

- **Mesa Nº: 25**
- **Título de la mesa:** Infraestructuras, redes y flujos en la configuración de las ciudades latinoamericanas modernas (S. XIX-XX)

- **Eje temático:** Infraestructuras urbanas y del territorio

- **Resumen:** Si observamos lo urbano como un organismo, sin la connotación que el positivismo ha dado a esta metáfora, podremos reconocer que el mismo está compuesto de redes de infraestructuras destinadas a conducir, controlar, distribuir diferentes tipos de flujos “vitales” para su funcionamiento, tales como la circulación de agua, gas, electricidad, alimentos, dinero, información, personas, etc. Dichas redes, además, dan cuenta de que la ciudad se extiende más allá de sus límites físicos o jurídicos y sobrevive gracias a esas relaciones que establece con otros lugares remotos. Revelan, por lo tanto, que la ciudad misma es parte de redes mayores (regionales, nacionales, globales).

Es el propósito de esta mesa dar cuenta, a través de trabajos historiográficos, del rol de las infraestructuras en la producción de las ciudades latinoamericanas durante sus procesos de modernización en los siglos XIX y XX. Se busca a través de los trabajos empíricos poner en discusión el modo en que el espacio urbano está configurado por sets de redes de infraestructuras que lo organizan internamente y lo conectan externamente, y cuya función está en relación con diferentes tipos de flujos. Asimismo, la mesa se propone reconstruir históricamente dichas infraestructuras urbanas abordando su materialidad y su relación con el espacio urbano; las controversias socio-tecnológicas (saberes, tecnologías, representaciones, prácticas y relaciones sociales) en el procesos de planificación, construcción, operación y mantenimiento a lo largo del tiempo. Por lo tanto, los objetos en discusión podrán ser abordados desde diferentes ángulos, desde los saberes técnicos a las políticas, desde los proyectos a la organización socio-técnica, desde su materialidad a su mantenimiento, desde los conflictos a los usos y representaciones, por ejemplo.

A modo orientativo listamos objetos que son posibles de ser discutido en esta mesa, sin que éste sea excluyente: canales; redes eléctricas, de gas, telefónicas; obras sanitarias, infraestructuras de transporte (ferroviario, tranviario, marítimo, fluvial, automotor, aéreo); tecnologías de comunicación.

- **Coordinadores:**

- **Nombre del coordinador 1:** Dhan Zunino Singh

- **E-mail coordinador 1:** dhasebastian@gmail.com

- **Afiliación Institucional del coordinador 1:** CONICET, Universidad Nacional de Quilmes

- **Nombre del coordinador 2:** Víctor Márquez

- **E-mail coordinador 2:** vmarquez@victormarquez.com

- **Afiliación institucional del coordinador 2:** Instituto de Innovación Urbana, Mexico

- **Ponencias:**
- **Nombre ponente 1:** Lena Império Hamburger
- **Afiliación institucional:** Universidad Nacional de Colombia
- **E-mail:** limperioh@unal.edu.co
- **Título:** La construcción de infraestructuras urbanas a partir del diálogo entre el vecino y el gobierno de la ciudad, Bogotá, década de 1920
- **Resumen:** Para comienzos del siglo XX la ciudad de Bogotá, capital colombiana, se transformaba de forma muy contundente. Surgían las primeras urbanizaciones privadas, los primeros barrios apartados del centro histórico, se construían obras de infraestructura urbana, alcantarillado, acueducto, alumbrado y aseo. Se transformaban las necesidades, pero también las maneras de vivir, de pensar y de planear el territorio. El artículo propuesto trata sobre la construcción de las primeras obras de pavimentación, alcantarillado y acueducto en esta ciudad, a partir de la presión que ejercía la población por medio de peticiones al Concejo de Bogotá. La fuente analizada son las cartas escritas por los habitantes de la capital, en la segunda década del siglo XX, donde hacían reclamos, peticiones y comentarios sobre las obras que son necesarias o que se estaban realizando en sus calles o barrios. A partir de las cartas y de las respuestas e informes del Concejo es posible mapear la construcción de estas redes, y comprender cuál fue la lógica o plano a la que obedecieron. Se considera que la fuente permite revelar la importancia de estos actores tanto en el proceso de transformación de la capital, como en la estructuración de una incipiente organización institucional de la Municipalidad en lo que tiene que ver con la administración y planeación urbana. El estudio propuesto es un importante marco para comprender tres grandes cuestiones: las diferentes formas de asociación de la población y organización civil que aparecieron durante esa década, motivadas por la necesidad de construcción de las infraestructuras de pavimentación, alcantarillado y acueducto; las herramientas que crea el Concejo para responder a las peticiones de la población y dar cuenta de la construcción de dichas redes; y por fin, los cambios que la ciudad y cada barrio atraviesa a partir de estas redes

