

Infraestructuras de transporte, extractivismo y desarrollo geográfico desigual en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Trayectorias históricas, modelos de desarrollo y producción del espacio urbano^o

Transportation infrastructure, extractivism, and uneven geographic development in the Buenos Aires Metropolitan Area. Historical trajectories, development models, and production of urban space

Ignacio Belogi*



74-104

Resumen

Las infraestructuras de transporte configuran el espacio urbano y reproducen el desarrollo geográfico desigual. Estudiarlas en esta clave permite entender mejor las dinámicas y desigualdades urbanas. Desde una mirada crítica e histórica, que busca vincularlas con la producción social del espacio, el desarrollo geográfico desigual y el extractivismo, se sostiene que estas infraestructuras funcionan como mediaciones sociotécnicas y políticas. No solo producen espacio urbano, sino que también estructuran relaciones de poder. A partir de la identificación de tres momentos históricos de su de-

Abstract

Transportation infrastructure shapes urban space and perpetuates uneven geographic development; studying it from this perspective allows for a better understanding of urban dynamics and inequalities. From a critical and historical perspective that seeks to link transportation infrastructure with the social production of space, uneven geographic development, and extractivism, it is argued that infrastructure functions as sociotechnical and political mediation. These not only produce urban space but also structure power relations. By identifying three historical moments of infrastructure

^o <https://doi.org/10.52292/csh5520266071>

* Instituto de Investigaciones Gino Germani, Universidad de Buenos Aires (UBA) - Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6229-1593>. Correo electrónico: ignacio.belogi@live.com.ar.

sarrollo en Buenos Aires —el modelo agroexportador, la industrialización por sustitución de importaciones y las políticas neoliberales—, el trabajo se propone analizar las transformaciones socioespaciales producidas por las infraestructuras de transporte, y reflexionar acerca del modo en que las infraestructuras que facilitan el flujo de capital y fuerza de trabajo refuerzan la desigualdad urbana y producen situaciones de injusticia espacial.

Palabras clave

infraestructura urbana
desarrollo urbano
extractivismo
transporte

development in Buenos Aires —the agro-export model, import-substitution industrialization, and neoliberal policies— this paper proposes an analysis of the socio-spatial transformations produced by transportation infrastructure. In conclusion, this paper reflects on how the infrastructure that facilitates the flow of capital and labor reinforces urban inequality and produces situations of spatial injustice.

Keywords

urban infrastructure
urban development
extractivism
transport

Recepción

30 de diciembre de 2025

Aceptación

28 de mayo de 2026

Introducción

Las infraestructuras de transporte son elementos centrales para la estructuración del territorio. Dada su capacidad de transformación, cumplen un doble papel: producen el espacio y lo estructuran. Por su relación con los procesos de acumulación de capital y las lógicas extractivas que las sostienen, las infraestructuras producen jerarquías espaciales en función de los intereses del capital. Estos soportes materiales dejan huellas e inercias espaciales, como el desarrollo de trenes y autopistas radiales que consolidan modelos históricos de expansión urbana. Así, las infraestructuras han estructurado relaciones de poder y han generado desigualdad en distintas escalas, que se traducen en situaciones de injusticia espacial por el diferencial acceso a bienes, servicios y oportunidades urbanas para diferentes sectores de la población (Álvarez, 2023; Harvey, 2007; Santos, 1993; Soja, 2014).

Históricamente, las infraestructuras de transporte dinamizaron la expansión urbana. Su localización y desarrollo en general responden a lógicas y dinámicas globales, vinculadas directamente con los distintos modelos de acumulación capitalista y de organización estatal (Blanco y Kanai, 2025; Herrera Santana, 2019). Su impacto espacial se manifiesta en todas las escalas y cristaliza las tensiones del desarrollo geográfico desigual, afectando la vida cotidiana de la población (Álvarez, 2021; Blanco *et al.*, 2014; Oszlak, 1991; Pérez, 2018; Tobías, 2017; Torres, 1999). Diversos estudios han abordado esta cuestión en Buenos Aires desde múltiples enfoques, como la planificación urbana, la movilidad cotidiana y el análisis de las políticas de transporte (Apaolaza *et al.*, 2016; Belogi y Mera, 2022; Blanco y Apaolaza, 2018; Cirio y Aversa, 2024; Gutiérrez, 2012; Soldano, 2017). Estas investigaciones buscan entender los efectos espaciales de las infraestructuras. Este artículo intenta enriquecerlas y complementarlas con una reflexión acerca de la vinculación de las infraestructuras con los procesos de producción del espacio, el desarrollo geográfico desigual y el extractivismo.

En particular, este trabajo se propone desarrollar un marco conceptual para la articulación entre infraestructura de transporte, producción del espacio y procesos extractivistas, proponiendo un modelo de análisis del desarrollo geográfico desigual en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Para ello, reconstruye conceptos clave para pensar la producción social del espacio, el desarrollo desigual y los procesos extractivistas. Con estas herramientas, analiza las transformaciones socioespaciales en Buenos Aires a partir de la producción de infraestructuras de transporte bajo diferentes modelos de desarrollo.

En el marco de una historia urbana argentina cuya trayectoria académica ha estado fuertemente vinculada al hábitat popular y la vivienda (Padín y Perren, 2015), durante los últimos años se observa una ampliación temática que incorpora nuevos territorios y problemas. Este trabajo se inscribe en esa agenda al focalizar en

las infraestructuras de transporte como objeto de análisis histórico-urbano. En esa línea, la presente investigación opta por un enfoque de estudios urbanos con perspectiva histórica (Martínez-Delgado, 2020), que permite priorizar la ciudad como objeto de estudio. Utilizar las trayectorias de la infraestructura de transporte como un prisma habilita un abordaje multiescalar (González Martínez e Ibarra Alonso, 2025) de las dinámicas del espacio metropolitano, bajo la premisa de que las infraestructuras, como mediaciones sociotécnicas y políticas, son fundamentales para comprender cómo el capitalismo crea y reproduce diferencias espaciales en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

Por las características del objeto de estudio, se recurrió a una metodología cualitativa, basada en el análisis temático y la recuperación de fuentes secundarias, que incluyó bibliografía clave proveniente de la historiografía urbana, la ecología política, la geografía crítica y los estudios urbanos. Este recorrido reconstruye los conceptos centrales y examina las transformaciones socioespaciales bajo diferentes modelos de desarrollo. Los datos recuperados se procesaron a partir de la definición de las dimensiones de análisis (modelos de desarrollo y sus políticas de infraestructura) que permitieron clasificar la información y analizar las transformaciones en Buenos Aires a través de tres momentos históricos. Las dimensiones definidas fueron: modelo de desarrollo económico predominante, tipo de infraestructura priorizada, actores promotores y efectos socioespaciales. La periodización se estableció considerando los cambios en los regímenes de acumulación, las transformaciones en las políticas de transporte y las rupturas en los patrones de expansión urbana en línea con los trabajos previos de Rodríguez y Kozak (2014).

Aportes teóricos para pensar el espacio, las infraestructuras y el extractivismo

Se parte de una perspectiva que entiende el espacio no solo como escenario de las relaciones sociales (Mançano Fernandes, 2008), sino como un campo diferencial que forma parte de la producción y, como tal, es producto, productor y soporte de las relaciones económicas y sociales, las fuerzas productivas y la división del trabajo. El espacio reúne materialidad y acción humana, y es “el conjunto indisoluble de objetos naturales o fabricados y sistemas de acciones, deliberadas o no” (Santos, 1993: 70).

En cuanto construcción social, el espacio tiene un carácter histórico y dinámico que reúne un conjunto de trayectorias espaciales atravesadas por relaciones de poder, y procesos que ocurren a múltiples escalas (Massey, 2007). El espacio es producido y disputado por diversas clases sociales. En cada momento histórico existen nuevos objetos y acciones que se añaden a las preexistentes y modifican el espacio (Santos, 1993; Mançano Fernandes, 2008). Este, entonces, como categoría relacional, es resultado de interacciones, interdependencias y superposiciones

entre sus componentes, que no pueden evaluarse de manera aislada. Así, el espacio se ordena, planifica y produce con una racionalidad en la que prevalecen los actores hegemónicos de la economía y de la sociedad, que dotan a cada lugar de características específicas (Gimenez, 2001). Estos actores, además, tienen un papel fundamental al momento de distribuir la ciencia, la tecnología y la información, y su asignación depende de la productividad espacial (Santos, 1993).

La geografía resultante, por su constitución y por sus efectos sobre los procesos productivos y sociales, es desigual. Así, se (re)producen “áreas densas —zonas luminosas—, áreas prácticamente vacías —zonas opacas— y una infinidad de situaciones intermedias” (Santos, 1993: 72), en las que prevalecen las condiciones creadas artificialmente más allá de las condiciones naturales. El espacio se convierte en el teatro de flujos y redes desiguales (Santos, 1993). La circulación de flujos materiales e inmateriales, que se entrecruzan a diferentes escalas, refuerza las desigualdades existentes, genera nuevas tensiones y es responsable de jerarquías y polarizaciones.

En la actualidad, las relaciones de producción capitalistas generan el espacio. El desarrollo geográfico desigual es central para comprender cómo el capitalismo crea y reproduce diferencias espaciales (Harvey, 2007; Smith, 2020). Este modo de producción “sólo sobrevive a partir de producir espacio y a través de la producción del espacio se domina” (Herrera Santana, 2019: 45). Cada etapa de desarrollo capitalista tiene asociado un marco geográfico e histórico específico en el que se privilegian espacios, como escenarios de acumulación de capital, por sobre y contra otros. “El capitalismo, como modo de producción y como forma civilizatoria, se reproduce a partir de producir espacio” (Herrera Santana, 2019: 46).

