**AREA 32(1)**
NOVIEMBRE DE 2025
ABRIL DE 2026
ISSN 2591-5312

**TEMÁTICA GENERAL**
© SI-FADU-UBA

# POLÍTICAS PÚBLICAS Y CONECTIVIDAD. APORTES A ESTRATEGIAS DE URBANIZACIÓN INCLUSIVA EN UN BARRIO POPULAR FRAGMENTADO (EL CARIBE, 2021-2024, ARGENTINA)

# *PUBLIC POLICIES AND CONNECTIVITY. CONTRIBUTIONS TO INCLUSIVE URBANIZATION STRATEGIES IN A FRAGMENTED INFORMAL SETTLEMENT (EL CARIBE, 2021-2024, ARGENTINA)*

**PALABRAS CLAVE**
Barrio popular,
Políticas públicas,
Integración socio-urbana,
Accesibilidad y conectividad

***KEYWORDS***
*Low-income neighborhood,*
*Public policy,*
*Socio-urban integration,*
*Accessibility and connectivity*

**ROSARIO MUMARE, FRANCO MAXIMILIANO SANTACROCE y GABRIEL CACOPARDO**
Universidad Nacional de Mar del Plata
Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño
Instituto de Investigaciones en Desarrollo Urbano, Tecnología y Vivienda
Provincia de Buenos Aires, Argentina

**RECIBIDO**
26 DE JUNIO DE 2025
**ACEPTADO**
24 DE FEBRERO DE 2026

EL CONTENIDO DE ESTE ARTÍCULO ESTÁ BAJO LICENCIA DE ACCESO ABIERTO CC BY-NC-ND 2.5 AR

*INFORMACIÓN PARA CITAR ESTE ARTÍCULO*
Mumare, Rosario; Santacroce, Franco Maximiliano y Cacopardo, Gabriel (Noviembre 2025-Abril 2026). Políticas públicas y conectividad. Aportes a estrategias de urbanización inclusiva en un barrio popular fragmentado (El Caribe, 2021-2024, Argentina). *AREA*, *32*(1), 1-20. https://doi.org/10.62166/area.32.1.3913

AREA 32(1) | NOVIEMBRE DE 2025 - ABRIL DE 2026 | ISSN 2591-5312


## RESUMEN

Este artículo se enfoca en un proyecto de gestión y construcción de un sistema de movilidad peatonal en un asentamiento informal de alta fragmentación urbana, barrio El Caribe en Mar del Plata, Argentina, a partir de una política pública nacional orientada a la integración socio-urbana. Se emplea una metodología de investigación acción-participativa con fuerte anclaje territorial, basada en un análisis territorial detallado, apoyado en documentación gráfica, fotografías, mapas georreferenciados y entrevistas informales a referentes barriales. Utiliza un enfoque predominantemente cualitativo, apoyado en cartografía técnica, para estudiar la movilidad peatonal, identificando barreras físicas, y evaluando el impacto del entorno en la vida diaria. La experiencia desarrolla el modo en que el encuentro e interacción de una política pública, una organización social ejecutora y una trama vecinal activa, genera tanto un proceso de solución a un problema de fragmentación histórica y de accesibilidad, como una dinámica de transformación que aporta a estrategias de urbanización inclusiva.



## *ABSTRACT*

*This article focuses on the management and construction of a pedestrian mobility system in a highly fragmented informal settlement barrio El Caribe in Mar del Plata, Argentina, developed within the framework of a national public policy aimed at socio-urban integration. It adopts a participatory action research methodology with strong territorial grounding, based on detailed spatial analysis supported by graphic documentation, photographs, georeferenced maps, and informal interviews with community leaders. The study employs a predominantly qualitative approach, complemented by technical cartography, to examine pedestrian mobility by identifying physical barriers and assessing the impact of the built environment on everyday life. The experience illustrates how the interaction among a public policy framework, a socially engaged implementing organization, and an active neighborhood network can generate both a concrete response to long-standing fragmentation and accessibility challenges and a broader transformative dynamic that contributes to inclusive urbanization strategies.*


