

Editorial. Miradas críticas a las infraestructuras urbanas en América Latina

Beatriz Rufino*

Madisson Carmona**

En este número especial de la revista *Territorios*, centrado en los debates sobre infraestructura en América Latina, reunimos reflexiones críticas de investigadores procedentes de cuatro países de la región: Argentina, Brasil, Colombia y México. A través de los nueve artículos seleccionados, con enfoques teóricos y escalas territoriales diversificadas, se presenta en conjunto un panorama complejo y de crecientes contradicciones.

La elaboración de este número especial partió de la constatación de transformaciones estructurales en las formas de provisión de infraestructuras, marcadas por la extensión de los procesos de privatización en diversos acuerdos de colaboración público-privada. Procesos profundamente asociados al creciente poder e interés de las corporaciones y las instituciones financieras sobre las infraestructuras, lo que ha llevado a consolidarlas como una importante rama global de la acumulación capitalista (Rufino *et al.*, 2021).

Esta escalada de las infraestructuras como negocio, reforzada en la lectura de nuestros autores como parte de un “capitalismo infraestructural” (Pun & Chen, 2022), ha afianzado en la región un creciente consenso sobre el impacto de los procesos de privatización y los discursos de mayor eficiencia de los agentes privados en detrimento de la presencia de agentes públicos en estas áreas. Tales dinámicas motivaron a proponer el número especial como un primer paso para la necesaria reanudación y actualización de los estudios sobre infraestructura en la región.

En el contexto del desarrollismo latinoamericano a partir de la década de 1950, las infraestructuras se constituyeron como condiciones generales indispensables para la industrialización emergente en la región. Los Estados asumieron la responsabilidad de estructurar gran parte de la infraestructura económica necesaria para promover el

* Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de São Paulo, Brasil.

** Departamento de Geografía, Facultad de Humanidades, Universidad del Valle, Colombia.

territorios
53-Especial

desarrollo industrial, organizando las bases de acumulación de las empresas multinacionales que lideraron el proceso de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI). Mediante la creación de empresas estatales, la provisión de infraestructura estuvo “íntimamente ligada a grandes proyectos de inversión relacionados con la explotación de recursos naturales, el desarrollo regional y la expansión de sectores económicos particulares” (Pradilla, 2009, p. 138). Ello contribuyó a apuntalar la triada Estado-desarrollo-infraestructuras como garantía de cumplimiento de los lineamientos de política económica emanados de instituciones como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) o la Corporación Andina de Fomento (CAF), los cuales se alineaban, por su parte, con los mandatos del Banco Mundial o el Fondo Monetario Internacional.

Al priorizar los intereses inmediatos de las fracciones de capital dominantes, los Estados de la región desempeñaron funciones muy limitadas como articuladores de los intereses generales de las clases trabajadoras y de los formuladores de estrategias a largo plazo. El resultado general fue que la provisión de infraestructura acabó privilegiando “los valores de uso directamente vinculados a la acumulación de capital, particularmente para la producción de mercancías, en detrimento de aquellos vinculados al consumo y a la reconstitución de las clases trabajadoras” (Jaramillo, 1988, pp. 29-31). En gran medida, las inversiones en infraestructura se consolidaron como un instrumento destinado principalmente a sostener y reforzar una dinámica de acumulación subordinada y dependiente del capital, a menudo bajo el argumento de que las cuantiosas inversiones debían destinarse a aquellos segmentos que garantizaran tasas de retorno altas que impactaran de manera positiva en los indicadores de desempeño como el PIB. De allí, pues, que los Estados comprometieran cuantiosos recursos del erario en el pago de onerosas deudas contraídas para hacer frente a las exigencias de los sectores hegemónicos del capital. Entretanto, la insuficiencia de las infraestructuras destinadas para hacer frente a los acelerados procesos de urbanización marcó la consolidación de territorios precarios estructurados por la autoconstrucción de viviendas, lo que dio centralidad a la problemática de la expansión urbana.