El desarrollo geográfico desigual se manifiesta cuando el capital se concentra en algunos territorios, acelerando la inversión y la acumulación, mientras desinvierte y devalúa otros espacios (Santos, 1993; Harvey, 2007). En este proceso, se crean patrones de polarización y desigualdad socioespacial, que no solo afectan algunas regiones más desfavorecidas, sino que reconfiguran las relaciones espaciales en todas las escalas (Smith, 2020). Por lo tanto, la dimensión espacial del capitalismo y la desigualdad solo pueden entenderse como resultado de este desarrollo contradictorio.

La “acumulación por desposesión” (Harvey, 2007), proceso en el que el capital se apropia de bienes comunes y despoja a comunidades locales del acceso a esos recursos, refuerza el desarrollo geográfico desigual y reconfigura los territorios, generando espacios de explotación y marginación, en una modalidad de acumulación basada en la explotación de recursos naturales (Svampa, 2018). Abaratar costos y apropiarse de los recursos estratégicos se torna clave y asume particularidades específicas según las necesidades de cada etapa de desarrollo

capitalista. Bajo este modelo se extraen recursos de territorios periféricos, donde las economías dependen en gran medida de dicha extracción en beneficio de actores hegemónicos de la economía y de la sociedad (Svampa, 2018).

El extractivismo entonces “es definido como la explotación de grandes volúmenes de naturaleza que se exportan como commodities en el mercado internacional, generando economías de enclave” (Wagner, 2020). No solo necesita amplias extensiones de territorio, sino también grandes inversiones de capital que desplazan otras formas de producción con externalidades negativas que impactan en el ambiente y la población local (Wagner, 2020). Esta lógica se extiende más allá de la explotación de recursos naturales, hacia una compleja red de procesos de extracción (Gago y Mezzadra, 2015). Las autoras van más allá de sectorizar en las materias primas la noción de extractivismo y plantean que “la extracción no puede ser confinada a materias inertes” (Gago y Mezzadra, 2015: 43). Así, se suma la posibilidad de entender la dinámica de lo digital, financiero y logístico, pero también de vincular la extracción a la fuerza de trabajo. Además, las autoras plantean que el extractivismo tampoco debe asociarse únicamente al paisaje rural o no urbano: los procesos extractivos atraviesan la pobreza urbana (Gago y Mezzadra, 2015).

A partir de un complejo entramado de redes de infraestructura, el extractivismo produce dependencias y subordinaciones de los territorios y bienes comunes a dinámicas globales de acumulación del capital (Álvarez, 2023). Dentro de un amplio debate sobre el concepto de infraestructuras, aquí se las entiende como los soportes materiales de diferentes sistemas —de transporte, movilidad, comunicaciones, sanitarios, alimentarios, energéticos— que median entre la sociedad y la naturaleza. En tanto sistemas, requieren saberes, trabajo humano, mantenimiento, y responden a las normas de la organización social (Zunino Singh *et al.*, 2021). Las infraestructuras “producen lo social, dado que generan nuevas prácticas y relaciones” (Zunino Singh *et al.*, 2021: 9), transforman el territorio a distintas escalas y promueven la generación de espacios. Pueden ser entendidas como un conjunto de puntos o conformaciones de redes (Blanco y Kanai, 2025) que conectan y desconectan, movilizan o inmovilizan fuerzas sociales, políticas y recursos materiales, y articulan fijos y flujos (Blanco y Kanai, 2025; Zunino Singh *et al.*, 2021). Estos elementos transforman los lugares y las acciones en búsqueda de mayor fluidez (Álvarez, 2023).

Con un carácter territorial característico, las infraestructuras son fundamentales en la producción del espacio y juegan un papel crucial para el desarrollo geográfico desigual. Además, “los modelos extractivos transnacionales dependen de la infraestructura para expandir su dominio territorial” (Álvarez, 2021). Como parte del capital fijo arraigado en el territorio, mientras facilitan el flujo de capital, mercancías y personas, refuerzan y estructuran las desigualdades espaciales. Si

bien las infraestructuras responden a lógicas y dinámicas globales, su impacto se materializa y tiene efectos a escala local (Álvarez, 2021).

Las infraestructuras proveen condiciones de fluidez diferencial en los territorios, esencial para los actores hegemónicos en sus procesos de producción, circulación y consumo, pero generan tensiones para los habitantes, distinguiendo en una doble condición de accesibilidad y de acceso, como cualidades de los lugares y como posibilidad de los sujetos y grupos sociales para integrarse a dichos flujos (Blanco y Kanai, 2025). No obstante, las infraestructuras no son neutrales, sino que reproducen las jerarquías espaciales en función de los intereses del capital. Las lógicas de asignación y fijación de los soportes materiales tienen grandes implicancias territoriales y sociales que afectan de manera directa la vida de poblaciones que ven limitado su acceso a los recursos básicos, el empleo o los servicios (Ballent *et al.*, 2023; Blanco *et al.*, 2014; Harvey, 2007).

Además de ser soportes materiales, las infraestructuras estructuran relaciones de poder y desigualdad a distintas escalas. A partir del estudio de megaobras impulsadas por grandes potencias, Herrera Santana (2019) da cuenta de cómo fragmentan el espacio para asegurar la circulación, acumulación y reproducción del capital. Así, su desarrollo tiende a concentrarse en áreas de alta rentabilidad, como grandes ciudades o centros industriales —espacios donde se concentra el capital y los servicios—, mientras que otras áreas, especialmente las rurales o periféricas, permanecen subdesarrolladas u “opacas” (Harvey, 2007; Santos, 1993). Las infraestructuras entonces pueden tener un rol tanto de productoras como de estructuradoras del territorio, ya sea por la relación estrecha que tienen con los intereses y proyectos de los distintos actores sociales como por las huellas e inercias que dejan en él. En esta tensión, pueden potenciar procesos, ser objeto de resistencias y/o sembrar condicionamientos hacia el futuro (Blanco, 2017; Miralles-Guasch & Frontera, 2003).

La producción de las infraestructuras es también un campo de disputa. El proceso está marcado por las necesidades del capital y la intervención de actores con intereses y capacidades desiguales: Estados nacionales y subnacionales, movimientos sociales, sindicatos, comunidades locales y sectores empresariales que negocian, resisten o resignifican las decisiones infraestructurales (Blanco, 2017; Zunino Singh *et al.*, 2021). En cada momento histórico, la correlación de fuerzas varía e incide en qué infraestructuras se construyen, para quién y con qué efectos, con discontinuidades y contradicciones.

Las infraestructuras son, en su dimensión escalar, fuente de constantes tensiones y piezas clave en la producción de la escala, concepto central para entender la relación entre el espacio y el capital (Blanco y Kanai, 2025; Harvey, 2007). Estas tensiones se observan al encontrar una escala de fijación material, diferentes esca-

las de acción y múltiples efectos en diversas escalas. Ello materializa la desigualdad del desarrollo capitalista, ya que las infraestructuras crean escalas espaciales jerárquicas que reproducen las relaciones de poder. Estas jerarquías desbordan las divisiones político-administrativas: un mismo territorio puede resultar estratégico en una escala y quedar relegado en otra (Harvey, 2007). En estos procesos, se construyen y legitiman nuevas formas de dominación espacial, en las que la integración en redes favorece a unos territorios a expensas de otros. En este punto, Cataia (2017) resalta que son las grandes corporaciones las que eligen en los territorios los puntos de su interés y exigen infraestructuras locales y regionales para su funcionamiento. Además, demandan adaptaciones políticas: flexibilización de normas, legislaciones laborales débiles o aportes fiscales y laborales, como instrumentos que hacen que los territorios comiencen a tener un carácter competitivo para atraer inversiones en detrimento de otros.

Como insumo para las actividades productivas, las infraestructuras son estratégicas para el desarrollo de los sistemas económicos, pero también son fundamentales para satisfacer necesidades de la población vinculadas con derechos humanos básicos (Forcinito y Nahón, 2005). En esta doble función, suelen distinguirse la infraestructura económica de la social. Mientras la primera, como facilitadora u obstaculizadora de las relaciones sociales y de producción, es indispensable para las condiciones materiales de existencia, la segunda es imprescindible para la reproducción de la fuerza de trabajo. La infraestructura económica refiere a la base material, como las obras de comunicación y el desarrollo urbano y rural: rutas, ferrocarriles, puentes, sistemas de energía eléctrica y de riego, entre otros (Lardé y Sánchez, 2014). En cambio, las infraestructuras sociales, que incluyen actividades como la salud, la educación o la recreación, si bien en principio no se vinculan con la actividad económica directamente, son las responsables de favorecer (o no) el bienestar de la población (Álvarez, 2023). Más allá de estas distinciones, deben pensarse de manera indivisible entre sí.

Estas estructuras parecen tener un carácter invisible (Leigh Star, 1999), ya sea que se encuentren por debajo y queden por fuera de la vista, como en los ámbitos urbanos donde muchas se emplazan bajo tierra (subterráneos, cloacas, desagües, redes eléctricas), que sean invisibles como algunos sistemas de comunicación (internet, telefonía celular o rutas aéreas) o estén a la vista, pero se transformen en paisaje cotidiano (ferrocarriles, transporte público automotor, autopistas, alumbrado público). Su visibilidad y notoriedad entonces ocurre cuando algún hecho disruptivo en alguno de estos servicios pone de relieve el rol, el lugar y la importancia de las infraestructuras (Graham, 2010).