## ACERCA DE LA AUTORA Y LOS AUTORES


**Rosario Mumare.** Arquitecta por la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (FAUD) de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP). Docente en la misma facultad, en las materias Urbanismo e Introducción a la Comunicación Visual. Es becaria doctoral CONICET. Ha publicado en revistas como *Series Pedagógicas, Arq. + DI* y en *Enlace Universitario*. Participó como ponente en congresos relacionados con tecnología social y hábitat como el Encuentro de Diseño Urbano, ENRAP, ENAC y Conflictos Urbanos. Participa en proyectos I+D enmarcados en el mejoramiento del hábitat popular, dentro del Instituto de Investigaciones en Desarrollo Urbano, Tecnología y Vivienda (IIDUTYV) de la FAUD-UNMdP.
✉ **<rosariomumare@gmail.com>**
https://orcid.org/0000-0002-0305-7788

**Franco Maximiliano Santacroce.** Arquitecto por la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (FAUD) de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP). Docente en la misma facultad en el Taller Vertical de Construcciones. Es becario doctoral CONICET. Ha publicado en revistas como *Arkitekturax Visión FUA*, *Investigación más Acción (I+A)* entre otras, también asistió a congresos relacionados con tecnología social y hábitat popular en CRETA, ENRAP, ENAC, Jornada de Jóvenes Investigadores, entre otros. Participa también de proyectos I+D enmarcados en el mejoramiento del hábitat popular, dentro del Instituto de Investigaciones en Desarrollo Urbano, Tecnología y Diseño (IIDUTYV) de la FAUD-UNMdP.
✉ **<santacrocefm@gmail.com>**
https://orcid.org/0000-0002-8753-1546

**Gabriel Cacopardo.** Doctor en Arquitectura y Urbanismo, y Arquitecto por la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (FAUD) de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP). Docente de grado en la misma facultad en Matemática de Diseño Industrial. Ha publicado en revistas como *Redes* (2018), *Investigación más Acción (I+A)*, *Journal de Ciencias Sociales*, *Arkitekturax Visión FUA*; también ha participado de congresos relacionados con tecnología aplicada como el II Encuentro de la Red de Asentamientos Populares, el XI Congreso Regional de Tecnología en Arquitectura y el III Encuentro Latinoamericano y Europeo sobre Edificaciones y Comunidades Sostenibles (EuroElecs), entre otros.
✉ **<cacopardogabriel@gmail.com>**
https://orcid.org/0000-0002-1868-9657


## CONTRIBUCIONES DE AUTORÍA (CRediT)

Rosario Mumare: Conceptualización, Análisis formal, Investigación, Metodología, Validación, Visualización, Redacción del borrador original, Curación de datos, Administración del proyecto, Redacción, revisión y edición.

Franco Maximiliano Santacroce: Conceptualización, Análisis formal, Investigación, Metodología, Validación, Redacción del borrador original, Curación de datos, Redacción, revisión y edición.

Gabriel Cacopardo: Conceptualización, Análisis formal, Investigación, Metodología, Validación, Visualización, Redacción del borrador original, Curación de datos, Redacción, revisión y edición.

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

## Introducción y aproximación a la problemática

Este artículo analiza una experiencia situada en el barrio El Caribe, ciudad de Mar del Plata, provincia de Buenos Aires, desarrollada mediante una modalidad de gestión que articuló una política pública nacional, actores universitarios y científicos, una organización de la sociedad civil y una trama vecinal activa. En ese marco se ejecutaron dos Proyectos de Obras Tempranas (POT), orientados a mejorar la conectividad en un territorio atravesado por procesos históricos de autoconstrucción, acuerdos informales de uso del suelo y una marcada fragmentación urbana.

La intervención se propuso no sólo resolver déficits específicos de accesibilidad peatonal, sino también aportar al desarrollo de políticas públicas sensibles a las particularidades de los barrios populares, reconociendo la participación comunitaria y la integración socio-urbana como dimensiones estructurantes. Desde una lógica situada, el caso permite problematizar las formas en que la articulación entre Estado, conocimiento técnico y organización social puede generar respuestas innovadoras frente a problemáticas persistentes del tejido urbano, fortaleciendo capacidades locales y procesos de urbanización inclusiva.