La interpretación crítica de los llamados problemas urbanos pasó a analizar las infraestructuras urbanas haciendo hincapié en su condición de consumo colectivo con un suministro garantizado esencialmente por el Estado (Castells, 1975). Inspirados por este debate, importantes autores latinoamericanos trataron de problematizar y discutir la permanente insuficiencia de las inversiones relacionadas con la inserción periférica de los países de la región en el capitalismo global y sus implicaciones en una urbanización precaria (Jaramillo, 1998; Pradilla, 1994). En particular, se destacan los aportes de Jaramillo (1988) quien observa que, con el agotamiento del modelo desarrollista y la consecuente disminución de las transferencias de plusvalía

del empresariado a los Estados, el ritmo de producción de infraestructuras se vio visiblemente afectado cuando no totalmente estancado.

Este debate cobró fuerza tanto en los estudios globales sobre la urbanización latinoamericana, la cual enfatizaban la reproducción de estas formaciones sociales desde la perspectiva de la economía política, como en los innumerables análisis de la producción del hábitat popular (Pírez, 2013). Estas perspectivas críticas sustentaron una importante producción teórica, determinante en la politización de la cuestión urbana en una fuerte alineación con la organización de los movimientos sociales urbanos. En relación con el avance del neoliberalismo y la imposición de políticas de privatización en los años 80 y 90, a ritmos y compases distintos en los países de la región (Pradilla, 1994), se asistió a una tímida reanudación de las propuestas críticas, que perdió fuerza a principios del siglo XXI.

El ascenso de los gobiernos progresistas en la primera década del siglo XXI, junto con un importante crecimiento económico, hizo posible una nueva agenda de inversiones en infraestructura y la región retomó de manera contradictoria nuevos experimentos neoliberales en un contexto de mayor dominio de las finanzas globales. La alternancia con gobiernos más conservadores y liberales, al tiempo que radicalizó estas políticas, redujo el margen de la izquierda para avanzar en propuestas de provisión de infraestructura más inclusivas, de escala más local y de mayor alcance social.

Con el fin de estimular la reanudación y actualización de los estudios sobre infraestructuras desde una perspectiva crítica en la región, nuestra convocatoria se orientó a recibir: reflexiones teóricas sobre el proceso histórico de las transformaciones en las formas de provisión de infraestructuras y sus implicaciones políticas y sociales; discusiones teórico-metodológicas sobre el estudio de las infraestructuras: marcos conceptuales, categorías de análisis, y estudios sobre las dinámicas contemporáneas de provisión de infraestructura, considerando casos y sectores particulares en los distintos países latinoamericanos.

Al revelar importantes desarrollos de las cuestiones planteadas en nuestra convocatoria, el conjunto de artículos de este número puede agruparse en tres grandes grupos que nos permiten destacar importantes transformaciones en la inserción económica de la región, la expansión de los enfoques teórico-metodológicos y la renovación de las miradas sobre los espacios urbanos precarios y su cotidianeidad. Esta diversidad encontrada en los trabajos revela importantes actualizaciones y nuevas fronteras en el campo de estudio, aunque nos lleve a cuestionar las lagunas y los retos persistentes para el avance de los estudios frente a un capitalismo en creciente contradicción.

A continuación, presentamos los artículos de este número especial haciendo hincapié en las aproximaciones temáticas para, al final, lanzar algunas reflexiones sobre las posibles lagunas y retos para el desarrollo de una agenda de investigación crítica.

territorios
53-Especial

El papel de las infraestructuras en la nueva inserción de América Latina en el capitalismo global

Los tres primeros artículos aportan reflexiones innovadoras sobre las transformaciones en la inserción de las economías latinoamericanas en un capitalismo cada vez más globalizado. A través de análisis exhaustivos, dan centralidad a diferentes perspectivas sobre el tema de las infraestructuras.

