



---

**Zunino Singh, Dhan, Melina Piglia, Melina y Valeria Gruschetsky (coords.). Pensar las infraestructuras en Latinoamérica**

Autor(es): Wilson, C.

Fuente: H-industri@: Revista de Historia de la Industria, los Servicios y las Empresas en América Latina, N° 29 (diciembre 2021), pp. 149-152.

Publicado por: Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

Vínculo: <http://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/2206>

---



Esta revista está protegida bajo una licencia *Creative Commons Attribution-NonCommercialNoDerivatives 4.0 International*.

Copia de la licencia: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>.

## ¿CÓMO CITAR?

Wilson, Cristian (2021) **Zunino Singh, Dhan, Melina Piglia, Melina y Valeria Gruschetsky (coords.). Pensar las infraestructuras en Latinoamérica.** *H-industri@* 29: 149-152.

<http://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/2206>



H-industri@ es una revista académica semestral editada en el marco del **Área de Estudios Sobre la Industria Argentina y Latinoamericana (AESIAL)** del **Centro de Estudios de Historia Económica Argentina y Latinoamericana (CEHEAL)**, perteneciente al Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires (IIEP-Baires): <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind>

**Zunino Singh, Dhan, Melina Piglia, Melina y Valeria Gruschetsky (coords.). *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Buenos Aires: Editorial Teseo, 2021**

Este libro coordinado por Zunino Singh, Piglia y Gruschetsky reúne una serie de artículos que colocan en el centro del análisis a las infraestructuras en América Latina. En él, una variada gama de especialistas y académicos latinoamericanos de las ciencias sociales, compuesta por antropólogos, sociólogos, historiadores, urbanistas, e incluso también arquitectos e ingenieros, presentan sus investigaciones en torno a las infraestructuras tradicionales y nuevas. Ferrocarriles, carreteras, metros, represas, aeropuertos y parques públicos, situados espacial y temporalmente a partir del abordaje de estudios de caso, invitan a repensar la relación entre las infraestructuras y la sociedad, la economía, el Estado y las políticas públicas, la naturaleza, la cultura, la tecnología y los conocimientos expertos.

El primer artículo, de Marcelo Mardones Peñaloza, titulado: “Tren, logística y ciudad: el Ferrocarril de Circunvalación en Santiago de Chile (1890-1994)” aborda las etapas de diseño, construcción, expansión y posterior desmantelamiento del servicio de tren urbano que articuló los espacios periféricos con la capital chilena y el sur. Afirma que en el último tercio del siglo XIX la élite fue materializando la obra que posibilitó el transporte de cargas y pasajeros con la edificación de estaciones, vías y terminales que unían zonas agrícolas e industriales con el centro de distribución y consumo. Pero, plantea el autor, hacia 1930 el ferrocarril (FF.CC.) se convirtió en un obstáculo para la vialidad y comenzaría una etapa de desmantelamiento, intervenciones y repliegue, en la que se suprimieron vías férreas, estaciones, el servicio de pasajeros y se consideraron otros medios, hasta que el programa neoliberal adoptado por la dictadura militar de 1973-1990 le asestó el golpe definitivo.

Seguidamente, Maximiliano Velázquez sostiene, en: “La heterogeneidad de la infraestructura ferroviaria latinoamericana y sus prácticas de mantenimiento”, que la extrema heterogeneidad del sistema ferroviario en América Latina ha conspirado para que continúe siendo en la actualidad el componente central del sistema de transporte, hegemonizado hoy por el autotransporte de cargas y pasajeros. Aunque reconociendo las variantes nacionales, el autor aborda los condicionamientos socio-históricos comunes de los FF.CC. en su articulación territorial y en los ciclos de mantenimiento de la infraestructura.

Stephanie McCallum, en: “Formaciones engendro: mantenimiento diferido y movilidad precaria en los ferrocarriles del AMBA”, comienza relatando la experiencia de una de las víctimas de la tragedia de Once del 2012 en Argentina y se pregunta: ¿qué experiencias y prácticas suscita una infraestructura deteriorada?, señalando que los estudios sobre infraestructura suelen ignorar las prácticas de mantenimiento y reparación que posibilitan a los sistemas de transporte seguir funcionando. Su investigación empleó entrevistas a trabajadores ferroviarios y pasajeros de las líneas Sarmiento y Mitre, concesionadas a la empresa Trenes de Buenos Aires (TBA), quienes denominaron como “formaciones engendro” a los trenes que presentaban fallas y tendencia a incendiarse, descarrilar o colisionar.

