una modernización autoritaria y conservadora que renueva sus infraestructuras logísticas sin transformar las relaciones sociales de producción, resultando en paisajes urbanos-regionales con brutales contrastes.

## **Neoliberalización, desarrollo basado en la Infraestructura y el cuestionamiento del Estado: Lineamientos para el análisis del Plan de Obras Públicas Argentina Grande (2023)**

Autores: Jorge Blanco<sup>1</sup> y Juan Miguel Kanai<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Universidad de Buenos Aires, Instituto de Geografía.

<sup>2</sup>University of Sheffield. Geography Department

En cada ola de neoliberalización (Brenner et al, 2010) se suele abrir un cuestionamiento del papel y de las acciones del Estado en un amplio espectro de temas, entre los que se encuentran las formas de producción y de financiamiento de las infraestructuras. Vistas como sinónimo de desarrollo y progreso o sospechadas como mistificaciones científicas asociadas con un discurso simplificado (Offner, 1993; AAVV, 2014), las decisiones en torno a las obras públicas abren un debate sobre las múltiples dimensiones de sus implicancias sociales y territoriales.

En ese debate proponemos reconstruir una mirada conceptual que sitúa a las infraestructuras como sistemas sociotécnicos complejos con un doble componente de fijación y circulación, condensadoras de relaciones de poder e insertas y articuladas estrechamente con diversos territorios de referencia (Cresswell, 2010; Santos, 1990; Schindler y Kanai, 2021; Zunino Singh et al, 2021).

Esta perspectiva abre una serie de preguntas acerca de la dialéctica entre infraestructuras y territorios. Por un lado, se subraya el carácter territorial de la infraestructura y de las políticas de desarrollo basadas en la infraestructura, con la consecuente imposibilidad de considerarlas como intervenciones a-espaciales o neutrales (Barca et al, 2012). Por otro lado, se abre la indagación sobre la multiplicidad de territorios articulados, tensados, disputados en relación con esas infraestructuras (territorios delimitados, móviles, fluidos, multiescalares, flexibles) y sobre las disputas entre actores en torno a las condiciones de producción, apropiación y uso de esos sistemas sociotécnicos (Moraes y da Costa, 1987; Blanco, 2017);

Una de las primeras medidas de la gestión gubernamental iniciada en Argentina en 2023, ha sido la paralización prácticamente total de la obra pública, al tiempo que se ha anticipado la lógica con la que se encarará la producción de infraestructura: en función de los intereses y posibilidades de los actores privados. La mirada conceptual cobra mayor sentido en contextos políticos particulares y es con esa intención que proponemos habilitar una serie de preguntas que funcionen como clave de lectura del Plan de Obras Públicas Argentina Grande (MOP, 2023), documento sistemático generado con propuestas de obras públicas durante la anterior administración. Se indagará en cuestiones tales como la territorialidad de las intervenciones propuestas, las políticas de escala/escalas de las políticas (Jessop, 2004) que promueve, los objetivos explícitos o potenciales del conjunto de acciones y la multiplicidad de actores que se articulan en torno a los procesos de producción de infraestructura.

## **Transformaciones recientes en el proceso de acumulación por desposesión a escala regional. El punto final de un modelo alternativo al agronegocio.**

Autores: Alejandro Rofman<sup>1</sup> e Inés Liliana García<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Ceur, Conicet. Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

<sup>2</sup>Ceur, Conicet. Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

En nuestro país siempre existieron en su área rural circuitos productivos en manos de pequeños productores que generaron bienes de consumo para la producción de alimentos frescos destinados al consumo general.

Con el pasar de los años surgieron sistemas más organizados insertos en las llamadas Economías Regionales que, coexistieron con el importante fenómeno de la Agroexportación cuando el país fue proveedor internacional de cereales, oleaginosas y carne vacuna a partir de fines del siglo XIX

Los pequeños productores fueron incrementando su actividad al influjo de la etapa de desarrollo industrial tras la crisis de 1930 que detonó un intenso proceso de urbanización, impulsando el consumo de los agricultores insertos en instituciones de la economía social para mejorar sus condiciones de ingresos

A partir de la Dictadura, el modelo agroexportador fue el favorecido por las políticas estatales mientras que la pequeña agricultura familiar sufrió décadas de abandono y desprotección. La sojización supuso la instalación de una dura competencia por la tierra pues el modelo agroexportador acentuó su rentabilidad y el monocultivo de soja producida por holdings financieros, avanzó sobre los espacios de las economías regionales. Se intensificó la disputa por la tierra a partir de la desposesión de la misma para incorporarla al negocio de la agroexportación, con el fenómeno de la desposesión como modalidad propia de acumulación originaria

En los años sucesivos, más allá de políticas regulatorias como la ley de apoyo a la Agricultura Familiar del 2014 y el apoyo institucional a los pequeños y medianos productores, las mismas no fueron suficientes y no se detuvo la desaparición de los actores más débiles de los circuitos productivos regionales.

El advenimiento del nuevo gobierno de perfil anarco liberal, sin duda va a agudizar el desamparo de la Agricultura Familiar como lo indica la desaparición de la Secretaría de Agricultura y otras dependencias.

Objetivos:

1. Se trata de recoger y analizar las primeras evidencias acerca de la profundización de los factores desencadenantes del proceso de acumulación por desposesión a partir de la vigencia de la experiencia actual de anarco capitalismo neoliberal.
2. Nos interesa remarcar cómo los profundos cambios que se han puesto en marcha en el perfil del modelo de acumulación nacional comienzan a repercutir a nivel regional.
3. Realizar una ponderada predicción a futuro sobre las consecuencias regresivas a nivel económico-social que estimamos ya han comenzado a producirse sobre la capacidad económica de la pequeña y mediana producción inserta en tales circuitos regionales del país. En la medida que estimamos que el proceso de desposesión tenderá a profundizarse en el corto y mediano

plazo, nos interesa, asimismo, proponer eventuales políticas públicas que deberían ponerse en práctica para mitigar o hacer desaparecer los efectos regresivos significativos sobre el futuro de las PYMES rurales regionales.

Contenido de la ponencia:

- a. Síntesis de los trabajos previos acerca del desenvolvimiento de los circuitos productivos regionales.
- b. Perfiles destacados del nuevo modelo de acumulación anarco-capitalista de perfil neoliberal remarcando los contenidos que presenta en términos de regresividad económica y social
- c. Evidencias destacadas de la evolución económica y social de la instalación de un programa que afecta directa e indirectamente la capacidad de reproducción del mayoritario segmento de pequeños y medianos productores insertos en ambos circuitos de acumulación regional
- d. Propuestas de política económica que impidan el avance del proceso de desposesión

Fuentes informativas para la preparación de la ponencia:

-Censos Nacionales Agropecuarios; información estadística de los circuitos productivos regionales o los más representativos: vitivinicultura, lácteos, algodón, etc.