Esta articulación institucional implicó la definición de roles específicos. Por un lado, el grupo de investigación Ciencia y Tecnología del Habitar Popular (CyTHaP), con sede en la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Mar del Plata (FAUD-UNMdP), en tanto actor académico-científico del ámbito público universitario, aportó capacidades técnicas vinculadas al diseño constructivo, la elaboración de documentación técnica, la sistematización metodológica de la experiencia y el acompañamiento en territorio de docentes, investigadores, becarios y estudiantes avanzados. Por otro lado, la Fundación *Yo Soy Porque Nosotros Somos* (en adelante Fundación), como organización social con presencia territorial en el barrio, desempeñó un rol central en la vinculación comunitaria, la organización de la participación vecinal y el sostenimiento cotidiano del proceso, actuando como unidad ejecutora de los proyectos. La entonces Secretaría de Integración Socio-Urbana (SISU), como organismo público nacional, contribuyó con el financiamiento, el encuadre institucional y la articulación con políticas de urbanización en barrios populares. Finalmente, la trama vecinal activa del barrio –integrada por familias, referentes comunitarios y trabajadores locales– intervino en instancias participativas, en la definición de prioridades, en la validación de propuestas técnico-constructivas y en la ejecución material de las obras, constituyéndose como actor protagónico en la toma de decisiones. Esta convergencia de actores públicos, sociales, académicos y comunitarios permitió estructurar un modelo de gestión colaborativo, cuyo funcionamiento y alcances constituyen un eje central del análisis propuesto.

La investigación se inscribe en el marco de la urbanización popular (Pírez 2014; 2016), entendida como un proceso de transformación progresiva impulsado por los propios habitantes a través de estrategias colectivas e institucionales, y la producción social del hábitat, concepto que alude a la capacidad de las comunidades para construir y gestionar su propio entorno habitacional y urbano (Ortiz Flores, 2012). El primer concepto, describe cómo los asentamientos informales emergen cuando la población ocupa territorios antes de que existan las condiciones necesarias para vivir en ellos, evidenciando la lucha de los sectores populares por satisfacer sus necesidades habitacionales

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

frente a la ausencia de intervención estatal. En Argentina, los procesos de urbanización popular han estado marcados por la expansión hacia la periferia, con escaso acceso a servicios urbanos, lo que ha reforzado desigualdades estructurales (Pírez, 2016).

En el barrio popular El Caribe, la problemática de la conectividad se inscribe en una condición de fragmentación urbana, configurada históricamente por la presencia de un arroyo que atraviesa el territorio y delimita dos sectores diferenciados. Esta barrera natural, no abordada de manera integral por las políticas urbanas previas, consolidó una segregación territorial con implicancias sociales persistentes. En este contexto, la movilidad peatonal se vio condicionada por la superposición de múltiples barreras urbanas: la inexistencia de cruces seguros y estables sobre el arroyo, calles sin pavimentar, pendientes pronunciadas y discontinuidades en la red peatonal (Cervero y Kockelman, 1997).

La configuración territorial y la calidad del entorno construido inciden directamente en las oportunidades de acceso a servicios y equipamientos urbanos. La ausencia de infraestructura accesible profundizó la desarticulación interna del barrio, generando trayectorias cotidianas marcadas por el riesgo, la incomodidad y la restricción en el ejercicio efectivo del derecho a la ciudad. Estas experiencias evidenciaron los límites de la infraestructura existente y funcionaron como impulsores de una demanda comunitaria.

Es precisamente en este punto –cuando la problemática deja de ser únicamente una condición espacial y se convierte en una demanda colectiva organizada– donde el análisis trasciende la dimensión física de la infraestructura para centrarse en las formas de abordaje. Más que describir una obra puntual, el trabajo se inscribe en el estudio de una "tecnología de gestión colaborativa" (Cacopardo, 2023), entendida como un dispositivo sociotécnico que integra dimensiones institucionales, técnicas y comunitarias en la producción de soluciones urbanas. Esta tecnología no se limita a la ejecución material de veredas o puentes, sino que organiza procesos de diagnóstico, discusión, priorización, diseño, ejecución y mantenimiento de la infraestructura con la participación de múltiples actores. En este sentido, la conectividad se aborda como un problema complejo donde se articulan la materialidad del espacio, los modos de gestión pública y los conocimientos situados de la comunidad.