Aplicar esta perspectiva al estudio de infraestructuras de transporte urbano supone identificar dispositivos y mecanismos a través de los cuales se extraen recursos de las poblaciones que habitan una metrópolis. Esto opera en al menos tres dimen-

siones articuladas. La primera es la económica, que se manifiesta mediante tarifas, concesiones y desinversión en servicios públicos, con su consecuente transferencia de ingresos populares al capital privado, algo que en América Latina afecta principalmente a sectores de menores ingresos que dependen estructuralmente del transporte público y destinan mayor presupuesto (Falavigna y Hernández, 2016; Guzmán y Oviedo, 2018). La segunda dimensión involucrada es la temporal, que opera por medio de prolongados viajes que recaen desproporcionadamente en sectores que habitan en periferias mal conectadas, configurando lo que recientemente la literatura ha definido como pobreza de tiempo asociada al transporte (Tiznado Aitken *et al.*, 2024; Gutiérrez Aguilar, 2026). Por último, está la dimensión corporal, que se expresa en el desgaste físico y mental acumulado por trayectos extenuantes, múltiples combinaciones y condiciones de viaje deficientes, asociado a mayores niveles de fatiga, estrés y deterioro del bienestar (Liu *et al.*, 2022).

Infraestructuras y desigualdades urbanas

En la actualidad, lo urbano se encuentra extendido a todo el planeta (Harvey, 2008; Brenner, 2013) y puede entenderse como una abstracción concreta donde las relaciones socioespaciales contradictorias del capitalismo se territorializan y, al mismo tiempo, se generalizan (Brenner, 2013). El fenómeno urbano es paradójico en el sentido de que es puntual, está localizado y focalizado, es posible identificarlo y no podría existir sin esa localización. Pero, a la vez, es un fenómeno colosal, cuya expansión-extensión no puede limitarse (Lefebvre, 1972). Más allá de esta paradoja, en esa localización puntual, lo urbano representa la cotidianidad, la convivencia, donde la ciudad “existe, vive, se crea y se apropia” (Gualteros Trujillo, 2009: 190).

Las ciudades han surgido como concentraciones geográficas y sociales de un producto excedente que ha sido central para la supervivencia del capitalismo. El espacio urbano es un fenómeno de clase en la medida que “los excedentes son extraídos de algún sitio y de alguien, mientras que el control sobre su utilización habitualmente radica en pocas manos” (Harvey, 2008: 24). La urbanización y sus procesos se encuentran íntimamente ligados al desarrollo del capitalismo. Las ciudades son entendidas como producto de los procesos de concentración de población en un cierto espacio, en el que se constituyen aglomeraciones funcionales y sociales interdependientes (Castells, 1974).

Desde el aspecto social y físico, las ciudades pueden concebirse como aglomeraciones de personas en un territorio determinado donde se emplaza un conjunto de infraestructuras, equipamientos y servicios que permiten su existencia, funcionamiento y reproducción (Tobias, 2017). La ciudad entonces no es considerada

solo una forma física, sino también un sistema de actividades interrelacionadas a múltiples escalas (Yujnovsky, 1971), donde cristalizan los procesos, prácticas, relaciones y conflictos en un determinado momento histórico-geográfico.

El desarrollo espacial de las infraestructuras y los servicios que estas brindan a la población son componentes centrales del espacio urbano, definen el suelo urbanizado y son soportes y condiciones para que se desarrollen y reproduzcan las relaciones sociales (Pírez, 2018). Esta conformación en red que conecta distintos nodos territoriales cumple con una doble función: constituye el soporte material de la distribución de flujos y actúa como articulador entre espacios. En la medida que se consolidan los territorios integrados a la red, al mismo tiempo se excluyen otros (Tobias, 2017). La distribución de estas redes no es homogénea en el espacio urbano y, al no tener las mismas posibilidades de acceder a estos servicios, se excluye territorial, institucional y económicamente a algunos grupos de población ubicados en determinadas zonas de la ciudad (Apaolaza *et al.*, 2016; Buzai *et al.*, 2022).

En las áreas metropolitanas, las infraestructuras urbanas facilitan la movilidad y el flujo de capital dentro de las ciudades, pero, al mismo tiempo, profundizan las desigualdades en su interior (Harvey, 2007). El desarrollo de estas infraestructuras urbanas no solo afecta el espacio físico, sino también las relaciones sociales y la calidad de vida de las personas. La menor inversión en infraestructuras en algunas zonas de las áreas metropolitanas genera desigualdades en la calidad de vida, afecta la movilidad social y reproduce la pobreza (Hernández, 2012; Belogi y Mera, 2022). En cambio, las áreas con mayor inversión en infraestructura acumulan ventajas y visibilizan que el desarrollo geográfico desigual también tiene efectos al interior de las áreas metropolitanas (Oszlak, 1991).

La ciudad entonces no es solo un conjunto de construcciones, sino que allí se conjugan relaciones y flujos. Las infraestructuras de movilidad son claves en la configuración y estructuración urbanas, y refieren a “mediaciones socio materiales que ordenan, pero también desordenan la vida social, que incluyen, pero también excluyen, y que tienen efectos ecológicos negativos” (Zunino Singh *et al.*, 2023:153). Estos espacios fijos organizan los desplazamientos posibles y, para ofrecer mayor movilidad, como contrapartida requieren mayores sistemas de inmovilidad (Zunino Singh *et al.*, 2023).

En este marco, el transporte deviene en una infraestructura clave de las ciudades y en un factor determinante de las posibilidades de acceder a las oportunidades y beneficios que ofrece el espacio urbano. Refiere al movimiento por el cual personas, objetos, información o cargas se desplazan —activa o pasivamente— a través de los ejes de una red, y también al medio o vector que hace posible ese desplazamiento (Gutiérrez, 2012). Como señala Kruger (2017), esta necesidad

de moverse surge de la separación física de los lugares donde se realizan las actividades humanas. Los distintos medios y modos que lo componen facilitan o restringen esos desplazamientos, con un rol decisivo para la vida cotidiana y el desarrollo de las personas.

En la medida que la provisión del transporte requiere de capital con lenta recuperabilidad, se refuerza un carácter “no disputable” de estos mercados, lo que implica una fuerte concentración de la oferta —por la indivisibilidad tecnológica y comercial— y diferentes externalidades (Forcinito y Nahón, 2005). Entre ellas, se destaca que las redes de transporte urbanas se distribuyen geográficamente de manera desigual. Dado que son una condición de posibilidad para que la población pueda acceder a otras actividades, tales como la educación, la recreación, la fuente de trabajo o la atención de la salud, imponen restricciones para gozar las oportunidades sociales y económicas asociadas a la vida urbana. Esto provoca tensiones respecto del derecho al espacio urbano, entendido como la capacidad de fijar el lugar de residencia o de localización de la actividad económica (Oszlak, 1991).

Modelos de desarrollo y transformaciones infraestructurales en Buenos Aires

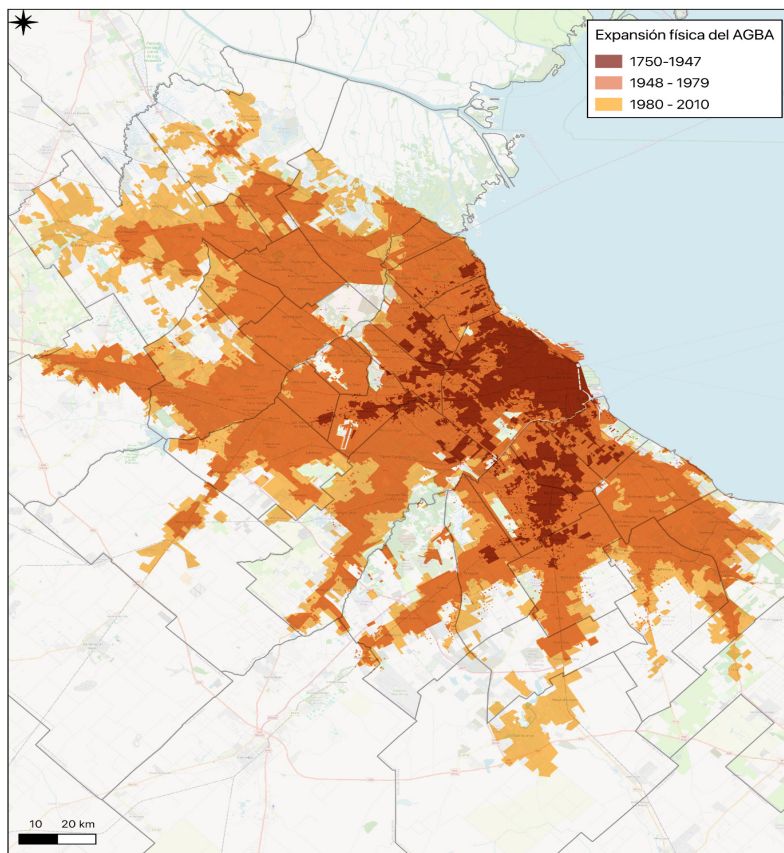
En Argentina, las inversiones en infraestructura se caracterizan por estar direccionadas a promover las actividades económicas y productivas en el marco de políticas y formas de inserción internacional alineadas a cada etapa¹ económica (Álvarez, 2023). En este devenir histórico, se pueden identificar diferentes etapas en las que los modelos de desarrollo contaban con estrategias particulares en cuanto a las políticas de infraestructura, mayormente vinculadas a lógicas extractivas de inserción en los mercados internacionales. En cada momento, los objetivos para y de la infraestructura fueron variando y al mismo tiempo sirvieron de instrumento para cristalizar en el espacio estos modelos de desarrollo (Blanco y Kanai, 2025).