-Entrevistas a Actores relevantes

-Bibliografía especializada e Informes realizados por los propios autores y colegas. Boletín Oficial de la Nación, información periodística.

## **La producción del espacio corporativo fintech: co-creación de sistemas (de control), mediados por la tecnología**

Autora: Violeta Amuchástegui<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Universidad Torcuato Di Tella, Argentina

Este artículo analiza la sede corporativa como espacio arquitectónico colectivo en el cual se plasman valores e identidades del paradigma tecnológico fintech, resultado de la adaptación de las organizaciones a los cambios iniciados en la década de 1990. Estas tecnologías, además de ser factores habilitantes y soportes, desde su forma organizacional y espacial, ejercen un control intangible que estructura el sistema. Esto provoca que el diseño organizacional se base en procesos sociotecnológicos co-creados por diversos actores –la corporación, los empleados, los usuarios, las regulaciones legislativas–, de modo que la tecnología, como función, se encuentre incorporada y mediada.

El objetivo de este trabajo es entender los múltiples estratos que determinan las formas de producción del espacio corporativo, así como los factores condicionantes para su traducción en formas construidas transespacialmente en sus distintas sedes, a partir del análisis de la corporación de origen argentino Mercado Libre. En este sentido, se analizan los procesos proyectuales de las dos últimas sedes corporativas de Mercado Libre inauguradas en Buenos Aires en 2019, antes de la pandemia.

Los espacios analizados se sustentan sobre conceptos de autonomía e interacción. Al incrementar la movilidad, la oficina pierde su entidad estable en términos de lugar, así como también el marco temporal. Esto provoca la convivencia, en una misma sede, de distintos tiempos, lugares y culturas. Así, el tipo corporativo se transforma en edificios genéricos, identidades anónimas y entornos herméticos. El espacio interior deviene jerárquico y fragmentario, y homogeneiza formalmente las diferencias entre las sedes, restringiendo las conductas a patrones de encuentro y movimiento predecibles.

A nivel de la ciudad, la presencia de estas sedes corporativas genera un dinamismo socio-cultural en las ciudades en las que se asientan. Al ser socialmente significativos, estos espacios no sólo evidencian patrones culturalmente aceptados, sino que también definen nuevos patrones sociales y de control. La corporación y su arquitectura se relacionan bidireccionalmente con políticas públicas de interés nacional. La hipótesis es que esta arquitectura es parte constitutiva de procesos ecosistémicos –signados por el desarrollo de tecnologías financieras (fintech) – que promueven, condicionan y enmarcan el desarrollo de las ciudades, estableciendo con ellas una relación simbiótica.

## **Formas de gobernanza y procesos de organización colectiva en torno a redes de abastecimiento de agua y saneamiento en barrios populares del Gran Buenos Aires, Argentina.**

Autoras: Melina Tobías<sup>1</sup> y Lucila Moreno<sup>2</sup>

<sup>1</sup> CONICET - Instituto de Investigaciones Gino Germani (FSOC-UBA) CABA, Argentina

<sup>2</sup> Universidad Nacional de José C. Paz

En este trabajo nos proponemos analizar las cambiantes formas de gobernabilidad de los sectores populares a través de las infraestructuras -en particular las redes de agua potable y saneamiento- en barrios populares del norte y noroeste del Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina. Para ello, proponemos tomar en consideración una extensa temporalidad que abarca desde la década de 1990 hasta la actualidad, incluyendo distintas formas de gestión privada y pública del servicio en la región.

En este marco, y a partir de dos estudios etnográficos realizados en conjunto, nuestra investigación muestra diferentes actores sociales involucrados en la extensión de redes de abastecimiento y mantenimiento de agua en barrios pobres -ONGs, organizaciones barriales, partidos políticos, gobierno local y prestadores de servicios, entre otros-, produciendo arreglos sociopolíticos y materiales que tensionan categorías dicotómicas y normativas como formal/informal, legal/ilegal. A su vez, y en relación con las cambiantes formas de regulación y gobernanza de los sectores populares, analizamos las luchas y formas de organización colectiva emprendidas por los vecinos para garantizar el funcionamiento del servicio y las redes de agua, los modos en que esto afecta la vida cotidiana de los hogares, y las tareas que emprenden para abastecer y reparar la infraestructura en conexión con diversos actores locales. Desde esta perspectiva, buscamos comprender, desde una perspectiva relacional, el lugar del abastecimiento de agua y saneamiento en las formas en que se reproducen las desigualdades urbanas y socioambientales en el Gran Buenos Aires, Argentina.

## **Modelos Urbanos Digitales como representaciones de las Infraestructuras Sociomateriales Urbanas**

Autora: Abril Margonari<sup>1</sup>

<sup>1</sup>INVIHAB - Universidad Nacional de Córdoba. Córdoba, Argentina

A partir de la conceptualización de lo urbano como un sistema, con el fin último de su representación, se busca espacializar las infraestructuras sociomateriales urbanas (Brenner, 2013) en un modelo urbano digital con posibilidades de escalabilidad y transferencia a diferentes entornos construidos.

El sistema urbano se entiende como el ámbito de producción y reproducción del sistema capitalista compuesto de una triada básica:

El capital

Los medios de producción y sus infraestructuras de distribución,  
Las fuerzas de trabajo.

Del mismo se seleccionan dos acontecimientos que explican sus procesos esenciales:

1. La apertura del Mar Mediterraneo en el Siglo XIII que implicó la dislocación de los medios de producción y la sistematización de los medios de distribución, y
2. La afirmación de la economía monetaria que implicó la dislocación del capital al superar el trueque (Tamames, 1970).

Estos dos acontecimientos devienen en su evolución gracias a las sucesivas revoluciones industriales, al estado actual del sistema. La dislocación y deslocalización entre el capital y las fuerzas de trabajo a partir de los medios de producción y sus infraestructuras de distribución, constituyen los principios básicos de funcionamiento del sistema urbano global.

El sistema urbano se entiende entonces como el ámbito de representación del modo de producción vigente donde se producen y se reproducen las dinámicas del capital a partir de la actuación de los ciclos del capital (Mandel, 2008). En el mismo a su vez, se reproducen las relaciones de producción (Lefebvre, 1974), a modo de interfaz instrumental reproduciendo los circuitos del capital (Gonzalez et al, 2016). A nivel material el sistema urbano se constituye a partir de las infraestructuras sociomateriales urbanas, entendidas como los entornos construidos/productivos y sus habitantes.