En adelante, se adopta la denominación *tecnología de gestión colaborativa* como categoría analítica principal. El término *experiencia* se utilizará para referir específicamente al caso situado del barrio El Caribe, mientras que la expresión *modelo de gestión* quedará reservada para describir la configuración organizativa concreta mediante la cual se articulan actores, roles e instrumentos institucionales en el proceso de intervención.

Desde este encuadre conceptual, se plantea como hipótesis que la implementación de infraestructura de conectividad, cuando es gestionada mediante tecnologías de gestión colaborativa, genera condiciones más eficaces y democráticas para el desarrollo de políticas públicas orientadas a la integración socio-urbana. No se trata únicamente de resolver una discontinuidad física, sino de transformar los modos de gestión y ejecución de la obra pública y producir capacidades institucionales y territoriales que fortalezcan procesos de urbanización inclusiva.

A partir del reconocimiento de necesidades prioritarias identificadas de manera colectiva, se gestionó la presentación y ejecución de un primer POT, financiado por la SISU, entre setiembre de 2021 y marzo de 2022. Este primer

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

POT tuvo como objetivo resolver conexiones domiciliarias intra-lote a las redes de agua y electricidad. Más allá de su alcance técnico inmediato, este proyecto funcionó como plataforma de organización y planificación comunitaria, dando lugar a una segunda etapa en la que se lograron gestionar y presentar dos nuevos POT, ejecutados entre marzo de 2023 y enero de 2024, orientados a consolidar un sistema de circulación peatonal accesible en el barrio. Estos proyectos permitieron abordar una solución a la fragmentación interna, interconectando sectores históricamente aislados por el arroyo.

En este sentido, la conectividad –entendida como derecho y como dimensión clave de la integración urbana– fue abordada en su complejidad, incorporando los planos material, simbólico y social de la circulación y el acceso. De este modo, el caso permite sistematizar mecanismos de co-producción sociotécnica que trascienden la obra puntual y aportan elementos transferibles para estrategias de urbanización inclusiva.

La metodología empleada se inscribe en un enfoque de investigación-acción participativa y etnográfica, de carácter predominantemente cualitativo, apoyado en cartografía técnica, para analizar las dinámicas de movilidad peatonal y las barreras físicas en el barrio. Se emplearon diversas estrategias de recolección y análisis de datos, incluyendo el registro fotográfico detallado del entorno, el uso de imágenes aéreas, la elaboración de mapas georreferenciados y tablas de sistematización de la información. Estas herramientas se complementaron con observación participante y entrevistas informales a vecinos y referentes barriales, con el propósito de comprender tanto las prácticas cotidianas de movilidad peatonal como las dinámicas organizativas que estructuraron el proceso de intervención.

A partir de este análisis, el objetivo del artículo es analizar el desarrollo de tecnologías de gestión colaborativas y sus impactos en los POT implementados en el barrio El Caribe. Asimismo, se busca discutir de qué manera estas intervenciones, además de resolver barreras de movilidad peatonal, pueden operar como dispositivos sociotécnicos, aportando elementos conceptuales y empíricos para el desarrollo de políticas públicas inclusivas en barrios populares. Con ello, se busca aportar a la formulación de estrategias de urbanización que promueva la inclusión socio-urbana y el derecho a la ciudad en asentamientos informales de ciudades intermedias latinoamericanas.

## Marco teórico y estado del arte

El presente estudio se inscribe en el campo de las políticas de integración socio-urbana en barrios populares, articulando cuatro ejes conceptuales: la urbanización popular; la fragmentación socioespacial como condición estructural; la accesibilidad como dimensión constitutiva del derecho a la ciudad; y la configuración de tecnologías de gestión colaborativa como dispositivos de intervención pública. Desde este encuadre, la accesibilidad no se aborda únicamente como una cuestión técnica vinculada a la eliminación de barreras físicas, sino como un problema socio-territorial que expresa desigualdades estructurales y tensiona las formas tradicionales de gestión urbana.

En las últimas décadas, el enfoque del derecho a la ciudad ha adquirido centralidad en los debates sobre urbanización popular e integración socio-urbana. Henry Lefebvre (1968) lo definió como la posibilidad colectiva de producir y transformar el espacio urbano, mientras que David Harvey (2012)

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

lo reinterpretó como una disputa política por el acceso equitativo a los recursos urbanos. En contextos de urbanización popular, este derecho se ve restringido por procesos de exclusión socioespacial que se manifiestan en barreras geográficas, urbanas y arquitectónicas, limitando el acceso a los servicios, los equipamientos y las oportunidades.