Este trabajo se centra en el Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA), la concentración urbana más grande de Argentina (Figura 1). Esta tuvo sus orígenes en los entornos del puerto de Buenos Aires, donde comenzó a construirse la ciudad, y encontró diversos períodos de expansión, con distintos ritmos, patrones y políticas

¹ Cabe mencionar que, en el marco del gobierno de Javier Milei, desde fines de 2023 se introdujo una variación significativa respecto de la caracterización histórica propuesta. A diferencia de los momentos analizados —en los que la infraestructura respondía a lógicas productivas, aun extractivas—, la orientación actual subordina la inversión pública a criterios de valorización financiera y especulativa antes que al sostenimiento de actividades económicas y sociales. Si esto configura una ruptura con las lógicas precedentes o una profundización del tercer momento es una pregunta que excede los alcances de este trabajo, pero que constituye una agenda de investigación urgente.

que dinamizaron su crecimiento. Los cambios en la estructura urbana se relacionan estrechamente con los ritmos de las corrientes migratorias, y en general, con los distintos ciclos económicos. El transporte público jugó un rol fundamental para la expansión y crecimiento del aglomerado.

Figura 1. Expansión física de la Aglomeración Gran Buenos Aires. 1750-2010



Fuente: elaboración propia en base a Rodríguez y Kozak (2014).

El AGBA tiene particularidades tanto a escala macros espacial como a nivel microes-
pacial. En términos macros espaciales, en relación con el sistema de asentamiento
de la población argentina, esta aglomeración tiene primacía al contar con más

del doble de población de la aglomeración que le sigue (Vapñarsky, 1995). En esta área geográfica se concentra más del 30 % de la población argentina y el 32 % del Producto Geográfico Bruto. Asimismo, históricamente se ha establecido como sede político-administrativa del país, centro económico-financiero y ámbito donde se puede encontrar la mayor oferta de servicios (Marcos, 2011). En términos microespaciales, el aglomerado muestra desigualdades importantes en su patrón de estructuración urbana, condicionando la posibilidad de sus habitantes de acceder a los bienes y servicios (Oszlak, 1991).

Desde su surgimiento, el aglomerado ha pasado por distintas etapas que, en líneas generales, dan muestra de su desarrollo, contribuyendo a la configuración espacial que se observa en la actualidad. El crecimiento del aglomerado no solo estuvo dinamizado por las diferentes políticas que se llevaron a cabo, sino que, como afirma Kralich (2016), muchas de las características que adquirió el asentamiento de la población —como su concentración en áreas extensas cercanas a un núcleo urbano o ciudad central— fueron estimuladas por los medios de transporte colectivos —en una primera etapa, por el ferrocarril, tranvía o subterráneo y luego, por los modos automotores, como los autobuses y automóviles particulares—, por lo que es fundamental incorporar esta perspectiva al analizar la configuración espacial del aglomerado (Borthagaray y Natale, 2017).

Se distinguen tres momentos de producción de infraestructura, fundamentados en lógicas extractivistas imperantes en Argentina. Un primer momento que vinculó la construcción del Estado argentino con la inserción al mercado internacional, un segundo momento en el que la infraestructura fue clave para la modernización y organización de base industrial que se articuló con inversión extranjera, y un tercer momento en el que el Estado se reorganizó para favorecer la fluidez, la inserción global y la valorización privada del capital a través de proyectos de infraestructura (Blanco y Kanai, 2025; Rodríguez y Kozak, 2014; Torres, 1999).

Se entiende que las transformaciones socioespaciales que corresponden a cada época están relacionadas con factores tecnológicos, políticos, económicos y culturales, por ejemplo, con innovaciones en el transporte, cambios en los flujos migratorios o en las formas de pensar la producción del suelo urbano, ya sea desde las orientaciones de las políticas del Estado o los roles que asuman en este sentido el mercado y los grupos sociales. Aquí nos centraremos en las modificaciones en las infraestructuras de transporte (Rodríguez y Kozak, 2014).

Estas etapas se inscriben en una periodización más amplia de la historia urbana argentina. Los tres modelos de desarrollo que sedimentaron capas sucesivas en la estructura metropolitana de Buenos Aires son: el agroexportador (hasta 1930), que sentó las bases de la red ferroviaria radial (Bertoncello, 2010; Torres, 1978); el industrial (1930-1975), que impulsó la expansión territorial en “mancha de

aceite” y consolidó una estructura policéntrica en torno a los cascos municipales del conurbano (Di Virgilio *et al.*, 2024; Torres, 1978); y el aperturista de sesgo neoliberal (1976-2002), que introdujo la fragmentación mediante autopistas y barrios cerrados (Janoschka, 2002).

El modelo agroexportador y la infraestructura de conexión al mercado internacional

Desde el surgimiento de la ciudad y hasta 1930, la producción de infraestructura se dio en el marco de un modelo agroexportador, en el que la ciudad de Buenos Aires funcionaba como enlace fundamental entre la economía local, productora de bienes primarios, y los países industrializados de Europa. En Buenos Aires se situó el complejo portuario principal del país y las inversiones en infraestructura urbana fundacional (gas, agua, luz, calles pavimentadas, transporte urbano, establecimientos educativos y de salud, desagües, etc.), que sentaron las bases para la futura expansión del aglomerado (Oszlak, 1991).

Las redes ferroviaria y fluvial estructuraron la urbanización, con el puerto y su zona de influencia como destino. A estos modos de transporte, se le sumaron inversiones en tranvías y el desarrollo del subterráneo, junto con la ampliación y pavimentación de avenidas y calles (Torres, 1978). Las decisiones políticas, económicas y administrativas favorecieron el crecimiento de la red de transporte en forma de abanico, desde y hacia el centro (Borthagaray y Natale, 2017). Esta etapa se caracterizó por un aumento de la densidad de población, el nivel de hacinamiento y la concentración de las actividades (Torres, 1999).

Este modelo operaba extrayendo no solo excedente agrario del campo hacia el puerto, sino también tiempo y energía de trabajadores urbanos concentrados en sus entornos. Ante las largas distancias a pie y unos servicios de transporte todavía incipientes, los sectores populares soportaban el hacinamiento residencial a cambio de la proximidad a las fuentes de trabajo (Oszlak, 1991; Torres, 1999). En ese contexto, el tendido ferroviario se expandió al servicio del circuito agroexportador, orientado a conectar la producción del interior con el puerto antes que a resolver la movilidad cotidiana. Esta expansión estuvo atravesada por tensiones y conflictos, vinculados principalmente a las condiciones de trabajo en las obras y a la gestión privada de la red (Oszlak, 1991). La extracción operó así en tres registros: el temporal y corporal de los trabajadores urbanos, el del excedente agrario y el de la renta captada por empresas extranjeras, más atentas a la rentabilidad que a las necesidades de la población.

La dotación de infraestructura urbana acompañó y reforzó esta jerarquización del espacio. La extensión de servicios básicos fue impulsada con el objetivo de

potenciar el desarrollo económico, pero favoreció la especulación sobre el suelo y el carácter subsidiario del Estado al mercado (Goicoechea y Coronado, 2025). Este aumento en la dotación de servicios fue promovido principalmente por capitales extranjeros, y su oferta diferencial privilegiaba la consolidación residencial del norte, mientras que el sur recibía la localización de usos productivos y el asentamiento precario, lo que cristalizó la dinámica urbana desigual. En otras palabras, el dispositivo central de desarrollo geográfico desigual fue la distribución diferencial de las infraestructuras según valores del suelo. Principalmente en el sur se concentraron usos productivos y asentamientos precarios, estableciendo una jerarquía que persiste hasta hoy (Di Virgilio *et al.*, 2024). De hecho, hacia la década de 1930, la falta de una política habitacional efectiva llevó al desarrollo de las primeras villas miseria en áreas de bajo valor e inundables, carentes de la infraestructura urbana básica (Goicoechea y Coronado, 2025).

Industrialización por sustitución de importaciones y la expansión metropolitana

Desde la década de 1930, sobre estas infraestructuras se produjo un proceso expansivo de la ciudad caracterizado por la dispersión residencial, una disminución de la densidad media y un aumento de la superficie de la aglomeración. Con el fin del modelo agroexportador, que tenía como centro primario a Buenos Aires, y el inicio de un proceso de industrialización por sustitución de importaciones, se consolidó la importancia política y económica de Buenos Aires a nivel nacional (Oszlak, 1991). Al ser un modelo orientado a la fabricación de bienes de consumo, las fábricas demandaban mayor mano de obra de la existente en la ciudad, por lo que se produjo un nuevo ciclo de crecimiento poblacional, con fuerte presencia de migrantes internos, provenientes de diferentes provincias argentinas.

Esta etapa de expansión tuvo entonces como principal dinamizador las políticas de los primeros gobiernos peronistas (1945-1955), que impulsaron cambios que favorecieron el crecimiento del aglomerado hacia las periferias, entre ellos, las modificaciones en la gestión del transporte, el otorgamiento de subsidios de las tarifas, la nacionalización del ferrocarril y la extensión del subterráneo en la zona central (Torres, 1998). Sumado a las políticas de redistribución del ingreso y de mayor tiempo libre de la clase trabajadora, el subsidio al transporte público significó, para estos sectores, un abaratamiento indirecto a las tierras periféricas. Este proceso fue dinamizado por la presión del movimiento obrero y la correlación de fuerzas del primer peronismo para que la infraestructura de transporte asumiera un rol redistributivo (Zapata, 2020). Los obreros industriales afrontaban tiempos de viaje crecientes para acceder a empleos fabriles, configurando una forma de extractivismo temporal que subordinaba la reproducción social a las necesidades del capital industrial concentrado en el área metropolitana. Las tres dimensiones

de extracción se reconfiguraron en este período: la económica se atenuó mediante la intervención estatal, la temporal persistió en tanto la clase trabajadora tenía mayores tiempos de viaje, y la corporal se mantuvo en las periferias alejadas, donde la infraestructura no llegaba al ritmo de la expansión urbana.