Considerando las posibilidades tecnológicas de esta cuarta revolución, se pretende iluminar el entendimiento del sistema urbano de una forma global y multiescalar representando la espacialidad de estos procesos constitutivos característicos, encontrando patrones que colaboren a comprender su funcionamiento, que en palabras de Sassen funciona a partir de un conjunto de unos pocos procesos básicos, aunque de muy difícil acceso al desarrollarse bajo sistemas legales, políticos y técnicos de una gran complejidad, envergadura y de difícil trazabilidad (Sassen, 2015).

Metodología de Abordaje

El enfoque metodológico es cuantitativo, a partir del uso de algoritmos probabilísticos, clasificación de imágenes satelitales abiertas y el procesamiento de datos abiertos no oficiales, condiciones que posibilitan su transferencia y escalabilidad.

Las variables seleccionadas se enfocan en la estimación de la infraestructura sociomaterial urbana. El objetivo es que las mismas respondan a la realidad construida y a los procesos de configuración de lo urbano y que además, relacionadas, expliquen patrones comunes entre estos sistemas. A partir de la relación de las mismas por medio de la aplicación de diversas reglas que surgen del estudio de lo urbano, se posibilita la construcción de índices e indicadores más complejos que permiten la espacialización de los procesos de configuración de lo urbano en diferentes escalas, y que a su vez, posibilitan un amplio espectro de estudios técnicos vinculados a la gestión del territorio.

## **Mercadejação da transição energética e neoextrativismo: o caso do Estado do Rio de Janeiro, Brasil**

Autora: Deborah Werner<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Brasil.

El trabajo se propone analizar la construcción de los mercados de generación eólica offshore y de hidrógeno verde en Brasil, con énfasis en el Estado de Río de Janeiro (ERJ). Basándose en la noción de marketization (Callon, 1998; Berndt, Rantisi y Peck, 2020) y destacando el carácter multiescalar de este proceso, se intenta comprender el vínculo de este proceso con la agenda internacional de transición energética, los aspectos económicos y regulatorios, y sus implicaciones en el territorio fluminense. La elección del estado se justifica por su matriz eléctrica, basada en combustibles fósiles, además de la fuerte dependencia del estado de los ingresos petroleros (Pessanha, 2015; Piquet, 2022).

Las potencialidades de la energía eólica offshore y del hidrógeno verde, resultado de la electrólisis del agua, proceso que requiere el uso de energía eléctrica renovable, han aumentado el interés en Brasil como un importante agente en el proceso de descarbonización global, dada la oferta solar y eólica durante todo el año, protagonistas en la generación de hidrógeno de bajo carbono (Atlas Eólico y Solar, 2019). El hidrógeno verde es la apuesta europea para la transición energética, en vista de enfrentar el cambio climático y cumplir con el Acuerdo de París. El contexto geopolítico, con especial atención a la guerra en Ucrania, ha impuesto un carácter de urgencia en la búsqueda de fuentes alternativas (IEA, 2022).

Ante el desafío de la transición energética en el ERJ, hay diversas medidas públicas y privadas en curso, como nuevos marcos legales, creación de organismos gubernamentales, exenciones fiscales, acuerdos con el sector privado, entre otros, con el objetivo de hacer que el estado sea atractivo para las inversiones relacionadas con la transición energética, en consonancia con medidas federales e internacionales.

Nuevos mercados tienen el potencial de tener profundos impactos territoriales, desde cambios en la división espacial del Trabajo (Massey, 1979; Harvey, 2017) hasta impactos socioambientales en los territorios que albergarán los proyectos. Se destaca, en el contexto de la neoliberalización (Peck, 2010), una tendencia neoextractivista (Acosta, 2016; Svampa, 2020) y generadora de desigualdades ambientales (Acsegrad, 2004), a pesar del atributo de sostenibilidad atribuido a las inversiones. En el sector eléctrico, estos aspectos se manifiestan tanto en la generación de fuentes renovables cuya demanda se intensifica en el contexto de la descarbonización global, dada la posibilidad de exportación del recurso energético, especialmente relacionado con el hidrógeno verde, como en el dominio tecnológico y control de los capitales en las inversiones en energías renovables (Werner y Benites, 2023).

El análisis, de carácter cualitativo, se basa en el marco teórico referente al proceso de marketization, la noción de división espacial del trabajo y de neoextractivismo, para realizar un análisis bibliográfico, incluyendo documentos institucionales, notas de prensa y marcos legales, referentes a la construcción de los mercados de generación eólica offshore y de hidrógeno verde en curso, fuentes que emergen como potencialmente propicias para superar la dependencia del Estado de Río de Janeiro de fuentes no renovables en el contexto de la transición energética, y sus implicaciones territoriales.

## **Reconfiguraciones Territoriales en el Cono Sur: La Influencia de las Inversiones Chinas en Infraestructura Portuaria**

Autores: Pablo Elinbaum<sup>1</sup> y Regina Vidosa<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Ceur, Conicet. Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

<sup>2</sup>Ceur, Conicet. Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

Cada revolución tecnológica da lugar a paradigmas tecno-económicos (PTE) que influyen en la configuración de la economía y el territorio. Estos PTE, basados en tecnologías transversales, afectan la productividad, la reducción de costos y la disponibilidad de insumos clave, y tienen un papel fundamental en la cristalización de redes de infraestructuras que condicionan los ciclos posteriores de desarrollo. Los puertos son un buen ejemplo. Sus instalaciones son fundamentales para la economía de un país, actuando como puntos de entrada y salida de bienes y servicios. Además de su función logística, tienen un impacto significativo en las transformaciones socio-territoriales: son ensamblajes tecnológicos que reflejan la selectividad del capitalismo a diferentes escalas, y sus hinterlands -regiones circundantes- crean campos de competencia y paisajes operativos que van más allá de las fronteras nacionales, destacando la importancia de lo urbano y lo local en su especificidad. La expansión económica de China a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) ha llevado a importantes inversiones en infraestructuras portuarias, lo que ha generado una relación económica más estrecha entre China y los países latinoamericanos.

Si bien, a través de diversas investigaciones, se ha evidenciado los modos en que estas inversiones han tenido un impacto significativo en distintos sectores de la economía, aún se observa una falta de análisis detallado de su dimensión espacial. En este sentido, se argumenta que las inversiones chinas en infraestructura portuaria están dando forma a nuevos territorios, enclaves y redes a escala global, cuya lógica excede los límites nacionales y territoriales tradicionales. Además, se sugiere que estas inversiones seguirán una lógica de negociación a escala nacional y local, con arreglos institucionales desestructurados y oportunistas.