- **Nombre ponente 2:** Víctor Márquez
- **Afiliación institucional:** Instituto de Innovación Urbana, Mexico
- **E-mail:** vmarquez@victormarquez.com
- **Título:** Resistencia contra Utopía, el lado oscuro de la historia del Aeropuerto de México
- **Resumen:** Pocos saben que el presidente Francisco I. Madero sería el primer jefe de estado a nivel mundial en volar en un avión. Durante una mañana de 1911 sobrevolaría por el entonces Aeródromo de Balbuena, hoy mejor conocido como el AICM. La compleja

historia del Aeropuerto de México se remonta a las controvertidas decisiones acerca de donde ubicarlo, como expandirlo y hoy eventualmente como demolerlo. A lo largo de más de un siglo, ésta infraestructura ha sido centro de múltiples controversias públicas, dentro de las que destacan el peligro de los sobrevuelos por la zona urbana, la contaminación acústica, lo inapropiado de las condiciones geotécnicas del terreno, la falta de espacio de crecimiento y el hacinamiento contiguo. ¿Por qué está el aeropuerto rodeado por cinco millones de pobres? Este ensayo hace un recuento de sus momentos más tensos en cuanto a la relación entre usuarios, habitantes y las políticas de estado con respecto a su línea de cambio en la historia. Además se discute aquí las razones que pasarían de lo tecnológico a lo subversivo y eventualmente a la revuelta social. El texto entrelaza deliberadamente los aspectos socio políticos con los técnicos en términos de planeación aeroportuaria e ingeniería aeronáutica, ya que solo bajo ésta óptica es posible entender su cambio y conflicto. El análisis tiene como telón de fondo críticas e ideas de Scott, Winner, Latour, Idhe y Bijker con respecto a la compleja relación entre el estado y las iniciativas tecnológicas. Dentro de éste mosaico se analizará el poder discursivo y modernizador de la idea de los “aeropuertos nacionales”, las políticas y la retórica progresista de los regímenes presidencialistas mexicanos, las redes de corrupción y poder, así como las respuestas populares organizadas. Ante el anuncio de su reubicación en un terreno casi contiguo, el ahora llamado NAICIM: ¿Será acaso como se ha anunciado el aeropuerto más grande del mundo? ¿Será esta la última, gran utopía de la ciudad?

- **Nombre ponente 3:** Valeria Gruschetsky
- **Afiliación institucional:** IECT-UNQ/UBA/UNTREF
- **E-mail:** valeriaana@gmail.com
- **Título:** Infraestructuras urbanas de movilidad en Buenos Aires. La proyección de los accesos a la ciudad (1940-1960)
- **Resumen:** La inauguración de la avenida de circunvalación de la ciudad de Buenos Aires a mediados de 1941 tuvo como objetivo principal permitir la rápida circulación entre sus diversos barrios, así como también con sus zonas aledañas. Para ello, el director del proyecto, el Ingeniero Pascual Palazzo, planteó a la avenida como parte de un “reticulado esquemático formado por arterias radiales y anulares” que deberían cubrir la zona urbana y suburbana de la Capital Federal y del Gran Buenos Aires. Esta avenida, la General Paz, debía estar en combinación con las grandes arterias radiales de ingreso y egreso de la Capital; es decir que los accesos, a pesar de estar en estudio en el momento de ejecución de la Avenida, conformaron parte del proyecto de gran circulación propuesto por el ingeniero Palazzo.