La red de ferrocarriles fue clave para que se configuraran tres ejes de crecimiento: el eje norte, con el ferrocarril Mitre y el Belgrano Norte; el eje noroeste y oeste, con la línea San Martín, General Urquiza y Sarmiento; y el eje suroeste y sur, con el Roca y sus ramales. Esta red favoreció el movimiento pendular entre el centro de la ciudad, los nuevos hogares en la periferia y los puestos de trabajo (Prevot Schapira, 2002; Torres, 2001). En ese momento, el crecimiento urbano se extendió hacia la periferia, pero el desarrollo de la infraestructura urbana no logró acompañar dicho crecimiento. Esto derivó en una situación de “urbanización sin servicios”, en la que una gran parte de la población habitaba y ocupaba suelo urbano sin la suficiente infraestructura (Tobias, 2017; Goicoechea y Coronado, 2025).

En esta etapa, con la expansión de la ciudad, algunas diferenciaciones territoriales históricas se consolidaron, y otras comenzaron a emerger. La población que se asentó en los límites del aglomerado, generalmente donde se extendían las vías del ferrocarril metropolitano, encontraba peores condiciones de vivienda e infraestructura de servicios. En contraste, en las cabeceras de los partidos o las zonas que rodeaban las estaciones del ferrocarril, las condiciones de vida tendieron a ser mejores (Ciccolella, 1999; Ciccolella y Vecslir, 2012). La movilidad social ascendente que distinguió a Buenos Aires terminó por consolidar los mejores niveles sociohabitacionales en torno a las vías del ferrocarril (Goicoechea y Coronado, 2025). Concretamente, el desarrollo geográfico desigual se cristalizó en una accesibilidad diferencial a las oportunidades urbanas, proceso en el que la cercanía con la red de ferrocarriles determinó mejores condiciones de vida con un gradiente de desigualdad que se extendía desde los ejes ferroviarios hacia los intersticios periféricos sin servicios (Belogi y Mera, 2022).

Durante este período se desarrolló la red pública de colectivos que tuvo un crecimiento acelerado y generó redes capilares de articulación local. En contraste con el moderado crecimiento de la red de subterráneos, una red ferroviaria suburbana sin modificaciones y la supresión del sistema tranviario (Torres, 1998), la expansión de la red de colectivos favoreció el crecimiento urbano del aglomerado, permitiendo la ocupación de la periferia y de los espacios intersticiales entre los ejes de las vías del ferrocarril (Borthagaray y Natale, 2017). Zapata (2020) subraya que el agotamiento de la ecuación industrialización-redistribución-urbanización hacia 1960 definió una nueva etapa de metropolización, más dispersa aún, y sentó las bases para la posterior reestructuración capitalista.

Políticas neoliberales y la segmentación socioespacial de la infraestructura

En el marco de los cambios en el modelo económico, primero durante el período “de transición” en manos de la dictadura cívico-militar (1976-1983), y luego, en las décadas de 1980 y 1990, con el establecimiento del modelo de “economía abierta”, ocurrieron procesos que complejizaron la trama espacial del aglomerado. El neoliberalismo se basó en la liberalización comercial y financiera, la privatización de empresas públicas y acuerdos para el pago de la deuda. La consolidación de este modelo como proyecto político-económico signó un momento de desindustrialización. Las políticas urbanas reforzaron la tendencia estructural y la tercerización de la economía metropolitana (Pintos, 2020).

En particular, desde la década de 1990, en el marco de la desregulación y la privatización de empresas, se dio un proceso de transformación del sistema de transporte del aglomerado, tanto en los modos e infraestructuras como en la gestión y el control de los servicios (Blanco *et al.*, 2014; Gutierrez y Kralich, 2005). La expansión del aglomerado durante esta etapa estuvo orientada por un modelo especulativo rentista (Pintos, 2020). El patrón de ocupación del espacio comenzó a modificarse, y se verifican diferentes procesos según el nivel socioeconómico que se analice.

La inversión estatal estuvo orientada a transformar las rutas nacionales en autopistas, extendiendo esta red y concentrando las inversiones públicas en infraestructura y servicios en las áreas donde residía la población de mayor nivel socioeconómico y/o había mayor densidad (Borthagaray y Natale, 2017). Esta reestructuración fue impulsada inicialmente por un conjunto de medidas tomadas durante la última dictadura militar (1976-1983), como la construcción de un Plan de Autopistas Urbanas, que constituyó la punta de lanza para el acomodamiento de la ciudad al nuevo modelo productivo. Las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno, emplazadas íntegramente dentro de la Capital Federal, fueron las primeras construidas en el área interna densa de la ciudad (Vicente, 2022) —no como ejes de expansión, sino para acercar el automóvil particular al centro—, con efectos directos sobre el desarrollo geográfico desigual: la demolición de viviendas populares, la fragmentación urbana y el estímulo a la movilidad privada en detrimento del transporte masivo.

La privatización de la provisión de bienes y servicios de infraestructura urbana (como el transporte público —subterráneos, autopistas y trenes—) durante los noventa acentuó los fuertes efectos segregatorios en la estructura urbana (Zapata, 2020). La dimensión económica de la extracción se profundizó por la privatización del transporte. El aumento de tarifas sin actualización salarial equivalente implicó que sectores populares destinaran proporciones crecientes de ingresos al transporte y una mayor dependencia del automóvil. Simultáneamente, la degradación

del servicio público extraía tiempo adicional (esperas, combinaciones ineficientes) y la dimensión corporal se expresó en el deterioro de las condiciones materiales del viaje (vehículos en mal estado, hacinamiento e infraestructura deficiente).

La población que tenía capacidad y recursos para mantener automóviles aumentó la velocidad de desplazamiento entre los puestos de trabajo y su residencia (Pintos, 2020). En cambio, la población que dependía del transporte público vio disminuidas la calidad y la extensión de las redes con consecuencias en una mayor incidencia del costo del transporte en sus salarios, ya que el Estado dejó de lado la inversión en los medios masivos. En este contexto, surgieron y se multiplicaron servicios alternativos al sistema tradicional, como los *charters*, las *combis* y los remises (Kralich, 2002). Esto da cuenta de las resistencias y adaptaciones de los sectores populares afectados y el despliegue de estrategias para sostener la movilidad cotidiana. Esta situación agudizó las desigualdades socioterritoriales, pues mientras los sectores altos gozaban de una vinculación fluida a través de las autopistas, los sectores con peores condiciones socioeconómicas dependían de un transporte público degradado, lo que sumaba barreras de tiempo, distancia y costo para acceder al centro (Belogi, 2021).

El patrón de ocupación del espacio se complejizó con la “suburbanización de las élites”, que se manifestó en nuevas urbanizaciones cerradas y privadas localizadas a lo largo de las autopistas urbanas y sustentadas en el uso del automóvil como estrategia de movilidad prioritaria. Este fenómeno de encapsulamiento y fragmentación del territorio coincidió con la proliferación de los asentamientos informales, gestados por los sectores populares excluidos del mercado y del apoyo estatal. Estos asentamientos se ubicaron en zonas intersticiales, a menudo en terrenos inundables y carentes de servicios e infraestructura urbana, constituyendo una modalidad de hábitat popular mayormente autoproducida por necesidad (Zapata, 2020; Belogi, 2021; Goicoechea y Coronado, 2025).

Esta nueva estructura metropolitana se caracterizó por una fuerte fragmentación y dualización, con enclaves de riqueza y pobreza asentados en un mismo territorio. La inclusión o exclusión impresa en el suelo urbano materializó las principales características del modelo neoliberal, en el que el territorio fue reestructurado con una intervención estatal subsidiaria o ausente, favoreciendo al capital concentrado y especulativo (Zapata, 2020). Así, en esta etapa, los dispositivos del desarrollo geográfico desigual fueron múltiples y simultáneos: inversión pública concentrada en autopistas para sectores de altos ingresos, desinversión en el transporte masivo y localización de asentamientos informales en zonas sin infraestructura. Sus consecuencias revelan una creciente brecha entre distintos ejes de crecimiento, donde se acumulan ventajas en determinadas zonas (en el norte y el centro principal) y desventajas en zonas ya relegadas en las periferias.