A partir de las cuestiones planteadas, esta ponencia apunta a comprender y caracterizar la territorialización de las inversiones chinas en infraestructura portuaria en países del Cono Sur, enfocando el análisis en Argentina, indagando en los patrones y principios de estructuración espacial de estas inversiones y analizando cómo estas inversiones interactúan con los patrones espaciales existentes y los arreglos institucionales. Asimismo, se propone discutir cómo estas inversiones contribuyen a establecer una relación multiescalar entre los procesos de urbanización, los arreglos institucionales y la división internacional del trabajo, para reconceptualizar el binomio infraestructura-desarrollo.

Tomando como caso las instalaciones de la firma ex Noble-Nidera adquirida por China en 2014, la metodología propuesta se basa en la combinación de un enfoque exploratorio y documental con técnicas cuantitativas y cualitativas. Se utilizarán fuentes secundarias como bibliografía especializada, documentos gubernamentales y datos estadísticos, así como fuentes primarias como entrevistas. Se aplicará un análisis espacial utilizando un marco heurístico que desglose los territorios, lugares, escalas y redes involucrados en estas inversiones. Además, se realizará un análisis a diferentes escalas (macro, meso y micro) para comprender mejor los efectos de estas inversiones en diferentes niveles y unidades espaciales."

## Tipologías Emergentes: El Impacto de Airbnb en las Infraestructuras de vivienda

Autores: Pablo Elinbaum<sup>1</sup> y Natalia Lerena<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Ceur, Conicet. Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

<sup>2</sup>Ceur, Conicet. Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

Cada revolución tecnológica trae consigo un paradigma tecno-económico (PTE) que gradualmente moldea la sociedad y el territorio. Estos paradigmas, basados en tecnologías transversales, impactan en la productividad, los costos y la disponibilidad de recursos clave, al tiempo que dan forma a las infraestructuras físicas y al diseño espacial predominante. En este contexto, las infraestructuras se consideran como patrones dinámicos que sustentan la organización social y territorial, modelando el espacio y la vida social, y reproduciendo diferencias socio-espaciales a través de su uso. Es dentro de este marco que se conceptualiza la vivienda como una infraestructura, ampliando esta idea para incluir el conjunto de viviendas ofrecidas a través de plataformas como Airbnb.

Airbnb está alterando la lógica de los procesos de renovación urbana y desarrollo urbanístico, como demuestran numerosos estudios sobre sus efectos en la oferta y precios de los alquileres temporarios y permanentes, los procesos de gentrificación, el urbanismo de plataformas y regulaciones existentes, tanto en países centrales como periféricos. Sin embargo, los impactos espaciales y materiales de la expansión de los alquileres temporarios en las tipologías habitacionales permanecen aún poco explorados. La rápida adopción de Airbnb en las ""ciudades globales"" ha sido entusiasta y no regulada. Además del uso oportunista de la oferta de viviendas existentes, se observan procesos menos perceptibles como la adaptación ad hoc de viviendas y la construcción de nuevas viviendas destinadas exclusivamente al alquiler temporario, lo que perpetúa e incluso impulsa estrategias económicas y modelos habitacionales, con algunos resultados tipológicos innovadores y disruptivos.

Este estudio busca entender el carácter infraestructural de las viviendas, influenciado por el PTE de las telecomunicaciones y la emergencia del urbanismo de plataformas, centrándose en las viviendas ofrecidas para alquiler temporal a través de Airbnb. Con este fin, se llevará a cabo un relevamiento exploratorio para examinar y clasificar la tipología arquitectónica y los arreglos institucionales asociados con esta forma particular de alojamiento.

La metodología propuesta incluye el análisis documental y de contenido, así como el trabajo de archivo y de campo para recopilar información sobre las propiedades listadas en Airbnb y revisar los códigos urbanos y marcos regulatorios relevantes.

Se espera que este estudio contribuya a una mejor comprensión de las implicaciones del capitalismo/urbanismo de plataformas en la configuración urbana y en el diseño de políticas públicas. En este sentido, se propone una perspectiva menos polarizada, buscando integrar las lecciones aprendidas en el diseño de códigos urbanos y reglamentos de construcción que puedan mitigar los impactos negativos de plataformas como Airbnb, al tiempo que promueven intereses locales y estrategias de revitalización urbana.

## **La revolución tecnológica de la minería moderna y sus implicancias en el entorno construido**

Autor: Santiago Pablo Petrocelli<sup>1</sup>

<sup>1</sup>CONICET- Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Centro de Investigación Hábitat y Municipios, Programa Territorio y Sociedad. Buenos Aires, Argentina.

La revolución tecnológica de la minería, cristalizada en las explotaciones a cielo abierto iniciadas en la década de 1990, tuvo y sigue teniendo implicancias significativas en la producción de los espacios para y por la realización de las actividades mineras. Los procedimientos para la extracción y para la circulación de los minerales cambiaron radicalmente y, concomitantemente, las huellas de las infraestructuras y de las actividades en el entorno construido.

La innovación tecnológica, apta para captar pequeñas partículas de minerales dispersas en grandes superficies de rocas montañosas, dinamizó la expansión geográfica del capital hacia nuevas zonas de explotación. En esa dirección, se realizó un re-escalamiento, fragmentación e interconexión global de diferentes objetos, acciones y normas que integran cadenas de producción, logística, sistemas financieros y circuitos de comercialización.

En América Latina, el nuevo paradigma tecnoeconómico se materializa con explotaciones intensivas a gran escala que buscan una circulación rápida y corporativamente controlada de los minerales hasta su exportación, movilizadas por grupos hegemónicos a nivel mundial con cuantiosos recursos materiales y simbólicos para adecuar múltiples territorios en concordancia con sus dinámicas de acumulación. Los actores mineros no sólo buscan apropiarse de los productos de exportación, también exigen arreglos institucionales específicos y tomar el control de otros bienes/recursos estratégicos para la reproducción social y para el desarrollo económico del entorno urbano-regional de cada yacimiento, como es el caso del agua, la energía, el suelo, las infraestructuras de transporte y de logística que requieren para su actividad.

La primera experiencia en Argentina fue la explotación del yacimiento Bajo de la Alumbrera en la provincia de Catamarca, entre 1997 y 2018, a través de la creación de una unión transitoria de empresas líderes del mercado global de minerales denominada Minera Alumbrera Ltd. En los años previos, entre 1993 y 1997, se acondicionaron los territorios en clave de los requerimientos y demandas corporativas para el desarrollo de la actividad.