En estos términos la Avenida General Paz, a pesar de posibilitar la circulación a lo largo de sus más de 24 km, no estaba terminada. La conexión con las grandes rutas nacionales a través de los accesos radiales fue el objetivo que se planteó la flamante división técnica encargada de los accesos urbanos dentro de la Dirección Nacional de Vialidad. En este

trabajo nos proponemos indagar sobre el proceso de proyección y construcción del sistema de accesos a la ciudad de Buenos Aires, poniendo especial atención en el rol desempeñado por la Oficina de Accesos a Grandes Ciudades y las transformaciones territoriales generadas por las obras. Los objetivos técnicos propuestos por la flamante división serán analizados a la luz de los cambios político-económicos acaecidos durante los gobiernos peronistas y desarrollistas, focalizando en el cruce entre la implementación de políticas de infraestructuras viales y el desarrollo del parque automotor argentino.

- **Nombre ponente 4:** María Alejandra Saus
- **Afiliación institucional:** FADU-UNL / CONICET
- **E-mail:** produccioncientificaydocencia@gmail.com
- **Título:** Estaciones ferroviarias en la reconstrucción de espacio público urbano: semejanzas y contrastes entre una ciudad argentina de fundación hispánica y otra de reciente formación
- **Resumen:** Así como las ciudades iberoamericanas coloniales debieron mutar sus roles al momento de la Independencia, de la formación de los Estados modernos y del advenimiento de los ferrocarriles que las conectaron al Sistema Capitalista Mundial; también los núcleos urbanos debieron adaptarse a nuevas redes de transporte y configuraciones internas llamadas a incorporar la infraestructura ferro-portuaria en breve tiempo. Estas ciudades quedaron vinculadas a redes técnicas que le eran ajenas (regionales, nacionales, globales) y, a la vez, fueron protagonistas de procesos de modernización impactados por estaciones ferroviarias terminales y secundarias. La escala y complejidad de ese impacto a nivel local dependió, en gran medida, del desempeño de cada ciudad en el modelo agroexportador, siendo determinantes: la productividad de su hinterland, la participación como nodo litoral o mediterráneo y la condición de cabecera portuaria o ciudad intermedia. Esa organización jerárquica fue replicada al interior del hecho urbano al incorporarse equipamientos ferroviarios de diversos propietarios, magnitudes y categorías, estableciendo reconfiguraciones parciales del entorno preexistente a partir de fragmentos de redes regionales. La forma urbana y los espacios públicos y privados fueron redefinidos o resignificados en reciprocidad con los ciclos de uso de las infraestructuras. En tal contexto, nos preguntamos: ¿qué características tuvieron esos procesos de modernización en ciudades de mediana escala con decantados sedimentos históricos y cuáles otras en aquellos núcleos urbanos que se formaron o consolidaron al compás del ferrocarril? El objetivo específico del trabajo integra un proyecto amplio de investigación en curso y consiste en comparar dos casos representativos de ambas condiciones: Santa Fe y Bahía Blanca. En ellos, la ponencia abordará vinculaciones entre estaciones ferroviarias y espacio público desde una perspectiva multidisciplinar que permita complejizar tradicionales abordajes de historiografía urbana, discutiendo semejanzas y contrastes en los siguientes pares

problemáticos: ferrocarril-puerto; arquitectura ferroviaria-sistema primario urbano; ciudad central-ciudad periférica; tradición-modernidad.