La infraestructura de transporte público en la actualidad: una red fragmentada y desigual

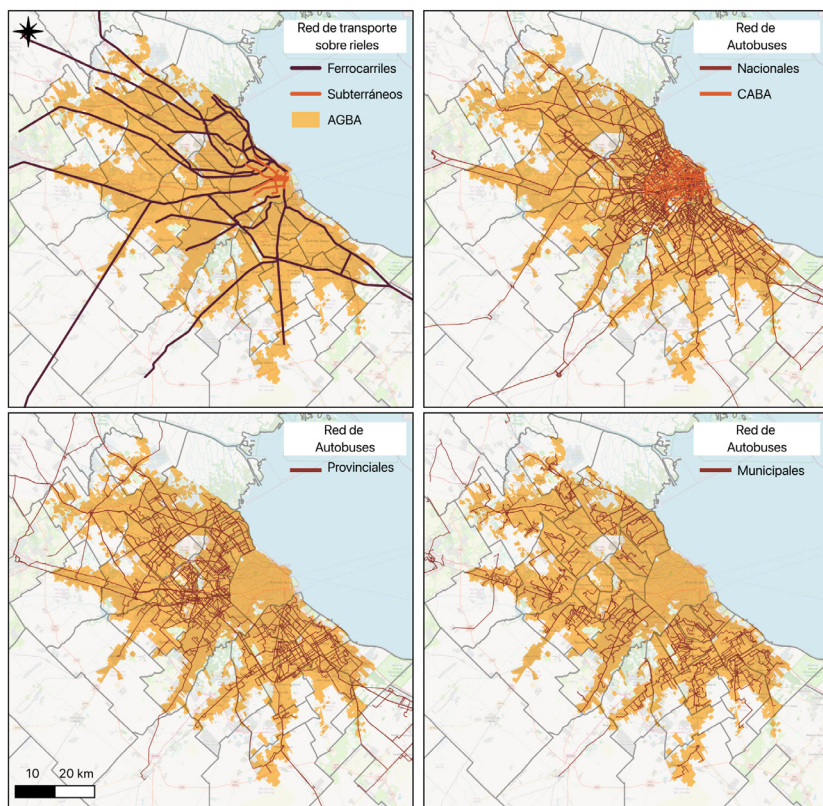
El sistema de transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) es un palimpsesto de las lógicas espaciales y económicas de los tres momentos históricos analizados. En la actualidad, la red se caracteriza por ser radial y tentacular hacia sus ejes de crecimiento, extensa, pero profundamente desigual en términos de calidad, cobertura e integración.

Como se observa en la Figura 2, la estructura se asienta sobre la herencia de los modelos de desarrollo precedentes, con la red de ferrocarriles metropolitanos manteniendo su rol estructurador en la articulación del centro con la periferia, a pesar de las décadas de gestión privada y desinversión en su mantenimiento. A esta red se suman seis líneas de subterráneos concentradas casi exclusivamente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y una vasta red de colectivos (autobuses), que es el modo de transporte dominante y el que proporciona la mayor capilaridad a las áreas intersticiales y periféricas del aglomerado. La estructura de transporte público es sumamente compleja, y su desigual distribución se ve reforzada por la gestión de múltiples jurisdicciones (Estado nacional, CABA y municipios) y una operatoria principalmente privada de los modos públicos, lo que dificulta una visión de conjunto para la toma de decisiones (Belogi, 2021).

La lógica histórica de inversión —que en el tercer momento privilegió la infraestructura para el automóvil— ha creado un sistema donde la accesibilidad es diferencial. Los sectores de altos ingresos se benefician de las autopistas y corredores rápidos privatizados (como herencia del tercer momento), mientras que la mayoría de la población dependiente del transporte público soporta tiempos de viaje prolongados y costosos debido a la falta de integración tarifaria y física entre los modos (trenes, colectivos y subtes) (Borthagaray y Natale, 2017; Belogi y Mera, 2022).

La red sigue reflejando la desigualdad norte-sur y centro-periferia. Las zonas con mejores condiciones socioeconómicas, predominantemente al norte de CABA, concentran una mayor densidad de estaciones de tren, acceso a autopistas y servicios de colectivos más directos al centro. En contraste, las periferias sur y oeste presentan una dependencia casi exclusiva de la red de colectivos, con menores frecuencias y mayor congestión, perpetuando las situaciones de injusticia espacial. A su vez, se encuentran enclaves desconectados y desprovistos de servicios de transporte públicos (Belogi, 2021; Belogi y Mera, 2022).

Figura 2. Red de infraestructura de transporte público: trenes, subterráneos y autobuses. AGBA, 2025



Fuente: elaboración propia en base a IGN, INDEC, OpenStreetMap y Dirección de Observatorio de Transporte, Estudio y Sistemas (2025).

La infraestructura ferroviaria metropolitana cuenta con aproximadamente 800 km de vías, 259 estaciones y cinco terminales. Su trazado radial organiza buena parte de la movilidad pendular entre el centro y las periferias del aglomerado, estructurando históricamente la expansión urbana y el asentamiento de la población. Las estaciones principales configuran centralidades de segundo orden y, en sus cabeceras, se localizan los centros de transbordo que articulan el tren con los colectivos y el subterráneo (Borthagaray y Natale, 2017; Belogi y Mera, 2022)

El subterráneo replica esa lógica radial, pero circunscripto a CABA, con aproximadamente 50 km de extensión más el premetro. Su cobertura se orienta a la población que habita dentro de sus límites y, a través de los centros de transbordo, conecta con los ramales ferroviarios y las líneas de colectivos. La zona sur de la ciudad constituye una excepción notable: carece de oferta de subterráneo, lo que profundiza las asimetrías territoriales ya señaladas (Borthagaray y Natale, 2017; Belogi y Mera, 2022; Dirección de Observatorio de Transporte, Estudio y Sistemas, 2025).

El sistema de autobuses, con aproximadamente 340 líneas y 20.000 unidades que recorren alrededor de 27.000 km de calles y avenidas, es el modo de mayor capilaridad (Ministerio de Transporte de la Nación, 2018). Está concesionado a empresas privadas y regulado bajo diferentes niveles de gobierno según el alcance de cada recorrido: las líneas nacionales —numeradas entre 1 y 200— atraviesan el límite entre CABA y la provincia, complementan los corredores radiales y añaden recorridos transversales; las líneas de jurisdicción porteña se circunscriben a su territorio, articulándose con los modos guiados; y las provinciales y municipales organizan la movilidad cotidiana a escala local e intermunicipal, aportando conectividad en los intersticios donde el ferrocarril y los colectivos nacionales no llegan (Borthagaray y Natale, 2017; Belogi y Mera, 2022; Dirección de Observatorio de Transporte, Estudio y Sistemas, 2025).

Entonces, tren, colectivos y subte conforman la infraestructura de transporte público que estructura el aglomerado, en algunos casos articulados en los centros de transbordo o de intercambio para combinar los modos y desplazarse a través del espacio urbano. En la descripción de la red, puede observarse que por la distribución radial y las zonas donde existe mayor oferta, hay espacios mejor conectados que otros, en los que la oferta es menor o dependen de mayor cantidad de transbordos para acceder a las diferentes zonas del aglomerado (Figura 2).

Sobre ello se conjugan también otros factores que hacen a la calidad del servicio, vinculados con diferencias en la infraestructura férrea o vial, los tipos de vehículos usados, la comodidad de las estaciones, la frecuencia, las combinaciones necesarias para realizar un viaje, los tiempos de espera para acceder al transporte e incluso la existencia o el estado de vereda que permitan caminar hacia los lugares donde es posible utilizar estos servicios. La problemática del transporte público agudiza las desigualdades socioterritoriales que atraviesan la estructura de la AGBA, pues a las distancias físicas se les suman los contrastes entre la capacidad de movilidad hacia el centro de la ciudad que tienen los sectores altos, con una vinculación fluida a través de redes de autopista, que los conecta y permite mayor cercanía, y los sectores con peores condiciones socioeconómicas, dependientes de un transporte público que tiende a sumar barreras que los aleja del centro, tanto en términos de tiempo como en distancia o costo económico.

Reflexiones finales

El análisis de las trayectorias infraestructurales demostró que la persistencia del patrón radial y tentacular establecido en el modelo agroexportador condicionó las posibilidades de expansión en los momentos posteriores, se consolidó durante el modelo de sustitución de exportaciones y se fragmentó en las periferias a partir del modelo neoliberal. Estas huellas y trayectorias sostienen una jerarquía espacial centro-periferia y norte-sur que aún no se logró revertir. Los tres momentos muestran que cada modelo de desarrollo depositó capas infraestructurales que sedimentaron desigualdades del puerto colonial a las autopistas neoliberales, y las inversiones reforzaron consistentemente las ventajas para los sectores más favorecidos.

En suma, este trabajo abordó conceptos complejos y con amplia discusión. Inicialmente se partió de las conceptualizaciones críticas sobre el espacio y su producción, en relación con el capitalismo, el desarrollo geográfico desigual y los procesos extractivistas. Una vez establecido ese entramado conceptual, fue posible delimitar las infraestructuras y entender el rol vital que tienen en la configuración territorial. En una segunda parte, se desplazó el foco de esos conceptos a la escala urbana y metropolitana, y, en particular, a las infraestructuras de movilidad y transporte. Por último, en la tercera parte, en búsqueda de poner en relación los conceptos trabajados, se identificaron tres etapas diferentes, en las que los modelos de desarrollo contaban con estrategias particulares en cuanto a las políticas de infraestructura. A partir de esos momentos, fue posible desagregar las transformaciones socioespaciales en Buenos Aires y cómo las políticas particulares de cada etapa afectaron o modificaron la infraestructura de transporte público en la ciudad.

Conceptualmente, incorporar la noción de extractivismo permitió visibilizar que las infraestructuras no solo reproducen desigualdades espaciales, sino que operan como dispositivos activos de extracción de recursos de las poblaciones vulnerables. Esta extracción es triple: económica, temporal y corporal (desgaste físico del traslado). A diferencia de enfoques centrados en la accesibilidad o la exclusión, la lente extractivista revela que son una forma más de control y dominación de sectores vulnerables.

La infraestructura de transporte y su distribución espacial en el aglomerado da cuenta de cuáles son los espacios privilegiados por el capital en la ciudad, y son una dimensión clave para entender las desigualdades socioespaciales urbanas. A lo largo de las trayectorias históricas, desde el patrón radial del modelo agroexportador hasta la segmentación impulsada por el neoliberalismo, la infraestructura actuó como una mediación sociotécnica y política que estructuró relaciones de poder y reforzó la fragmentación socioespacial. Se constató que la expansión del aglomerado fue guiada por una lógica económica que consistentemente privilegió

la fluidez del capital y de los sectores de mayores ingresos (como lo evidenció la inversión en autopistas), en detrimento de la inversión en el transporte masivo que garantiza el acceso de los sectores populares.