Al respecto de las infraestructuras que soportan al despliegue megaminero, se rescata la noción de espacios de la fluidez (Santos, 2004), la cual plantea que existe una fluidez potencial por la sola presencia de nuevos sistemas técnicos, tecnológicos, de infraestructuras y de la información, pero que sólo se hace efectiva cuando es aprovechada por grupos hegemónicos. En este sentido, dado que Minera Alumbrera Ltd. aún sigue con presencia en los territorios en busca de reutilizar sus instalaciones, interesa reflexionar en torno a las huellas y también las inercias de estas infraestructuras.

En línea con la propuesta del seminario, se propone problematizar “los modos en que el Estado provee medios e infraestructuras ad hoc y el papel estratégico de las empresas en el aprovechamiento de las infraestructuras existentes”, a partir del análisis del entorno construido para el despliegue de Minera Alumbrera Ltd. en Argentina. Para la realización de este trabajo, se planteó un abordaje no determinista, relacional, multiescalar y multidimensional, con la utilización de múltiples fuentes de información que incluyen trabajo de campo, entrevistas a

actores clave, consulta de diversos documentos oficiales, imágenes satelitales, fuentes periodísticas y marcos normativos.

## ¿De qué hablamos cuando hablamos de infraestructura? Aportes desde el análisis socio-técnico.

Autores: Oliver Davenport<sup>1</sup> y Agustín Bidinost<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Instituto de Estudios Sobre la Ciencia y la Tecnología (IESCT-UNQ). Quilmes, Argentina.

<sup>2</sup>Instituto de Estudios Sobre la Ciencia y la Tecnología (IESCT-UNQ). Quilmes, Argentina.

Existen múltiples definiciones y discusiones acerca de qué es infraestructura. Inicialmente, el término fue utilizado por estudios técnicos, económicos e ingenieriles para denominar estructuras físicas y servicios que operan como soporte de actividades o funciones económicas y sociales. Desde mediados del siglo XX, diferentes abordajes disciplinares provenientes de las ciencias sociales, ampliaron dicha noción de infraestructura. Para estas disciplinas, el estudio de las infraestructuras no se restringe solo a los aspectos técnicos e ingenieriles de los soportes materiales. Complementariamente, focalizaron el análisis en las dimensiones sociales, políticas, económicas, culturales y ambientales en los procesos de construcción, mantenimiento y uso de infraestructuras.

Estas dos formas de abordar la cuestión de las infraestructuras, redundan en explicaciones deterministas (tecnológicas o sociales). Por un lado, el primer grupo restringe su análisis a los aspectos técnicos de la infraestructura. Por otro lado, el segundo grupo tiende a recortar el problema de las infraestructuras por disciplinas (sociología, economía, ciencia política), centrándose en, por ejemplo, conflictos sociales en torno a la construcción (o la falta de) infraestructura, gestión del riesgo, problemas ambientales derivados, entre otros. Aun en intentos de generar abordajes multidisciplinarios, este segundo grupo tiende a invisibilizar la dimensión tecnológica material.

Recientemente, trabajos provenientes de los estudios sociales de la ciencia y la tecnología han generado abordajes que permiten articular las dimensiones tecnológicas, políticas, sociales, económicas y ambientales en el análisis de las infraestructuras. Sin embargo, más allá de superar las restricciones teóricas de los abordajes previos, todos estos enfoques tienen algo en común: identifican como productores de infraestructura pública a diferentes niveles de gobierno (nacional, provincial, municipal), organismos de financiamiento internacional, empresas constructoras privadas y combinaciones de estos tres grupos de actores.

Esta operación analítica niega un proceso empírico presente en los barrios populares (villas y asentamientos precarios). Cuando los organismos estatales, internacionales o las empresas privadas no construyen calles y caminos, redes de suministro eléctrico, sistemas cloacales o acceso a agua potable en estos territorios, son sus propios habitantes quienes generan esta infraestructura.

En este sentido, el trabajo tiene por objetivo analizar estos procesos de autoconstrucción de infraestructura a escala barrial desde una perspectiva socio-técnica, que permita incorporar simétricamente las dimensiones tecnológicas, sociales, económicas, políticas y ambientales de estos procesos. Por otro lado, se busca abordar la relación entre diferentes infraestructuras producidas por actores heterogéneos. Para ello, el trabajo se estructura de la siguiente manera: 1) revisión crítica de las nociones estándar de "infraestructura", 2) análisis socio-técnico de la relación entre diferentes tipos de infraestructura en un caso de estudio (Arroyo Las Piedras, Quilmes, GBA) y 3) reflexiones finales sobre las infraestructuras en tanto procesos socio-técnicos."

## **Cambios demográficos y en la estructura urbana en el espacio agrícola pampeano frente a las transformaciones tecnoproductivas y económicas recientes en Argentina y Brasil**

Autores: Ignacio Trucco<sup>1</sup>, María Valentina Locher<sup>2</sup>, Celeste Fellay<sup>3</sup> y María José Haberkorn<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales del Litoral (UNL - CONICET). Santa Fe, Argentina

<sup>2</sup> Instituto de Estudios Sociales (CONICET - UNER)

<sup>3</sup> Facultad de Ciencias Económicas - Universidad Nacional del Litoral

<sup>4</sup> Facultad de Ciencias Económicas - Universidad Nacional de Entre Ríos

"El espacio agropecuario pampeano en Argentina y Brasil vivió cambios significativos entre fines del siglo XX y comienzos del siglo XXI. Estos cambios se basaron en dos aspectos clave, por una parte, un proceso de incorporación de nuevas tecnologías agropecuarias y, en segundo lugar, un aumento en los precios relativos de los alimentos. En el primer caso, se trata de una transformación de largo plazo que se puede definir, de un modo general, por la incorporación de la maquinaria traccionada por hidrocarburos, la agro-petro-química y la genética, en el mundo agropecuario. En este proceso iniciado entre las décadas de 1960 y 1990, se acentúa con la incorporación de las semillas transgénicas y la siembra directa a mediados de la década de 1990. Los efectos de estas transformaciones se extienden hasta el presente, en particular en la expansión agrícola brasileña, aún en desarrollo. El segundo cambio, se caracteriza por un aumento del precio relativo de los alimentos después de tres décadas de una baja y estancamiento de los mismos que limitó fuertemente la capacidad de generación de excedentes y su acumulación.

Estas dos transformaciones superpuestas, no se produjeron en el vacío, sino que atravesaron la realidad de los sistemas socioeconómicos locales que pueblan el espacio agropecuario pampeano en ambos países. Sus efectos todavía constituyen un objeto de indagación pues afectan a estos sistemas socioeconómicos en su totalidad, modificando todas las características relevantes de su estructuración y desarrollo.