En Argentina, instrumentos como la Ley N.º 14449 (2013) de Acceso Justo al Hábitat y el Registro Nacional de Barrios Populares (RENABAP) han contribuido a visibilizar y formalizar procesos de integración socio-urbana. Estas herramientas son clave para la visibilización y regularización de asentamientos informales, facilitando la implementación de políticas públicas inclusivas, garantizando derechos urbanos fundamentales, y sentando las bases para mejoras de infraestructura y servicios (Delgadillo, 2018).

Asimismo, la Ley N.º 26378 (2008) y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (Naciones Unidas, 2006) establecen el marco normativo para la eliminación de barreras y la promoción del acceso universal. No obstante, la implementación efectiva de estos marcos enfrenta limitaciones estructurales, especialmente en contextos donde la urbanización se produjo en ausencia de infraestructura básica.

En este marco, la urbanización popular, caracterizada por procesos de autoconstrucción y autogestión, refleja la capacidad de las comunidades para transformar progresivamente asentamientos informales mediante estrategias colectivas, desafiando las lógicas tradicionales de urbanización impulsadas por el mercado o el Estado (Cacopardo, 2023). En América Latina, estos procesos suelen responder a necesidades inmediatas, pero están marcados por carencias en infraestructura y servicios básicos, como agua, saneamiento o espacios públicos adecuados (Abramo, 2012). Pedro Pírez (2014; 2016) conceptualiza esta dinámica como "urbanización inversa", donde la consolidación física antecede a la regularización y dotación infraestructural, profundizando vulnerabilidades.

Estas condiciones se traducen en desigualdades socioespaciales históricas que limitan la conectividad y el acceso efectivo al espacio público, perpetuando dinámicas de exclusión. En este contexto, resulta fundamental adoptar enfoques participativos que articulen conocimientos comunitarios y técnicos, como los propuestos por Paula Peyloubet (2019), capaces de co-producir respuestas situadas frente a estas restricciones.

En este marco analítico, la accesibilidad emerge como dimensión estructurante del derecho a la ciudad. Robert Cervero y Kara Kockelman (1997) señalan que la configuración territorial condiciona las oportunidades de movilidad y acceso a servicios, mientras que Robert Imrie y Peter Hall (2001) advierten que las barreras físicas constituyen dispositivos de exclusión que afectan de manera diferencial a los grupos más vulnerables. Las barreras urbanas limitan la conectividad peatonal, aíslan sectores de los barrios y afectan especialmente a personas en situación de vulnerabilidad (Gehl, 2010). En barrios populares, donde la movilidad cotidiana depende en gran medida de recorridos peatonales, la precariedad de veredas, la ausencia de rampas y las discontinuidades territoriales restringen la conectividad (Litman, 2018).

En el ámbito local, investigaciones situadas han profundizado en las particularidades del hábitat popular en Mar del Plata y, específicamente, en el barrio El Caribe. Jeremías Ispizua (2023) caracteriza al barrio como uno de los asentamientos con mayor desigualdad territorial, atravesado por un brazo del arroyo El Cardalito que estructura divisiones internas entre el

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

sector norte y sur. Por su parte, Macarena Blanco Pepi y María del Pilar Isla (2024) analizan la criticidad habitacional del sector desde una perspectiva multiescalar, identificando déficits infraestructurales y limitaciones en el acceso a servicios urbanos. Estos antecedentes permiten situar el presente estudio dentro de una línea de investigación acumulativa que ha mapeado la complejidad del territorio, aunque sin focalizar específicamente en las dimensiones de accesibilidad y conectividad peatonal.

El caso del barrio El Caribe en Mar del Plata ilustra los desafíos y el potencial de un cambio cuando se aplican políticas públicas y principios de diseño universal para mejorar la movilidad y accesibilidad peatonal, y la conectividad en contextos urbanos vulnerables y fragmentados. Los POT, centrados en veredas y puentes, ejemplifican cómo la articulación de políticas públicas y participación comunitaria puede mejorar la conectividad y la accesibilidad, ofreciendo estrategias replicables.