En: “¿Cómo viajan las infraestructuras? El caso de los sistemas de metros latinoamericanos”, Dhan Zunino Singh se propone indagar en los modos a partir de los cuales “viajaron” los sistemas de transporte subterráneos del hemisferio Norte a las ciudades latinoamericanas, produciendo una transferencia de tecnología y saberes, aunque ensamblados

localmente, atendiendo a las particularidades de planificación y construcción de cada nación, matizando la homogeneización espacial. El subterráneo dio rapidez al transporte masivo y evitó la congestión del tráfico, buscando ofrecer servicios públicos accesibles, masivos y baratos. Hacia 1950 y 1960, con impulso desarrollista, la construcción de metros en Santiago de Chile, México, Caracas y San Pablo obedeció a planes urbanísticos con la participación y garantía de los estados nacionales, con financiamiento externo o propio. Si bien con una impronta nacionalista común, cada país le dio una marca local a la infraestructura, con innovaciones tecnológicas, arquitectura, características del subsuelo y diseño que los hace singulares.

El artículo de Alexis De Greiff: “El ‘Estado en acción’ en las relaciones centro-periferia: el caso de una carretera colombiana ca. 1930” tiene por objeto la historia material de la fragmentación territorial, política y social a partir de las vías de transporte automotriz en los albores del sistema de carreteras colombiano entre 1920 y 1931. Cuestionando las interpretaciones sobre la falta de integración territorial basadas en el determinismo geográfico, De Greiff señala que Estado-nación e infraestructura “coproducen” la materialización del “Estado en acción” intentando, con los proyectos, tejer el territorio y unir a la sociedad.

Rosa Elena Ficek, en: “La carretera de Darién, el Estado panameño y los pastos sin historia”, aborda los proyectos de construcción de la Carretera de Darién en la provincia de Panamá, caracterizada por ser un gran bloque vegetal, limítrofe de Colombia, para conectar con la Carretera Panamericana. Según la autora, este proyecto infraestructural iniciado por el Estado hacia 1970, imponiendo un orden nacional, mestizo, racional y capitalista, se asienta sobre una lógica de poder colonial en la que la cultura domina sobre la naturaleza y los nativos. Con parte del financiamiento y asistencia técnica norteamericana en la década de 1970, el Congreso decidió no asignar más fondos al proyecto, abandonando a Panamá y a Darién, siendo en la actualidad una carretera sin terminar, con grandes áreas deforestadas, con pastos y ganado que están vinculados a la historia colonizadora.

“Infraestructura vial y territorio. El caso del Acceso Norte (1920-1960)”, de Valeria Gruschetsky, aborda el problema de la falta de infraestructuras acordes a las posibilidades reales de circulación vehicular, en el contexto de expansión del automotor, tomando el caso de la construcción del Acceso Norte a la ciudad de Buenos Aires bajo el plan de la Dirección Nacional de Vialidad. La articulación del tránsito urbano con el carretero y la organización de los accesos a la ciudad hicieron que, durante la década de 1930 y primeros años de 1940, la obra del Acceso Norte se pensara en términos de reactivación económica y modernización caminera. En épocas del desarrollismo, concluye la autora, se retomaron las obras, en un contexto marcado por la masividad del automóvil y de la industria automotriz.

Anahí Ballent, en: “Del desierto al vergel. Los diques de la Dirección General de Irrigación del MOP (Argentina, 1900-1930)”, estudia el caso de Embalse Río Tercero, en el valle de Calamuchita, Córdoba, surgido desde su concepción a partir de la Ley Nacional de Irrigación destinada al riego de zonas áridas y semiáridas, propio de las élites de fines del siglo XIX que veían en el modelo económico agroexportador las bases de crecimiento del país. Éste, afirma la autora, posteriormente fue cambiando sus objetivos: producción de energía hidroeléctrica en los años 1930, luego nuclear en los años 1970, y ámbito de turismo y deportes náuticos actualmente. En el marco de un modelo de industrialización el es-

tado se planteaba la producción de energía barata a partir de las obras de embalse, que se materializó con la instalación de la primera central hidroeléctrica.

Fernando Williams, con: “El ocaso de la represa hidroeléctrica: infraestructura, ambiente y paisaje en la agenda problemática del siglo XXI”, se propone identificar los principales argumentos que han socavado la legitimidad de los grandes proyectos hidroeléctricos. Hacia 1990 comienza el declive de la represa hidroeléctrica con la privatización de AyEE y el retiro de capitales privados y el menor financiamiento de organismos internacionales de crédito destinados a proyectos hidroeléctricos, dados los altos costos sociales y ambientales. Concluye el autor que la avanzada neoliberal en América Latina se dio junto con el movimiento ambientalista que argumentaba en contra de la HE: modificación de los cursos de agua, la violencia por la relocalización de las poblaciones, la acusación de extractivismo, represas en zonas alejadas que abastecen a los grandes centros urbanos del centro del país.