Las posibilidades de acceder a las oportunidades que ofrece la vida en la ciudad se encuentran condicionadas por la distribución de las infraestructuras de transporte público, que se transforman en barreras para el pleno goce de esas oportunidades y del derecho al espacio urbano. El desarrollo espacial de las infraestructuras y su distribución desigual tiene consecuencias sobre las condiciones de vida de la población y da lugar a una acumulación territorial de desventajas (Apaolaza, 2009).

Es fundamental destacar que esta investigación se inscribe en la órbita de los estudios urbanos con perspectiva histórica (Martínez-Delgado, 2020; González Martínez e Ibarra Alonso, 2025). Al rastrear las transformaciones ocurridas en Buenos Aires a través de sus infraestructuras de transporte, el trabajo contribuye a poner el foco en las trayectorias de las infraestructuras de transporte y visibilizar cómo la producción histórica del espacio metropolitano fue intrínsecamente desigual. La comprensión de lo urbano requiere necesariamente un análisis de larga duración que revele continuidades y rupturas de las lógicas de acumulación capitalista y extractivistas. Sin cuestionar la matriz extractivista que subordina el transporte público a las necesidades de valorización del capital y sin revertir las jerarquías espaciales heredadas, las inversiones y políticas destinadas a mejorar los servicios reproducirán injusticias espaciales.

A su vez, a partir del desarrollo conceptual realizado en este trabajo se abren algunos interrogantes y reflexiones para continuar profundizando. En primer lugar, surge la pregunta acerca de para qué, para quién y con qué objetivos se producen, mantienen y desarrollan las infraestructuras. En su doble carácter, económico y social, estas son clave para aumentar el bienestar de la población, pero se debe tener en cuenta que, al tiempo que producen fluidez, también requieren y provocan espesuras e inmovilidades. Además, si bien parecen invisibles, se debe resaltar y poner en primer plano su importancia para poder llevar a cabo y acceder a otras actividades.

A raíz de esta pregunta, se abre la necesidad de pensar sobre la circulación de la fuerza de trabajo y las redes de transporte público. Mientras la red está articulada para que la población pueda unir sus puestos de trabajo con los espacios de producción, surge el interrogante de cómo se extraen al mismo tiempo recursos, dinero y tiempo, principalmente para la población al momento de trabajar, pero también para acceder a la salud, la cultura, la educación o las tareas de cuidado. Esto presenta mayor impacto en los sectores de menores recursos que viven en zonas con menos disponibilidad de infraestructura y se encuentran en localizacio-

nes alejadas de los espacios donde hay mayores oportunidades. La degradación y desinversión de los servicios de transporte públicos y los conflictos y tensiones que esto genera invitan a pensar este servicio como un bien común, que debe favorecer el desarrollo y bienestar de la población.

Asimismo, el período reciente abre un interrogante que no puede soslayarse: bajo las políticas del gobierno de Javier Milei, ¿el momento actual constituye una nueva etapa donde la lógica extractiva opera principalmente sobre la infraestructura misma como activo financiero? La primacía de una lógica financiera y especulativa, la retracción estatal, la desinversión sistemática en infraestructura pública, la quita de subsidios con aumento de tarifas y la degradación del servicio de transporte público (peores condiciones de viaje y frecuencias) sugieren un corrimiento de lógicas anteriores. Esto tiene implicancias directas en las condiciones de movilidad, de transporte, de acceso a la ciudad que afectan la vida cotidiana de la población y merecen un análisis propio. Estas cuestiones quedan pendientes para futuras investigaciones, con métodos que permitan profundizar en los aspectos que exceden este trabajo.

En conclusión, con este trabajo se busca contribuir a una comprensión más precisa de las infraestructuras como mediaciones sociotécnicas y políticas, definiendo sus alcances y tensiones en relación con el desarrollo urbano. Al mismo tiempo, se han aportado reflexiones acerca de cómo las infraestructuras influyen en el control de la fuerza de trabajo a través de la extracción de recursos (dinero, tiempo y energía) de las poblaciones que habitan la metrópolis.

Bibliografía

Fuentes

Dirección de Observatorio de Transporte, Estudio y Sistemas (2025). *Recorridos de Líneas de Transporte de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)* [Conjunto de datos]. <https://www.datos.gob.ar/dataset/transporte-recorridos-lineas-transporte-region-metropolitana-buenos-aires-rmba>

Instituto Geográfico Nacional (2025). *Líneas de ferrocarril* [Conjunto de datos geoespaciales]. Capas SIG, Sistema de Información Geográfica Nacional. <https://www.ign.gob.ar/NuestrasActividades/InformacionGeoespacial/CapasSIG>

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2022). *Departamentos. Cartografía y códigos geográficos del Sistema Estadístico Nacional* [Conjunto de datos geoespaciales]. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Institucional-Indec-Codgeo>

Ministerio de Transporte de la Nación (2018). *Sistema de transporte automotor del Área Metropolitana de Buenos Aires* (Informe técnico N.º 3).

OpenStreetMap contributors (s.f.). *Mapa base* [Conjunto de datos]. OpenStreetMap Foundation. <https://www.openstreetmap.org>

Bibliografía referida

Álvarez, A. (2021). *Infraestructuras de transporte y disputas territoriales: La IIRSA en Santa Fe*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO). <https://doi.org/10.2307/j.ctv2v88cc9>

Álvarez, A. (2023). Infraestructura extractivista y desarrollo regional. En J. Di Nucci y Á. Álvarez (Eds.), *Territorios de la complejidad: Por una Geografía resignificada* (pp. 759-774). Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.

Apaolaza, R. (2009). *Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión desde el caso argentino* [Avance de investigación en curso Beca Doctoral Buenos Aires]. UBA.

Apaolaza, R., Blanco, J., Lerena, N., López Morales, E., Lukas, M. y Rivera, M. (2016). Transporte, desigualdad social y capital espacial: Análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 20/3(56), 19-41. <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/9440>

Ballent, A., Zunino Singh, D., Piglia, M. y Gruschetsky, V. (2023). *Infraestructura y Estado. Episodios de la modernización territorial argentina*. Universidad Nacional de Quilmes. <https://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/4294/>

Belogi, I. (2021). *Condiciones de accesibilidad en la metrópolis desigual: El estudio del transporte mediante big data en el caso de Buenos Aires*. Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Belogi, I. y Mera, G. (2022). Transporte y territorio urbano: Condiciones de accesibilidad en el aglomerado Gran Buenos Aires. *Revista INVI*, 37(105), 174-203. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.63497>

Bertoncello, R. (2010). Configuración espacial de una metrópoli. En *Dinámica de una ciudad: Buenos Aires 1810-2010* (pp. 97-128). DGEyC.

Blanco, J. (2017). Redes. En D. Zunino Singh, G. Giucci y P. Jirón (Eds), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 153-159). Biblos.

Blanco, J., Bosoer, L. y Apaolaza, R. (2014). Movilidad, apropiación y uso del territorio: Una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 18(0), 1-17. <http://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/14977>

Blanco, J. y Apaolaza, R. (2018). Socio-territorial inequality and differential mobility. Three key issues in the Buenos Aires Metropolitan Region. *Journal of Transport Geography*, 67, 76-84.

Blanco, J. y Kanai, J. M. (2025). Neoliberalización, desarrollo con base en la infraestructura y el cuestionamiento del Estado: Lineamientos para el análisis del Plan de Obras Públicas Argentina Grande (2023). *Revista de Geografía Norte Grande*, (90), 1-20. <https://revistanortegrande.uc.cl/index.php/RGNG/article/view/85686>

Borthagaray, A. y Natale, D. (2017). Estructura urbana, transporte y movilidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. En D. Soldano (Ed.), *Viajeros del conurbano bonaerense. Una investigación sobre las experiencias de la movilidad y el espacio en los bordes de la ciudad* (pp. 61-79). UNGS.

Brenner, N. (2013). Tesis sobre la urbanización planetaria. *Nueva sociedad*, 243, 38-66.

Buzai, G. D., Marcos, M. y Velázquez, G. (2022). Distribución espacial de la calidad de vida en la aglomeración Gran Buenos Aires (Argentina). *Economía, sociedad y territorio*, 22(69), 727-757. <https://doi.org/10.22136/est20221804>

Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Siglo XXI Editores.

Cataia, M. (2017). Uso del territorio y del lugar: Poder del ordenamiento y contraracionalidades. En *Ordenar los territorios. Perspectivas críticas desde América Latina* (pp. 23-40). IFEA.

Ciccolella, P. (1999). Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *Revista de Estudios Urbano Regionales*, 25(76), 5-27.

Ciccolella, P. y Vecslir, L. (2012). Dinámicas, morfologías y singularidades en la reestructuración metropolitana de Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (8), 23-41.

Cirio, G. W. y Aversa, M. (2024). Evaluación y modelado de sistemas de transporte en AMBA Sur mediante aplicaciones geomáticas: aportes prospectivos para la

planificación y ordenamiento territorial sostenible de la movilidad urbana y el transporte. *Geograficando*, 20(1). <https://doi.org/10.24215/2346898Xe158>

Di Virgilio, M. M. D., Lulle, T., Contreras, Y., Dureau, F., Levy, J.-P. y Roux, G. L. (2024). Hacia una definición de las antiguas periferias: Un diálogo entre conceptos y casos a ambos lados del Atlántico. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 39(3), 1-29. <https://doi.org/10.24201/edu.v39i3.2219>

Falavigna, C. y Hernandez, D. (2016). Assessing inequalities on public transport affordability in two Latin American cities: Montevideo (Uruguay) and Córdoba (Argentina). *Transport Policy*, 45, 145-155.