- **Nombre ponente 5:** Guillermo Guajardo Soto
- **Afiliación institucional:** Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, Universidad Nacional Autónoma de México
- **E-mail:** g.guajardosoto@gmail.com, guillermo.guajardo@unam.mx
- **Título:** Infraestructuras y logística en el espacio urbano: terminales, patios y talleres de mantenimiento ferroviario como modeladoras de ciudades en Chile y México, ca. 1850-1960
- **Resumen:** La llegada del ferrocarril y de la navegación a vapor en el siglo XIX tuvo un impacto considerable sobre las ciudades latinoamericanas, en especial la función de mover cargas masivas de bienes redefinió el espacio urbano para emplazar la infraestructura de vías férreas, puentes, terminales, muelles, patios de movimiento y almacenes. También impactó en el trazado de calles para mover carretas arrastradas por animales y entregar la carga en el punto de retail. El automóvil y el camión en el siglo XX completaron el perfil de algunas ciudades como orientadoras de los flujos de bienes, tal como ya había ocurrido en Europa en donde las ciudades organizaron el comercio e intercambio, siendo determinante la red de transporte para concentrar factores e interacciones, como lo destacaron Christaller (1933) y Braudel (1982). Pero poco se ha destacado que para hacer realidad la distribución física la infraestructura fija emplea tecnologías industriales (ferrocarril y camión) cuyos equipos necesitan diariamente de mantenimiento. Por ello, tempranamente los talleres ferroviarios ocuparon terrenos muy amplios, concentraron miles de trabajadores y se conectaron a proveedores globales de refacciones, patentes y materiales. A pesar de ser clave para el flujo e intercambio constante de bienes y personas hay un escaso interés por la historia de la logística sobre la ciudad. Por el contrario, en la presente comunicación se destaca la importancia del estudio de las relaciones entre infraestructuras y logística como modeladoras de la ciudad, gracias a la actividad de las terminales, puntos logísticos de reposta y de mantenimiento mecánico. Se discutirán los avances de una investigación en curso sobre grandes emplazamientos de patios de carga ferroviaria y talleres de mantenimiento en ciertas ciudades de Chile y México entre 1850 y 1960, como parte de una historia de la infraestructura y de los servicios logísticos.
- **Nombre ponente 6:** Camilo Barria, Luis Álvarez
- **Afiliación institucional:** Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso
- **E-mail:** camilobarria@gmail.com, luis.alvarez@ead.cl
- **Título:** Ascensores de primera generación (Concepción, Cordillera y Espíritu Santo) como patrimonio industrial de Valparaíso: la revolución del cable acerado (1850-1920)

- **Resumen:** En el siglo XIX, Valparaíso está entre Chile y el mundo. La ciudad es reflejo de sus transformaciones tecnológicas y los funiculares de primera generación son reflejo a su vez de su patrimonio industrial—de su valor ingenieril y técnico en su desarrollo histórico-urbano. En lo específico, explicar la emergencia de los «ascensores» de primera generación requiere comprender las transformaciones sociales de los oficios, las materialidades disponibles y las transferencias tecnológicas, los límites urbanos, los discursos de la ciudad y modos de habitar de la época, y el histórico crecimiento por acreción de la ciudad y su periferia autoconstructiva. Valparaíso fue la ciudad de antaño con más funiculares operativos en el mundo. Los «ascensores» son parte central del imaginario social vivo de la ciudad; de su construcción como idea, de su intimidad con el paisaje y de su intenso capital simbólico. Estos están, por así decirlo, «pegados a su piel». Pero aunque los paisajes que estos articulan, hayan adquirido la cualidad de lo pintoresco, estos no se originaron en cuestiones pictóricas. El funicular como artefacto tecnológico, aparece rompiendo la inercia de la pendiente. La incorporación de «ascensores» industriales en la ciudad, inició el camino para su canonización como dispositivos de urbanidad, pero en su origen, los «ascensores» fueron el producto de cómo la «máquina» de la Revolución Industrial enfrenta los planes de pendiente de la ciudad. Nuestra presentación busca comprender los principios decimonónicos en los que nace la idea de funicular para Valparaíso, y desde ahí, analizar su particularidad ingenieril. Es por ello que no es posible profundizar en la «máquina endiablada» sin estudiar el revolucionario relevo tecnológico de los cables de fibra vegetal: hablamos del cable acerado (wire rope). Demostramos que los funiculares de Valparaíso son consecuencia directa de la transferencia tecnológica de los remanentes ferroviarios y portuarios, y del emprendimiento modernizante de ingenieros nacionales como extranjeros.