A partir de la revisión teórica y empírica, se evidencia que la urbanización inclusiva en barrios populares requiere de estrategias integrales que combinen la implementación de infraestructura con procesos participativos de gestión del territorio. Enfoques como la investigación-acción participativa, como lo destacan Martin Smolka y Ciro Biderman (2011) y Colectivo Co-Construcción (2016), enfatizan la importancia de la colaboración y el conocimiento compartido entre los saberes territoriales situados y el científico-académico (Peyloubet, 2019) para garantizar que las mejoras en la accesibilidad sean efectivas y sostenibles.

En este sentido, el caso del barrio El Caribe se inscribe dentro de estas problemáticas y aporta evidencia sobre la eficacia de las estrategias de intervención que articulan la participación comunitaria, la investigación aplicada y las políticas públicas en la construcción de un sistema de conectividad peatonal accesible y sostenible.

Esta experiencia permite abordar los POT como una "tecnología de gestión colaborativa", entendida no como un artefacto, sino como un dispositivo sociotécnico (Thomas, 2009a; 2009b). En esta línea, este concepto dialoga con la articulación de conocimientos técnico-académicos y territoriales situados (Peyloubet, 2019). Desde esta perspectiva, la infraestructura no se reduce a su dimensión física, sino que se comprende como resultado de procesos de articulación entre Estado, universidad y comunidad.

A diferencia de los modelos tradicionales de gestión urbana, caracterizados por una lógica vertical y sectorial (Gargantini, 2012), esta tecnología se construye de manera procesual y relacional, configurando una modalidad de intervención pública que no se limita a ejecutar obras, sino que produce capacidades organizativas y formas de gobernanza territorial.

Desde esta perspectiva, la infraestructura de conectividad peatonal no se reduce a su dimensión material. Los puentes y veredas constituyen la materialización de un proceso de co-construcción que busca incidir en la fragmentación socioespacial mediante la mejora de la accesibilidad intra-barrial, extra-barrial y social. El caso del barrio El Caribe permite, entonces, aportar evidencia empírica a los debates sobre integración socio-urbana en ciudades intermedias argentinas, ampliando la discusión hacia el análisis de las tecnologías de gestión que hacen posible su transformación.

## Metodología

La metodología empleada en el presente artículo se inscribe en un enfoque de investigación acción-participativa (IAP), combinado con herramientas etnográficas y análisis espacial, con un fuerte anclaje territorial por parte del equipo investigador del grupo CyTHaP de la FAUD-UNMdP, en articulación con la Fundación. Esta metodología se desarrolló en el marco de dos POT implementados en el barrio El Caribe de Mar del Plata, como parte de la política pública impulsada y financiada por la SISU.

La investigación se basó en un análisis territorial detallado del barrio El Caribe, permitiendo construir un diagnóstico integral desde una perspectiva situada y multidimensional, apoyado en diversas técnicas de recolección y análisis de datos. Se realizó un registro fotográfico del entorno para documentar las condiciones existentes y las dinámicas de movilidad peatonal. Se utilizaron imágenes aéreas para comprender la distribución espacial del barrio y sus características urbanas. La información recopilada fue sistematizada a través de mapas y aerofotos georreferenciados para facilitar su análisis.

El estudio adoptó un enfoque predominantemente cualitativo. La observación participante se desarrolló a lo largo de todo el proceso de gestión de los POT (de marzo de 2023 a enero de 2024), mediante visitas territoriales periódicas del equipo investigador. Estas visitas se realizaron con frecuencia semanal durante las etapas de diagnóstico y diseño, con periodicidad diaria en los momentos de seguimiento y ejecución de obra, permitiendo acompañar tanto la vida cotidiana del barrio como las instancias colectivas de toma de decisiones: talleres participativos, asambleas barriales, reuniones sociales y espacios de debate interactoral. Si bien el foco se centró en la trama vecinal y comunitaria del barrio, también se registraron interacciones con actores institucionales como la Fundación, el equipo universitario (actores científico-académicos) y los organismos públicos, incorporando múltiples perspectivas a partir de la gestión colaborativa.