Forcinito, K. y Nahón, C. (2005). La fábula de las privatizaciones: ¿vicios privados, beneficios públicos? El caso de la Argentina (1990.-2005). *Ciclos*, (30), 3-41.

Gago, V. y Mezzadra, S. (2015). Para una crítica de las operaciones extractivas del capital. *Nueva Sociedad*, 255, 38-52.

Gimenez, G. (2001). Cultura, territorio y migraciones. Aproximaciones teóricas. *Alteridades*, 11(22), 5-14.

Goicoechea, M. E. y Coronado, J. E. (2025). Tras las huellas de la desigualdad urbana en Latinoamérica. Un recorrido histórico y comparado de Buenos Aires y Lima. *Territorios*, (52), 1-26. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.12561>

González Martínez, M. e Ibarra Alonso, M. (2025). Historiografía urbana en América Latina. Temas, perspectivas y escalas durante el último medio siglo. *Autoctonía*, 9(1), 1-20. <https://doi.org/10.23854/autoc.v9i1.589>

Graham, S. (2010). *Disrupted Cities: When Infrastructure Fails* (1ra. ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203894484>

Gualteros Trujillo, J. N. (2009). Vida cotidiana y mundo urbano: Pautas para nuevas relaciones. En *Otro desarrollo urbano: Ciudad incluyente, justicia social y gestión democrática* (pp. 181-191). CLACSO.

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 61-74.

Gutiérrez, A. y Kralich, S. (2005). Transporte alternativo en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Un análisis de su evolución entre 1993 y 2003. En *Anais do X*

Encontro de Geógrafos da América Latina (pp. 6759-6773). Universidade de São Paulo.

Gutiérrez Aguilar, L. A. (2026). *Relación entre la pobreza de tiempo y el transporte público en Bogotá: Cambios frente a proyectos de transporte masivo*. Universidad de los Andes.

Guzman, L. A. y Oviedo, D. (2018). Accessibility, affordability and equity: Assessing 'pro-poor' public transport subsidies in Bogotá. *Transport Policy*, 68, 37-51.

Harvey, D. (2007). *Espacios del capital: Hacia una geografía crítica* (Trad. C. Piña Aldao.). Akal.

Harvey, D. (2008). El derecho a la ciudad. *New left review*, 53, 23-39.

Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad: Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *EURE (Santiago)*, 38(115), 117-135. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>

Herrera Santana, D. (2019). Geopolítica de la fragmentación y poder infraestructural. El Proyecto "One Belt, One Road" y América Latina. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 10(1), 41-68. <https://doi.org/10.5209/GEOP.58761>

Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: Fragmentación y privatización. *Revista de Estudios Urbano Regionales*, 28(85), 11-20. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612002008500002>

Kralich, S. (2002). La ecuación "más privado, menos estatal": quiénes ganan y quiénes pierden. El caso del servicio de transporte público en el Gran Buenos Aires. *Revista de Estudios Urbano Regionales*, 28(84), 85-101.

Kralich, S. (2016). Urbanización y transporte. Algunos aportes conceptuales. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 41-67.

Kruger, R. (2017). Transporte. En D. Zunino, G. Giucci y P. Jirón (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 179-186). Biblos.

Lardé, J. y Sánchez, D. (2014). La brecha de infraestructura económica y las inversiones en América Latina. *Boletín FAL*, 332(4), 1-9.

Lefebvre, H. (1972). *La revolución urbana*. Alianza Editorial. <http://repositorio.iaph.es/handle/11532/223063>

Leigh Star, S. (1999). The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 43(3), 377-391. <https://doi.org/10.1177/00027649921955326>

Liu, J., Ettema, D. y Helbich, M. (2022). Systematic review of the association between commuting, subjective wellbeing and mental health. *Travel behaviour and society*, 28, 59-74.

Mançano Fernandes, B. M. (2008). Sobre la tipología de los territorios. En M. A. Saquet y E. S. Sposito (Orgs.), *Territórios e Territorialidades: teorias, processos e conflitos*, 1 (pp. 197–216). Expressão Popular. <http://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/docs/bernardo-tipologia-deterritorios-espanol.pdf>

Marcos, M. (2011). Base cartográfica para el estudio de diferencias intraurbanas en la Aglomeración Gran Buenos Aires: procedimientos técnicos para su realización. *Geografía y Sistemas de Información Geográfica (Geosig)*, 3(3), 1-21.

Martínez-Delgado, G. (2020). Derribar los muros. De la historia urbana a los estudios urbanos con perspectiva histórica: Propuestas teóricas y metodológicas desde un diálogo interdisciplinar. *Revista de Estudios Urbano Regionales*, 46(137), 5-26. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612020000100005>

Massey, D. (2007). *Geometrías del poder y la conceptualización del espacio* [Conferencia]. Universidad Central de Venezuela, Caracas, Venezuela. <https://ecumenico.org/geometrias-del-poder-y-la-conceptualizacion-del-es>

Miralles-Guasch, C. y Frontera, A. C. (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Fundación Alternativas.

Oszlak, O. (1991). *Merecer la Ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Estudio Cedes- Humanitas.

Padín, N. y Perren, J. (2015). Historia, ciudad y sociedad: Antecedentes, problemas y trayectorias. Una mirada desde la Norpatagonia. *Coordenadas*, 2(1), 1-30. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/54282>

Pintos, P. (2020). De naturaleza anhelada a urbanismo distópico. Régimen urbano, extractivismo inmobiliario y conflictividad ambiental en la cuenca baja del río Luján (Buenos Aires, Argentina). *Medio Ambiente y Urbanización*, 92(1), 113-132.

Pírez, P. T. (2018). El derecho a la ciudad y la mercantilización de la urbanización. *Voces en el Fenix*, 8(71), 126-131.

- Prevot Schapira, M. F. (2002). Buenos Aires en los años 90: Metropolización y desigualdades. *Revista de Estudios Urbano Regionales*, 28(85), 31-50.
- Rodríguez, G. y Kozak, D. (2014). Expansión física y demográfica y cambios en la densidad de la Aglomeración Gran Buenos Aires, 1750-2010. *Población de Buenos Aires*, 11(20), 7-36. <http://hdl.handle.net/11336/15649>
- Santos, M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, 13(9), 69-77.
- Smith, N. (2020). *Desarrollo desigual: Naturaleza, capital y la producción del espacio*. Traficantes de Sueños.
- Soja, E. W. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Tirant humanidades.
- Soldano, D. (2017). *Viajeros del conurbano bonaerense. Una investigación sobre las experiencias de la movilidad y el espacio en los bordes de la ciudad*. Ediciones UNGS.
- Svampa, M. (2018). *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina: Conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias*. Bielefeld University Press. <https://doi.org/10.14361/9783839445266>
- Tiznado Aitken, I., Palm, M. y Farber, S. (2024). Exploring the interplay of transportation, time poverty, and activity participation. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 26, 101175. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101175>
- Tobias, M. (2017). *Política del agua, controversias socio-técnicas y conflictos territoriales en el Área Metropolitana de Buenos Aires (2006-2015)* [Tesis doctoral, Université Sorbonne Paris Cité - Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales]. Repositorio Digital de la Facultad de Ciencias Sociales UBA.
- Torres, H. A. (1978). El mapa social de Buenos Aires en 1943, 1947 y 1960. Buenos Aires y los modelos urbanos. *Desarrollo Económico*, 18(70), 163-204. <https://doi.org/10.2307/3466549>
- Torres, H. A. (1998, noviembre). *Procesos recientes de fragmentación socioespacial en Buenos Aires: La suburbanización de las élites* [Ponencia]. Seminario de investigación urbana "El nuevo milenio y lo urbano", Buenos Aires, Argentina.
- Torres, H. A. (1999). *La aglomeración Gran Buenos Aires: Sus patrones de expansión física y los cambios recientes de su mapa social* [Documento de trabajo]. FADU-UBA.

Torres, H. A. (2001). Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. *EURE (Santiago)*, 27(80), 33-56.

Vapñarsky, C. (1995). Primacía y macrocefalia en la Argentina: la transformación del sistema de asentamiento humano desde 1950. *Desarrollo Económico*, 35(138), 227-254. <https://doi.org/10.2307/3467304>

Vicente, O. (2022). *Historia del transporte en la Ciudad de Buenos Aires*. Bismán Ediciones.

Wagner, L. (2020). Extractivismo. En J. Muzlera y A. Salomón (Eds.), *Diccionario del Agro Iberoamericano* (pp. 623-628). TeseoPress. <https://www.teseopress.com/diccionarioagro/chapter/extractivismo/>

Yujnovsky, O. (1971). *La estructura interna de la ciudad: El caso latinoamericano*. SIAP.

Zapata, M. C. (2020). Huellas de la reestructuración capitalista. Un análisis de la transformación urbana de la Región Metropolitana de Buenos Aires, Argentina. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 35(3). <https://doi.org/10.24201/edu.v35i3.1892>

Zunino Singh, D., Jirón, P. y Giucci, G. (2023). *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. TeseoPress. <https://www.teseopress.com/terminosclaveparalosestudiosdemovilidadenamericalatina>

Zunino Singh, D. Z., Piglia, M. y Gruschetsky, V. (2021). *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Teseo. <https://doi.org/10.55778/ts878803920>

© 2026 por los autores; licencia otorgada a la revista *Cuadernos del Sur Historia*. Este artículo es de acceso abierto y distribuido bajo los términos y condiciones de una licencia Atribución-No Comercial-Compartir Igual 4.0 (CC BY-NC-SA 4.0) de Creative Commons. Para ver una copia de esta licencia, visite <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>.