En este marco, el trabajo tiene por objetivo principal analizar los cambios demográficos y en la estructura urbana producidos en el contexto de estas transformaciones considerando allí tres dimensiones básicas. Por una parte, la dinámica poblacional basada la tasas fecundidad, estructura etaria, crecimiento vegetativo, migraciones internas y externas, condiciones de vida y nivel educativo de las unidades territoriales tomadas como referencia. Si bien se estudiarán las localidades o municipios como dichas unidades, en el caso argentino se recurrirá para ciertas variables a las unidades departamentales como objeto de estudio. En segundo lugar, y como resultado de lo anterior, el trabajo busca observar los cambios en la estructura urbana producidos en el contexto de estas transformaciones. Se pretende observar la dinámica poblacional de los distintos estratos de ciudades según su tamaño y los agrupamientos que se desarrollan en el marco estas transformaciones. Se pretende complementar estas este análisis observando el desarrollo de regiones de influencia que se transforman bajo el proceso de modernización agrícola señalado. Se observará en este caso, la dinámica de áreas económicas vinculadas por mercados de trabajos locales y el movimiento de mercancías que establecen patrones espaciales que llegan a incidir incluso en la estructura económica nacional de los países analizados.

El trabajo pretende hacer contribuciones al estudio comparado de regiones atravesadas por cambios tecno-productivos y económicos comunes y destacar allí el desarrollo de formaciones

sociales claves para interpretar el desarrollo suramericano reciente en diferentes escalas, entendiendo que la comprensión de la transformación demográfica resulta clave para el análisis de la infraestructura y las asimetrías que se producen."

## **Entorno urbano de la vía de FFCC como área estratégica para la inserción de nuevas funciones urbanas: el Distrito Tecnológico del conocimiento y la Innovación (TECI) en Mar del Plata**

Autores: María Andrea Mónaco<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. UNMDP. Mar del Plata, Argentina.

La investigación surge de observar una creciente tendencia, en la ciudad contemporánea, a la creación de distritos urbanos especializados como estrategia de promoción y revitalización urbana, vehiculizada a través de la normativa urbana, que incluye incentivos financieros y económicos para determinadas actividades comerciales, de producción y de servicios. En este marco, tuvieron su aparición los distritos tecnológicos y del conocimiento, en ciudades estadounidenses y europeas, más recientemente en América del Sur que, sin duda, han impactado provocando la reconfiguración y diseño de áreas urbanas, escenarios en los cuales el espacio público se convierte en el catalizador de dichos procesos.

En este caso se presenta el Distrito Tecnológico del conocimiento y la Innovación (TECI) de Mar del Plata (MDP), inserto en área de 40 hectáreas que se incorpora a un plan mayor denominado "Reconversión urbana con fines de interés público de espacios ferroviarios", el cual incluye proyectos y sitios estratégicos contiguos a las vías de FFCC, tales como el proyecto de Ciudad Judicial, el Corredor Amancio Williams con la Casa del Arroyo, el Complejo Universitario Gral. Belgrano, etc.

El área cuenta con un rico patrimonio modesto y ferroviario, que pertenece a fines de S. XIX y principios del S. XX. También cuenta con superficies vacantes, ya sea sin destino o desafectadas como depósitos, antiguos almacenes y galpones. Por otra parte, existe una considerable extensión de tierras en las inmediaciones de las vías de FFCC que pertenecen a distintas dependencias públicas y organismos mixtos, en donde observamos un valor diferencial y estratégico para ser transformado en espacio público.

La investigación tiene carácter exploratorio e intenta abordar aspectos disciplinares poco indagados o con escaso tratamiento desde su concepción. Se plantean tres ejes conceptuales que surgen de la literatura específica: 1) la tecnología, el conocimiento y la innovación como generador de nuevas economías, 2) el entramado público, privado y social como actor relevante del juego de roles para crear las sinergias necesarias, 3) la jerarquización del espacio público como estrategia para la renovación y rehabilitación urbana y como soporte para la creación de nuevas actividades. En este último punto es donde más se centra nuestra investigación, con el objetivo de estudiar la configuración del espacio en el que se desarrollan las actividades propias del distrito en relación a su entorno y a los procesos socio-espaciales resultantes de la traza de la vía ferroviaria en la ciudad.

## **Hidrovía Paraguay-Paraná, convivencia de una infraestructura extractivista en el espacio hidrosocial: conflictividad socioambiental y vida cotidiana**

Autora: María Celina Añaños<sup>1</sup>

<sup>1</sup>UNR. Rosario, Argentina.

En América Latina, la profundización del modelo extractivo y la expansión del agronegocio, a partir de la década de 1990, demandó la readaptación y la construcción de nuevas infraestructuras acordes a la demanda de producción y circulación de los flujos. En ese marco económico nace el proyecto establecido en el “Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay Paraná” (1992) para reducir los tiempos y economizar el transporte de los productos de exportación.

Esta infraestructura de transporte tomó centralidad, re-articulando un sistema productivo hiper-fragmentado e incorporó al espacio un nuevo sentido de totalidad mediante la logística, al mismo tiempo que generó asimetrías y puso en tensión otras lógicas preexistentes de apropiación, producción y significación del territorio hidrosocial en el que se inserta, realidad soslayada desde una mirada economicista.

En un trabajo reciente advertimos una multiplicidad de impactos sociales, urbanos y ambientales específicos ligados a la Hidrovía Paraguay Paraná (HPP) en el Área Metropolitana de Rosario (AMR), provincia de Santa Fe. Entre ellos la falta de regulación y control, como así también de estudios de impacto ambiental que permitan a los organismos estatales no sólo mitigarlos, sino avanzar en una planificación urbana metropolitana integrada y sustentable. Problemática que afecta un área de más de 70 kilómetros de costa, entre las localidades de Timbúes y Villa Constitución, que reúnen 32 terminales portuarias, y constituye el segundo polo agroexportador del país y el primer complejo oleaginoso a nivel mundial.

En este trabajo, nos proponemos avanzar resultados de tres localidades del AMR: Puerto General San Martín, Villa Gobernador Gálvez y Rosario, enfocados a relevar distintas facetas del contexto de conflictividad socio territorial y ambiental generada por la HPP a fin de avanzar en la problematización de un objeto de estudio complejo, que necesita profundizar el conocimiento de cómo se imbrican las diversas formas de apropiación y uso del espacio en el territorio costero fluvial, atendiendo tanto a las comunidades urbanas del área de estudio, como en las poblaciones que viven en las islas del río Paraná, el otro frente del mismo. El abordaje metodológico comprende observación in situ, entrevistas a informantes calificados y trabajo documental, desde una mirada interdisciplinaria.