En el artículo “Estados Unidos, China y la geopolítica del Litio: infraestructura y el rol de América Latina en la cadena global”, Luciana Guido y Damián Andrés Bül, de Argentina, examinan la disputa entre las dos principales potencias mundiales por el control de las cadenas de suministro de litio, un recurso fundamental para la transición energética y pieza central en la industria de las baterías y los vehículos eléctricos. El artículo analiza cómo la infraestructura energética y productiva se ha convertido en un terreno decisivo en la reconfiguración de las jerarquías geopolíticas, reposicionando a América Latina como un territorio estratégico, aunque subordinado, en la nueva economía verde. Con una lectura informada por las teorías del “capitalismo infraestructural”, el texto ilumina el entrelazamiento entre desarrollo tecnológico, dependencia y soberanía, problematizando el papel de los países sudamericanos ante las transformaciones globales de la acumulación.

El artículo “Infraestructura ferroviaria en Brasil: de sistemas de ciudades a conflictos sistémicos en la producción del espacio urbano” de Beatriz Kopperschmidt y Jeferson Tavares (Brasil) entrelaza la escala nacional y urbana, analizando las contradicciones que surgen de la reestructuración neoliberal de los ferrocarriles de São Paulo. El artículo muestra cómo, al incorporarse a las cadenas logísticas del mercado internacional de materias primas, los ferrocarriles comenzaron a irradiar conflictos sistémicos en las ciudades que atraviesan. La investigación, basada en múltiples estudios de caso, revela que las concesiones privadas y la refuncionalización de estos activos acentúan las desigualdades territoriales, ambientales y patrimoniales, reproduciendo en el espacio urbano las lógicas de financiarización y desregulación del capital infraestructural. El texto ofrece una importante contribución al demostrar cómo los efectos de la globalización se manifiestan de manera concreta en las formas y los conflictos del territorio.

Por su parte, en “Infraestructura y capital: los nuevos mecanismos de financiarización en América Latina”, Alfonso Valenzuela Aguilera (México) analiza cómo la creciente financiarización transforma infraestructuras históricamente concebidas como bienes públicos en plataformas centrales de valorización ficticia del capital. El autor examina los instrumentos financieros que amplían la participación privada en proyectos de infraestructura en la región —desde las APP hasta los títulos de deuda

y los fondos especializados— y muestra cómo estos mecanismos reorientan la lógica de la provisión territorial hacia criterios de rentabilidad, desplazan el papel del Estado y aumentan la vulnerabilidad de las economías latinoamericanas a la volatilidad de los mercados. Por medio de una lectura que articula la economía política urbana, las teorías de la financiarización y los debates sobre el neoliberalismo, el artículo ilumina los desplazamientos de una financiarización urbana centrada en el sector inmobiliario hacia la infraestructura. A partir de sus análisis, el autor reflexiona sobre los efectos socioespaciales: profundización de las desigualdades, concentración de beneficios en enclaves privilegiados y reproducción de asimetrías estructurales. Basándose en evidencias de México, Brasil, Argentina, Chile y Colombia, muestra que la infraestructura se convierte en un dispositivo estratégico para absorber los excedentes de capital, al tiempo que refuerza los patrones de desarrollo desigual que caracterizan al capitalismo periférico contemporáneo, agravando las contradicciones de nuestra urbanización.

Se puede afirmar que este conjunto de trabajos aporta contribuciones fundamentales para comprender cómo las infraestructuras desempeñan un papel importante en la actualización contradictoria de la inserción de los países latinoamericanos en la economía global. En una doble alineación con las dinámicas económicas hegemónicas, las infraestructuras han sido fundamentales para la intensificación de la extracción de materias primas y *commodities* de la región, convirtiéndose en engranajes de la circulación de capitales globales. De este modo, se vuelven fundamentales para acelerar la acumulación de cadenas de valor globales, siendo objeto inmediato de inversión de fondos y otras formas de circulación y valorización ficticia de capitales financieros nacionales e internacionales. Procesos que tienen implicaciones decisivas para la urbanización, como nos muestran los autores a través de sus distintos análisis.