- **Nombre ponente 7:** Marta Juliana Abril
- **Afiliación institucional:** Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
- **E-mail:** martajulianabril@gmail.com
- **Título:** O paradigma da reservação: nova visibilidade das infraestruturas de drenagem no século XX
- **Resumen:** A rede de drenagem, desde inícios do século XX, vem se configurando num estrato invisível de canais por onde transcorrem os deflúvios decorrentes das chuvas. Aumentar a vazão dos canais e articular a rápida retirada das águas drenadas dos locais onde originadas era o objetivo e o padrão de tratamento da questão das enchentes. No último terço do século houve uma mudança relevante na compreensão dos elementos que envolvem as infraestruturas de drenagem urbana com a implantação de medidas de reservação dos volumes de água excedentes. Esta mudança de paradigma trouxe a concepção do conjunto da rede para o debate urbano, morfológico e estético. Na região metropolitana de São Paulo correspondeu ao Plano Diretor de Macrodrenagem a ruptura

com a prática de canalizações sucessivas dos cursos d'água, cuja hegemonia já vinha sendo debatida desde a década de 1970. A nova abordagem concebeu reservar os escoamentos pluviais nas proximidades de suas fontes para reduzir ao máximo o impacto a jusante. A pesquisa busca debater as principais dificuldades e potencialidades da inserção urbana das infraestruturas de reservação propostas. O objeto de estudo da pesquisa é o Sistema de Reservatórios de Amortecimento de Cheias, conhecidos como pisciões, nos processos de interface e mediação com a estrutura urbana da Região Metropolitana de São Paulo. Seguindo as diretrizes do plano, nos anos 90 foram construídos dezenas de pisciões na Bacia do Alto Tietê minimizando as inundações. Entretanto, a rede de pisciões sempre foi conflitante com as características do espaço onde inseridos, tornando-se fatores de desestruturação de seu entorno. A abordagem da pesquisa começa com reconhecer e identificar estes impactos, que outorgaram visibilidade às infraestruturas de drenagem em aspetos até agora não questionados. Após estabelecida a problemática do objeto de estudo serão desenvolvidos em profundidade três estudos de caso da Bacia do Rio Aricanduva

- **Nombre ponente 8:** Natalia Luis
- **Afiliación institucional:** CONICET
- **E-mail:** nluis@mendoza-conicet.gob.ar
- **Título:** La democratización de los servicios: la extensión de la red de agua potable en Mendoza en el periodo de los gobiernos lencinistas (1918-1930)
- **Resumen:** En este trabajo analizamos los proyectos de extensión de la red de agua potable en Mendoza (Argentina) entre 1918 y 1930, momento en que la provincia se encontraba dirigida por gobiernos lencinistas.

Dichos gobiernos establecieron medidas destinadas a reconocer derechos a los actores políticos emergentes de clase media y baja, y construyeron un discurso antioligárquico que los caracterizó durante el periodo. Esto tuvo un correlato en el espacio público, propiciando mayor accesibilidad a espacios y servicios antes reservados a la élite. En este sentido, postulamos que los gobiernos lencinistas implementaron modificaciones en el sistema de deseagües, por un lado, y una ampliación y diversificación de la conexión de agua potable, por el otro. Esto implicó un replanteo del espacio urbano de la ciudad de Mendoza respecto de las segmentaciones socioespaciales, ya que los arrabales y sitios aledaños a la ciudad, como eran los departamentos de Las Heras y Guaymallén (en los que vivían sectores sociales de clase media baja y baja) eran utilizados como receptáculo de los desperdicios del casco urbano. Para ello, consultamos los diarios de sesiones legislativas (Archivo de la Legislatura de Mendoza), y consideramos la recepción de las propuestas en la prensa local de diverso signo: La Palabra, de línea (lencinistas), y Los Andes, y El Socialista, pertenecientes al periodismo opositor (Biblioteca San Martín). Por último, examinamos los planos de la red de agua potable (Archivo de Aguas Mendocinas). Por último, cabe destacar que este trabajo se enmarca en un proyecto más amplio que



PONTIFICIA
UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CHILE



UNIVERSIDAD
DE CHILE

Primer Congreso Iberoamericano de Historia Urbana
Ciudades en el tiempo: infraestructuras, territorios, patrimonio

23, 24 y 25 de noviembre de 2016

Santiago de Chile

considera cómo, desde la ampliación de la esfera pública en Latinoamérica a comienzos del siglo XX, se modifica la forma de hacer política y surgen nuevas necesidades y formas de legitimación del poder y de liderazgo partidario. Particularmente, analizamos las vinculaciones entre los procesos sociopolíticos y espaciales en Mendoza durante 1918-1930.