Nuestra intención central es aportar así a la comprensión de cómo estas megas infraestructuras se insertan en la vida social precedente en el territorio y reconfigura la vida cotidiana de los sujetos y sus experiencias.

## **Autopistas elevadas en barrios consolidados**

Autor: Augusto Tovar<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Atto Estudio

Durante el 2020 fue elaborada la investigación “Red de autopistas urbanas: estimación de los efectos territoriales en la Ciudad de Buenos Aires”, para optar por el título de Magister en Economía Urbana. El enfoque evidencia la asimetría que representa para el desarrollo urbano y la calidad de vida, el funcionamiento de las autopistas elevadas en entornos consolidados.

Esta investigación aporta bases científicas y metodológicas de diagnóstico territorial, relacionadas al efecto causal de las autopistas elevadas sobre su entorno inmediato. Para lograrlo se utilizan antecedentes históricos y normativos, pero también, el procesamiento de datos abiertos y la utilización de herramientas econométricas que dimensionan impacto. Los resultados identifican 11.893 hogares afectados por contaminación sonora, reducción en la edificabilidad, reducción en el valor de las propiedades y aumento en la probabilidad de robo o hurto. La Ciudad de Buenos Aires es la principal centralidad de la región en términos de empleo, producción y servicios del país. Esta condición sustenta la utilidad de las autopistas en términos económicos y de movilidad; sin embargo, enfrenta desafíos de impacto ambiental y calidad de vida, que deben ser priorizados en el marco de la agenda de cambio climático y vulnerabilidad de las poblaciones. En el documento se analiza además la evolución del modelo de ciudad con autopistas, sus transformaciones y las posibilidades futuras de estas infraestructuras en los entornos urbanos. Optimizarlas, reemplazarlas por túneles o derribarlas, son las principales acciones que las ciudades vienen desarrollando, específicamente para la recualificación de zonas céntricas, frentes costeros y entornos barriales.

El documento completo fue publicado en los “Cuadernos de Investigación Urbanística de la Universidad Politécnica de Madrid – CI[ur]”, y se encuentra disponible en formato pdf. La propuesta en el marco de la convocatoria CEUR, sería profundizar en los aspectos del modelo de Ciudad con autopistas, cómo evoluciona su vigencia después de la pandemia y hacia donde viran las diferentes las ciudades en tiempos donde se evidencia con mayor intensidad, la vulnerabilidad en la calidad de vida de las personas y otras especies que habitan las ciudades.

## **Fallas en la provisión de agua potable y cloacas en Bahía Blanca: causas, respuestas y condicionantes desde la perspectiva de los actores del sistema**

Autoras: Valentina Viego<sup>1</sup>, María Emilia Estrada<sup>2</sup>, Lucía Díaz<sup>3</sup> y Rocío Bast<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Bahía Blanca, Argentina

<sup>2</sup>Universidad Nacional del Sur

<sup>3</sup>Depto. Economía, Univ Nacional del Sur, IIESS-Conicet

<sup>4</sup>Depto. Economía, Univ Nacional del Sur

Desde 2009 la población de Bahía Blanca padece problemas de acceso al servicio de agua potable. Esto se ha manifestado en disminución de la presión del servicio en los barrios en forma heterogénea (con casos extremos de cese del abastecimiento) y una elevada turbiedad en el ingreso de agua cruda a las plantas potabilizadoras lo que afecta varios de sus atributos (incolora, inodora, insípida, libre de elementos en suspensión) percibidos por los usuarios residenciales más allá del tratamiento. Este problema ha sido atribuido a una menor disponibilidad de agua cruda en la principal fuente de captación del recurso (dique Paso de las Piedras) por la disminución de las precipitaciones. Esto ha justificado la declaración de emergencia hídrica por parte de las autoridades provinciales y municipales en 3 oportunidades y varios llamados a racionalización del consumo en los últimos 15 años. A la vez, se han registrado filtraciones y roturas persistentes en la red de distribución y desbordes cloacales. Desde entonces se han propuesto inversiones en infraestructura orientadas a superar el déficit del recurso y garantizar el acceso a los servicios de agua potable y cloacas a los usuarios (nuevos pozos, nuevo acueducto, reemplazo de cañerías, ampliación de capacidad de potabilización, reutilización de aguas residuales, etc.). En algunos casos esas propuestas han conseguido financiamiento y alcanzado la fase de adjudicación. Sin embargo, hasta la fecha ninguna de esas obras se ha completado. El objetivo de este trabajo es analizar la situación de abastecimiento del servicio de agua potable y cloacas en la ciudad de Bahía Blanca con el fin de identificar los factores que obstaculizan las mejoras en su provisión. Para ello se presenta el marco regulatorio, se listan los diversos eventos en los que se han expresado los problemas de abastecimiento del recurso y se describen los proyectos propuestos para mejorar la infraestructura de provisión del servicio. Este repaso es el insumo para la realización de entrevistas en profundidad a actores relevantes. Las entrevistas intentan abordar la ponderación otorgada por los agentes a diversas hipótesis que se han formulado sobre el origen de los problemas de provisión de agua y cloacas (pérdida de fuentes de captación, consumo residencial elevado, consumo industrial elevado, obsolescencia de la red de distribución, conexiones clandestinas, etc.) y de los factores que han demorado o suspendido las respuestas del prestador y de las respectivas gestiones de los gobiernos provincial y municipal (fallas de gestión, cuadros tarifarios rezagados, organización sindical). El trabajo no pretende dar una respuesta definitiva de ninguno de estos aspectos (causas y respuestas) sino analizar de un modo crítico los posicionamientos de distintos actores en torno al problema con el fin de identificar elementos que podrían condicionar la provisión futura de este servicio esencial.

## **Condiciones de habitabilidad y políticas de infraestructura en un barrio popular del conurbano bonaerense.**

Autora: Clara Zuñiga<sup>1</sup>

<sup>1</sup> CONICET, IDAES - UNSAM

Bicentenario, ubicado en el conurbano bonaerense, es uno de los 5687 barrios populares (BP) registrados en nuestro país: Argentina (RENABAP, 2022). Los BP son un tipo de urbanización que existe hace tiempo, donde prima la precariedad, el hacinamiento y el déficit de servicios. Quienes habitan en BP no disponen de fuentes seguras de agua. Al 2022, sólo el 8,43% dispone de conexión formal a la red de agua con factura y apenas el 2,58% a la red formal de cloacas (Observatorio de Barrios Populares, 2023). Es la misma población que a falta de servicios públicos - como sucedió con el agua durante la pandemia por COVID19 - resuelve por cuenta propia la gestión y la producción de otras modalidades de acceso.