Se llevaron a cabo entrevistas informales con referentes barriales y vecinos, con el propósito de conocer sus percepciones, necesidades y desafíos en torno a la conectividad, movilidad y las barreras físicas existentes. Esto habilitó integrar el conocimiento territorial situado con el científico-académico. Así se promueve la co-construcción, entendiendo a los vecinos como actores activos y protagónicos en todas las etapas del proyecto. La presencia territorial del equipo investigador y su vinculación con los actores locales fueron fundamentales para la implementación de esta metodología. Esto permitió que durante las etapas de diseño y planificación se compartieran avances del proyecto, se discutieran alternativas técnicas y se definieran colectivamente los tramos prioritarios de intervención.

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

## Presentación del caso: barrio El Caribe

El barrio popular El Caribe (Figura 1) es un asentamiento de reciente formación (2018) ubicado en la zona oeste de la ciudad de Mar del Plata, provincia de Buenos Aires, Argentina. Este barrio, identificado en el Registro Nacional de Barrios Populares (en adelante, RENABAP) con el ID 4249, alberga aproximadamente 140 familias (MDSN, 2023). Su existencia y las condiciones de vida de sus habitantes son un reflejo de las dinámicas de acumulación y

distribución propias de las ciudades intermedias latinoamericanas, donde las fuerzas del mercado, los intereses inmobiliarios y las políticas estatales impactan de manera adversa a los sectores más vulnerables del Partido de General Pueyrredón. La situación de precariedad en estos asentamientos periurbanos, marcada por déficits habitacionales, económicos y sociales, se vio agudizada por la pandemia de la COVID-19, exponiendo la falta de respuestas institucionales y la vulneración de derechos ciudadanos.