Ampliación de los enfoques teórico-metodológicos para el estudio de las infraestructuras en diversas escalas en América Latina

El segundo grupo de artículos aborda investigaciones desarrolladas sobre infraestructuras urbanas y sus impactos tanto a escala metropolitana como barrial. Uno de los elementos más destacables de estos análisis es la centralidad que las políticas públicas y los conflictos socioespaciales derivados de su aplicación tienen sobre los procesos de producción de infraestructuras.

El artículo “Infraestructuras urbanas y la producción de condiciones geográficas: un enfoque crítico desde el *placemaking* en América Latina” de Ginette Tolosa Ruiz, Elkin Gómez Carvajal y Jemay Mosquera Téllez (Colombia) propone un diálogo fructífero entre la teoría urbana crítica y las metodologías participativas. Retomando

territorios
53-Especial

las formulaciones de Garza sobre las condiciones geográficas de producción y los aportes de Lefebvre sobre la producción social del espacio, las autoras y el autor sostienen que las infraestructuras urbanas deben entenderse como actores sociales y productores de relaciones, valores e identidades. A partir de un estudio de caso en Arcabuco, Boyacá (Colombia), el artículo sostiene que el *placemaking* puede funcionar como una práctica crítica y emancipadora, siempre que se articule con la participación comunitaria y el reconocimiento de las desigualdades socioespaciales. Se trata de una reflexión sensible e innovadora sobre el papel de las infraestructuras en la mediación entre el espacio concebido y el espacio vivido.

El artículo “Propuesta de la ‘memoria de cálculo social y político’ en la construcción de infraestructura de transporte: la Línea 3 del Tren Ligero en Guadalajara”, de Carlos Miguel González Huerta (México), propone integrar las dimensiones sociales y políticas en la planificación de megaproyectos de movilidad. Tradicionalmente, las “memorias de cálculo” son documentos estrictamente técnicos que garantizan la seguridad estructural. Sin embargo, el autor sostiene que estas visiones técnicas suelen estar desarticuladas de la realidad social. A través del análisis de la Línea 3 (L3) en Guadalajara (construida entre 2014 y 2020), el estudio demuestra cómo factores no técnicos —la percepción de riesgo de daño al patrimonio histórico, las controversias mediáticas y las agendas políticas electorales— prolongaron significativamente los tiempos de ejecución. El artículo concluye que la infraestructura es un fenómeno “sociotécnico” donde lo simbólico y lo político influyen tanto como lo ingenieril, justificando la necesidad de un instrumento que anticipe y gestione estos impactos en la vida cotidiana.

El artículo “Infraestructuras hídricas y modelos descentralizados de gestión de agua y saneamiento. El caso de los servicios ‘desvinculados’ en el Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina” de Verónica Cáceres, Melina Ayelén Tobías y María Eva Koutsovitis (Argentina) analiza la fragmentación en el acceso al agua en dicha región. A pesar de la centralización del servicio en la empresa estatal AySA, coexisten múltiples sistemas “desvinculados” —operadores de pequeña escala en áreas periféricas y vulnerables— que operan en condiciones de precariedad regulatoria y técnica. Basándose en una investigación cualitativa, las autoras caracterizan estos servicios como “archipiélagos de infraestructura” gestionados por cooperativas, municipios o actores privados. El estudio revela que estos sistemas abastecen a casi 500 000 personas en 21 municipios, pero suelen estar invisibilizados en las estadísticas oficiales. El trabajo concluye que la persistencia de estos modelos descentralizados no es solo un problema técnico, sino una expresión de desigualdad socioambiental y fallas en la gobernabilidad metropolitana del agua.

El abordaje de la producción de infraestructuras urbanas y su vínculo con el ámbito de las políticas públicas revela la necesidad de estructurar diseños teórico-metodológicos que expongan las tensiones derivadas del despliegue del capital tanto en diversos entornos como dimensiones de la vida urbana. En esta medida, son relevantes los arreglos teóricos que articulan discusiones clásicas con miradas contemporáneas sobre los procesos de producción de redes técnicas en América Latina para, desde estos marcos referenciales, mostrar caminos posibles de reflexión sobre la confluencia de intereses y asuntos conflictivos en diversas escalas de lo metropolitano. En este panorama, se destaca la crítica a las miradas institucionalizadas, emergidas de gobiernos y organismos internacionales, las cuales conciben las infraestructuras como un conjunto —a menudo indiferenciado— de productos eminentemente técnicos vaciados de contenido sociopolítico.