Mayormente habitados por el género femenino, con una fuerte proporción de infancias y con hogares a cargo principalmente de mujeres, los BP son barriadas que dependen de la organización para mejorar su condición de vida. Allí, la Secretaría de Integración Socio Urbana (SISU), junto a una cooperativa de trabajo perteneciente al Movimiento de Trabajadores Excluidos (MTE) y un equipo de técnicas/os llevó adelante un Proyecto Ejecutivo General (PEG) y un Proyecto de Obra Temprana (POT).

Entre 2020 y 2022, diferentes actores público-privados y de la economía popular implementaron una política pública que atendió esta necesidad. Y lo hicieron a partir de técnicas y tecnologías con una doble función: el mejoramiento habitacional a partir de criterios de diseño bio-ambiental y, la mejora de la infraestructura utilizando tecnología Low Tech, puntualmente sistemas pasivos intralote de depuración primaria y secundaria del efluente cloacal. A un año de esta intervención, el objetivo de esta ponencia es evaluar cómo esta experiencia modificó las condiciones de habitabilidad física y ambiental de la vivienda y su entorno.

Para lograr este objetivo, utilizamos tres técnicas de investigación. Una de ellas es el análisis documental de documentación técnica de proyecto y, material fotográfico de las viviendas y su entorno inmediato, antes y post intervención. La segunda técnica apunta a determinar las cualidades tanto del agua desechada en las zanjas y pozos tradicionales como del agua que sale del sistema de fitorremediación en base a patrones físico químicos de calidad de agua. Por último, la tercera técnica recupera la voz de la población y la mirada que tienen sobre la intervención a partir del desarrollo de entrevistas semiestructuradas.

Esperamos que este trabajo abone al debate en torno a la vivienda como derecho y catalizador de los demás derechos. Y aporte nuevas formas de construir conocimiento en torno a las políticas públicas implementadas en barrios populares.

A modo de adelanto, la mera provisión de infraestructura y tenencia no alcanza. Es necesario aprender de iniciativas emergentes, que respondan a las cualidades de las periferias latinoamericanas, que incluyan los conocimientos disponibles por la población y que ayuden a los habitantes a generar nuevos recursos y capacidades, tanto en materia de autogestión como en tareas de mantenimiento de infraestructura.

## **El nuevo orden de la carretera: infraestructura y mercados del transporte entre Bolivia y Chile.**

Autor: Alejandro Garcés<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Universidad Católica del Norte. Instituto de Investigaciones Arqueológicas y Museo

Situándonos en un recorte de lo que se ha conocido como eje de Capricornio, específicamente en la espacialidad articulada por las rutas que conectan las ciudades de Iquique y Oruro (ruta 15 en Chile, ruta 12 en Bolivia), y en el contexto de auge de corredores y zonas francas que entre Pacífico y Atlántico conectan el flujo transnacional de personas, de mercancías de toda índole, de la producción extractivista, etc., abordamos etnográficamente la pavimentación carretera que conecta dichas ciudades desde hace solo una década, y que conduce a la formación de un mercado del transporte que hace emerger o produce nuevos actores y agencias institucionales, que reinscribe prácticas tradicionales, que reconvierte economías y transnacionaliza familias y negocios. La articulación entre los imaginarios de progreso y velocidad que caracterizan la agencia de la infraestructura carretera, y el modo singular en que la acumulación transportista de camiones, buses, minibuses y demás vehículos, viene a reorganizar, rejerarquizar, reordenar las relaciones de poder y la forma en que se amalgama economía, política y etnicidad entre las poblaciones y territorios de la nueva espacialidad así producida. La ponencia se orienta a densificar la agencia que infraestructuras como las rutas terrestres tienen en la configuración de nuevos ensamblajes entre materialidad, vida cotidiana, movilidad, formas de acumulación e imaginarios de velocidad y progreso.

## **Tras las huellas del ferrocarril: desplazamientos, apropiación y familias en el noreste de Santa Fe.**

Emilia Mosso<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Becaria posdoctoral de CONICET / Instituto de Investigaciones en Desarrollo Urbano Tecnología y Vivienda IIDUTyV – Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina

Tras la traza del ferrocarril, y de las huellas de lo que históricamente este represento, territorios y espacios son resignificados otorgándoles diferentes apropiaciones que reconfiguran los usos que alguna vez tuvieron para transformarse en lo que actualmente son. En Latinoamérica, estas reapropiaciones y reconversiones de las infraestructuras ferroviarias son diversas, dependiendo del contexto geográfico y social en el cual se encuentran insertas. Por una parte, grandes corporaciones nacionales e internacionales en acuerdo con aparatos estatales mercantilizan los usos del suelo y priorizan su valor de cambio, transformándolos en centros comerciales, condominios residenciales, estadios y polideportivos, entre otros. Como contrapartida, individuos y familias, despojados de sus condiciones materiales de existencia, se apropian también de estas huellas otorgándoles vida, priorizando su valor de uso y el de las necesidades habitacionales relacionadas. Se trata, en suma, de desigualdades, luchas y asimetrías estructurales en torno al espacio construido en las cuales algunas fracciones de la sociedad obtienen riquezas y otras, buscan subsistir. En este contexto, esta investigación pretende dar continuidad a un estudio de campo ya iniciado que tiene génesis en una requalificación urbana de un entorno empobrecido en el noreste de la ciudad de Santa Fe, Argentina. Se trata de un proceso de relocalización de familias que tuvo inicios en el año 2014 a través de un programa instrumentalizado por el gobierno de la ciudad de Santa Fe, en articulación con una organización social; el cual comprendió el otorgamiento de nuevas viviendas a las familias y la promesa de la regularización dominial de sus nuevas casas. Sin embargo, esta problemática comprende un cuyo arco temporal que comienza con familias desplazadas de la provincia de Chaco, quienes llegaban en tren e instauraban sus casas precarias en las proximidades de las vías férreas, o bien, sobre sus trazas. En este sentido, este trabajo tiene como objetivo reconocer estas nuevas resignificaciones en torno al espacio construido a partir de la perspectiva de las y los habitantes involucrados y aportar a las discusiones propuestas desde un estudio de caso inserto en una economía global capitalista profundamente desigual en la cual se entrelazan procesos de disputas por el suelo y la vivienda junto a obras de mejoramiento urbano financiadas por organismos internacionales. Para esto, se propone una metodología cuali-cuantitativa desde una perspectiva etnográfica-antropológica en su triple acepción de enfoque, método y texto (Guber, 2016) que, apoyada en entrevistas y trabajo de campo, permita dar cuenta de otras lógicas de apropiación del espacio que prioricen sus valores de uso y no de cambio.