Melina Tobías, en: “Agua e infraestructura en el Gran Buenos Aires. Entre experiencias descentralizadas y formas autogestivas de prestación”, analiza el servicio de agua y saneamiento en la periferia de Buenos Aires enfocado en el rol que asumen las infraestructuras en la vida cotidiana de los sujetos. Las redes de agua y cloaca son pensadas como un sistema técnico de gran escala que define procesos de integración y fragmentación de las ciudades (neo) liberales. Su investigación se centró en el partido de José C. Paz, con una gestión municipal de las redes. Ante un episodio de crisis sanitaria ocurrido en 2009, las redes de distribución de agua se mezclaron con efluentes cloacales y generó enfermedades hídricas en el barrio y experiencias traumáticas, lo cual fue generando estrategias individuales de reparación y aprovisionamiento, que tampoco resuelven sus problemas.

En: “Beneficios y desafíos en la implementación de infraestructura azul y verde: una propuesta para la RMBA”, los autores Daniel Kozak, Hayley Henderson, Demián Rotbart y Rodolfo Aradas se proponen indagar, desde un abordaje multidisciplinar, en las ventajas que proporcionan las IAV (Infraestructura Azul y Verde) para la planificación y gestión de las aguas urbanas, en oposición a la convencional forma en que lo hace la infraestructura gris con el entubamiento de ríos y arroyos, ocultando los rasgos naturales. En contextos urbanos de alta densidad poblacional y de ocupación del suelo, las IAV suponen un desafío para la Región Metropolitana de Buenos Aires como forma de gestionar el drenaje pluvial, capturar y fijar el agua, evitar inundaciones, regular las temperaturas y mejorar la calidad del aire.

Paola Jirón y Walter Imilán, en: “Infraestructuras temporales o las precarias formas de construir ciudad en América Latina”, abordan el “urbanismo táctico” o “temporal” en Santiago de Chile, sus potencialidades y dificultades. Las movilidades urbanas se articulan con las infraestructuras fijas o que las posibilitan y son claves para comprender las grandes transformaciones y las desigualdades sociales existentes. Las intervenciones incentivan la creatividad, son flexibles y de bajo costo (las ferias libres, la limpieza de basurales, las cicletadas de Masa Crítica, ciudadanos que realizan caravanas en bicicleta promoviendo la movilidad sostenible). En ese sentido, la experiencia de Santiago de Chile, en contexto de pandemia y pospandemia, planteó desafíos para la recuperación económica y del empleo, que incluyó la generación de ciclosendas de emergencia para permitir el distanciamiento social y evitar el uso de transporte público, con pinturas y ampliación de veredas. El problema, afirman, es que pueden tornarse precarias.

“Renovación técnica, infraestructura aeroportuaria y conectividad aérea en el marco del ‘desarrollismo autoritario’ (Argentina, 1966-1970)”, de Melina Piglia, tiene por objetivo analizar los antecedentes y avances en la construcción de infraestructura aeroportuaria durante el gobierno de Juan Carlos Onganía. Con el tráfico aéreo en aumento, había tensión con la deficiente infraestructura (pistas, comunicaciones, iluminación). En 1966, un nuevo Plan de Infraestructura Aeronáutica incrementaba la cantidad de obras urgentes para varias ciudades del país, a partir de compras de jets más grandes y mejoramiento de pistas, para atender al mayor número de pasajeros.

Finalmente, Felipe Mujica y Vinícius Rocha Bísaro, en: “Experiencia del pasajero en terminales de aeropuertos: un estudio sobre la satisfacción del pasajero en los principales aeropuertos brasileños”, proponen analizar el desarrollo del sector aéreo de Brasil en los últimos veinte años y su influencia en la satisfacción de los pasajeros. El desarrollo económico y social del país a comienzos de 2000 había incrementado la cantidad de viajeros, aunque se precisaba inversión en el sector. La Secretaría de Aviación Civil implementó la encuesta de satisfacción del pasajero desde el 2013, indagando en el grado de satisfacción hacia los 20 principales aeropuertos del país, incluyendo las percepciones sobre sus servicios, cuyos resultados, concluyen, arrojaron que entre 2013 y 2019 hubo un predominio de valoraciones positivas de los pasajeros.

Este libro, a partir de la mirada interdisciplinaria que proponen sus autores, realiza una gran contribución a pensar y debatir los contextos históricos en que fueron concebidas, planificadas, construidas, mantenidas y desmanteladas diversas infraestructuras de transporte, hídricas y urbanas en distintos países de América Latina. A su vez, sus artículos constituyen una referencia académica obligada a la hora de poder comprender su evolución, sus procesos de transformaciones y su pervivencia en el tiempo, lo cual supone el enorme desafío para las sociedades y estados latinoamericanos de edificar infraestructuras y relaciones sociales que unan, incluyan y mejoren el bienestar y la calidad de vida de las personas, en el marco del capitalismo globalizado actual.

Cristian Wilson  
Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales (FHAyCS)  
Universidad Autónoma de Entre Ríos (UADER)  
[cristianjswilson26@gmail.com](mailto:cristianjswilson26@gmail.com)