Renovación de las perspectivas sobre los espacios urbanos precarizados y su vida cotidiana

El tercer grupo de trabajo presta especial atención a las infraestructuras urbanas y a la forma en que se producen y se transforman en función de las especificidades de la región. A partir de la recuperación de dinámicas históricas para interpretar los espacios periféricos contemporáneos, los trabajos analizan y plantean la centralidad de las dinámicas de la vida cotidiana como reproducción social en sus estrechas relaciones con la provisión de infraestructuras.

En “Urbanización desigual e incompleta: desafíos históricos para la producción de infraestructuras urbanas en Brasil”, Thaís Nassif (Brasil) desarrolla una lectura histórico-estructural de la producción de infraestructuras urbanas en el país, articulando la formación del Estado burgués, el capitalismo dependiente y la reproducción de las desigualdades socioespaciales. La autora recurre a la tradición de la economía política de la urbanización para demostrar cómo la infraestructura urbana se ha constituido, a lo largo del tiempo, de forma selectiva y subordinada a los intereses de las clases dominantes y del capital extranjero, lo que limita su función como base de la reproducción social ampliada. Al analizar tanto el período desarrollista como los ciclos recientes de inversión pública, el artículo demuestra la persistencia de patrones de urbanización incompleta, lo que refuerza la centralidad de la infraestructura como mediación crítica entre la acumulación, el Estado y la desigualdad urbana.

En “Apropiación informal de la infraestructura planificada: estrategias para abordar la desigualdad urbana”, Guilherme Lassance (Brasil) analiza la relación entre las infraestructuras planificadas y sus formas de apropiación informal por medio de

territorios
53-Especial

estudios de caso de Río de Janeiro. El artículo desplaza la mirada de la infraestructura como sistema técnico-normativo para poner de relieve sus usos cotidianos, las resignificaciones y las reconfiguraciones espaciales promovidas por prácticas informales, que articulan funciones sociales, económicas y urbanas. En diálogo con los enfoques del urbanismo crítico, el texto argumenta cómo la informalidad, más que elemento dicotómico, funciona, principalmente para las poblaciones de menores ingresos, como una estrategia activa para hacer frente a la desigualdad urbana, al cuestionar los modelos hegemónicos de planificación y ampliar la comprensión de la infraestructura como un campo de disputa, negociación y producción social del espacio.

Por último, el texto “Infraestructuras de cuidados: interpretación crítica y respuesta material a la responsabilidad social, ética y política”, de María Laura Sarmiento y Paola Bonavitta (Argentina), desarrollado con foco en Argentina, propone un cambio conceptual significativo, propio de discusiones crítica contemporáneas: considerar el cuidado como infraestructura. Desde una perspectiva ecofeminista y de una investigación empírica con mujeres de Córdoba, el artículo revela cómo la pandemia del Covid-19 puso de manifiesto la centralidad de los trabajos de cuidado, aunque estos se hayan invisibilizado, y las profundas desigualdades de género que los sustentan. Al vincular el debate sobre la infraestructura con la sostenibilidad de la vida y las redes comunitarias de cuidados, las autoras ofrecen la posibilidad de ampliar el horizonte de la investigación sobre infraestructura, estableciendo un vínculo entre la reproducción social, las políticas públicas y la justicia socioambiental.

En su conjunto, estos trabajos, al demostrar la reiteración de las precariedades en la urbanización latinoamericana, articulada con la aparición de nuevas estrategias de lucha y de formas renovadas de desigualdad, como las que se manifiestan en las infraestructuras de atención, ponen de relieve la reproducción social y los intentos de mercantilización de las condiciones generales como punto crítico de la crisis capitalista contemporánea, recordándonos las provocaciones planteadas por Fraser (2024):

Por un lado, la reproducción social es una condición de base necesaria para la acumulación sostenida de capital; por otro lado, el impulso del capitalismo hacia la acumulación ilimitada conduce a la canibalización de las mismas actividades de reproducción social de las que depende. (p. 91)

Desafíos para la elaboración de una agenda de investigación crítica

En conjunto, los textos reunidos en este número representan una cartografía bastante variada de las infraestructuras latinoamericanas. Sus análisis abarcan diversas escalas

y campos de trabajo: desde la geopolítica global de la energía y las materias primas hasta la escala local de la producción desigual del espacio urbano y los trabajos del cuidado. De allí se desprende que las infraestructuras son un terreno decisivo de disputa social, política, económica y epistemológica que exige, por otra parte, un compromiso investigativo que tenga la suficiente capacidad de incidir en agendas académicas y políticas.

Por lo anterior, la búsqueda por renovar, desde perspectivas críticas, la investigación sobre la producción de infraestructuras debe conducir a la superación de modelos de ordenamiento centrados en asuntos meramente tecnocráticos o funcionales, para abrirle la puerta a escenarios de acción sociopolítica en los que estas se proyecten en función de las necesidades sociales de la población y no de las del capital y su interés en el lucro. Ahora bien, para avanzar en esta dirección, es preciso que estas agendas de investigación se enmarquen en una apuesta de lectura que, con fundamento en la economía política de las infraestructuras, incorpore una perspectiva dialéctica que, al tiempo que tome distancia del formalismo propio del neoliberalismo, se oriente a ubicar las contradicciones del modo de producción capitalista y su expresión espacial en diversas escalas.

En tal medida, al exponer los mecanismos económicos y políticos que definen la producción de infraestructuras en América Latina, se hace evidente la configuración de lógicas financiarizadas no solo al momento de estructurar los proyectos, sino también de construirlos y gestionarlos. Procesos que se llevan a cabo a menudo bajo la forma de alianzas público-privadas en las que, vale la pena recalcar, los Estados, en sus diferentes niveles, asumen la principal carga del riesgo, mientras que los agentes privados gozan, además de beneficios tributarios y fiscales significativos, de condiciones contractuales favorables en caso de no lograr las tasas de retorno pactadas. En este punto, llama la atención la forma como se articulan las políticas neoliberales, las dinámicas de financiarización y los marcos normativos y legales, con el objetivo de producir plataformas institucionales consistentes o, cuando menos, con la suficiente capacidad de resistir o sortear las contradicciones propias de los complejos juegos de actores e intereses vinculados con la producción de infraestructuras.

Justo por las contradicciones que emergen de la producción de infraestructuras bajo el nuevo patrón de reproducción del capital en América Latina, se hace necesario prestar particular atención tanto a las especificidades regionales como las simplificaciones analíticas para alejar las investigaciones de dos tendencias en boga en los estudios socioespaciales del continente: a) la fragmentación o compartimentación de las miradas en segmentos disciplinares o categoriales que no permiten percibir la totalidad de los procesos económicos de los que emergen las infraestructuras y b) el

eclecticismo teórico en el que quedan subsumidos enfoques y autores de variadas —y a menudo contrarias— tradiciones que no encuentran una síntesis adecuada y, por lo tanto, no arrojan mayores luces sobre los problemas abordados.

Es esta línea, es indispensable insistir en la necesidad del desarrollo de categorías y conceptos, de raíz crítica, que no transijan o contemporice con la tendencia a incorporar lo novedoso como garantía de agudeza en el análisis. Esto incluye, por otra parte, la urgencia de volver a la lectura de autores clásicos con el suficiente rigor, de tal manera que se pueda comprender de manera cabal los momentos de producción teórica y la posibilidad de incorporar mediaciones analíticas necesarias para traer estas discusiones al presente y, en nuestro caso, a las infraestructuras en América Latina. Una parte sustancial de una apuesta crítica de lectura, como la que se moviliza en este número especial, es advertir que las infraestructuras, más que obras destinadas a soportar las actividades económicas nacionales, fungen como realidades socioespaciales complejas que movilizan contradicciones, intereses y acciones propias de los juegos de actores que participan en su producción.

Ya sea en las vías férreas, en las redes energéticas, en los espacios públicos urbanos o en las tramas invisibles del cuidado, lo que emerge es la comprensión de que las infraestructuras condensan las contradicciones del capitalismo contemporáneo: al mismo tiempo que prometen desarrollo, conectividad y sostenibilidad, en consonancia con los discursos más elocuentes de organismos internacionales, reproducen desigualdades y extraen valor para grandes conglomerados empresariales o fondos de inversión. Por ello, la dinámica contemporánea de producción de infraestructuras contribuye a reorganizar y reproducir estructuras espaciales de dependencia propias del nuevo patrón de acumulación del capital en América Latina (Osorio, 2012), en el que las dinámicas extractivas-rentistas se posicionan como fundamento de la producción de valor.

Los artículos aquí presentados demuestran una profunda renovación de los enfoques críticos producidos desde América Latina, dialogando con tradiciones propias del pensamiento urbano y territorial de la región, acercándolos a un conjunto de autores internacionales. Al recuperar autores y conceptos fundadores —de Castells y Pradilla a Garza y Lefebvre— y articularlos con lecturas feministas, ecológicas y decoloniales, el número especial reafirma la potencia de una reflexión situada, capaz de tensionar la hegemonía de los discursos técnicos y abrir caminos para nuevas interpretaciones de lo urbano y lo infraestructural.

Con estas reflexiones iniciales, los editores de este número especial invitan a la lectura cuidadosa de los artículos que siguen, estimulando la ampliación de los debates sobre las infraestructuras latinoamericanas dentro de un entendimiento de que estas se consoliden como campos de imaginación y lucha política para la transformación

social de la región. Finalmente, se reafirma el propósito que guio la convocatoria: retomar un pensamiento crítico que, al comprender las infraestructuras como formas de poder y mediación, vislumbra los posibles caminos para otras formas de vida y de ciudades.

Referencias

- Castells, M. (1975). *A questão urbana*. Sociedade Editorial e Distribuidora.
- Fraser, N. (2024). *Capitalismo canibal: como nosso sistema está devorando a nossa democracia, o cuidado e o planeta e o que podemos fazer a respeito disso*. Autonomia Literária.
- Jaramillo, S. (1988). Crisis de los medios de consumo colectivo urbano y capitalismo periférico. En L. Cuervo, J. González & F. Rojas, *Economía política de los servicios públicos. Una visión alternativa*. Centro de Investigación y Educación Popular (Cinep).
- Osorio, J. (2012). Padrão de reprodução do capital: uma proposta teórica. em R. Marini & M. Carcanholo, *Padrão de reprodução do capital*. Boitempo.
- Pérez, P. (2013). Perspectivas latinoamericanas para el estudio de los servicios urbanos. *Cuaderno urbano*, 14(14), 173-192. <https://doi.org/10.30972/crn.1414528>
- Pradilla, E. (1994). Privatización de la infraestructura y los servicios públicos: sus contradicciones. *Argumentos Estudios críticos de la Sociedad*, (21), 57-79. <https://argumentos.xoc.uam.mx/index.php/argumentos/article/view/756>
- Pradilla, E. (2009). *Las contradicciones de la privatización de los servicios públicos. Los territorios del neoliberalismo en América Latina*. Universidad Autónoma Metropolitana.
- Pun, N., & Chen, P. (2022). Confronting global infrastructural capitalism: The triple logic of the ‘vanguard’ and its inevitable spatial and class contradictions in China’s high-speed rail program. *Cultural Studies*, 37(6), 872-893. <https://doi.org/10.1080/09502386.2022.2056219>
- Rufino, B., Faustino, R., & Wehba, C. (2012). *Infraestrutura na reestruturação do capital e do espaço: análises em uma perspectiva crítica*. Letra Capital.