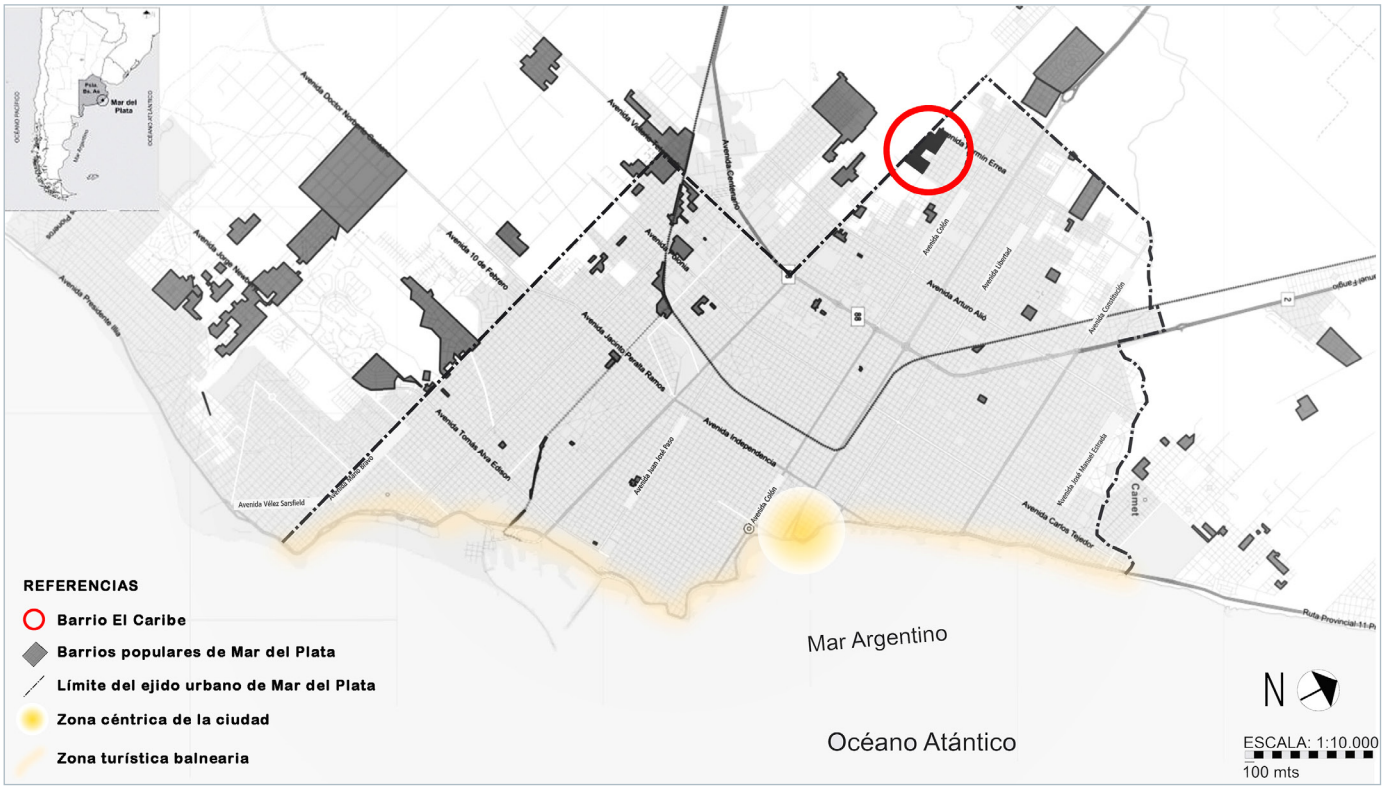



**Figura 1**
Barrios Populares de la ciudad de Mar del Plata.
Fuente: elaboración propia a partir de la base del RENABAP (MDSN, 2023).

El barrio El Caribe responde a la necesidad urgente de vivienda de sectores de bajos recursos, quienes, ante la falta de acceso a soluciones habitacionales formales, autoconstruyen y autogestionan sus propias viviendas en la periferia urbana. Este proceso refleja dinámicas comunes en contextos de crecimiento informal, donde la presión demográfica y las carencias estructurales del mercado inmobiliario empujan a la población a sectores vulnerables socio-ambientalmente.

Ubicado en una zona de transición entre lo urbano y lo rural, delimitado en el polígono comprendido entre la avenida Juan B. Justo, y las calles Leguizamón (ex 212), Alvarado y República Árabe de Siria (Figura 2, pág. siguiente), el barrio enfrenta desafíos típicos del periurbano: escasa infraestructura, conectividad limitada, accesos anegados, degradación ambiental, basurales, zonas inundables, contaminación, falta de espacios públicos, inseguridad y delincuencia, y fuerte presencia de hogares con necesidades básicas insatisfechas.

El barrio está atravesado por el arroyo El Cardalito, cuya presencia configura una barrera física central para la movilidad diaria. Durante eventos de crecida, el arroyo incrementa el riesgo de inundación y restringe severamente la circulación, situación agravada por los desniveles del terreno y la ausencia de infraestructura adecuada para personas con movilidad reducida. Estas condiciones expresan las tensiones entre una ocupación espontánea del suelo y la falta de dispositivos urbanos básicos en contextos periurbanos vulnerables.

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL




**Figura 2**

Ubicación barrio El Caribe.

Fuente: elaboración propia, registro del grupo de investigación CyTHaP.

Dentro del barrio, el arroyo actúa como un elemento divisorio natural (Figura 3, pág. siguiente), delimitando dos sectores diferenciados: un sector norte, más integrado a las áreas consolidadas de la ciudad, caracterizado por una trama urbana definida y un tejido urbano estructurado, y un sector sur, circundado por el arroyo y los campos adyacentes, donde la configuración de calles y lotes responde a un proceso espontáneo y desordenado de ocupación.

La cartografía presentada en la Figura 3 es una construcción técnico-territorial elaborada a partir de un relevamiento combinado –recorridas y registros del equipo investigador y mapeos participativos junto a los vecinos–. El mapeo prioriza aquellas barreras identificadas como más críticas para la conectividad peatonal cotidiana, particularmente las vinculadas al cruce del arroyo (puentes) y a los recorridos de mayor uso comunitario (veredas).

Si bien el diagnóstico integral permitió identificar múltiples dimensiones de la accesibilidad –entre ellas la precariedad de solados, la ausencia de rampas, la presencia de microbasurales y las condiciones de anegamiento– el presente artículo delimita este análisis en torno a la infraestructura de cruce del arroyo El Cardalito como dispositivo estructurante de la fragmentación territorial. Esta decisión metodológica responde a que el arroyo constituye la barrera física de mayor impacto en la conectividad intra-barrial y extra-barrial, operando como elemento central en la configuración de desigualdades espaciales al interior del barrio.

En esta configuración espacial, marcada por una fuerte fragmentación que limita la conectividad intra-barrial, el punto de cruce sobre el arroyo El Cardalito se restringe a un único paso exclusivamente peatonal. Se trata de un puente de madera autoconstruido por los vecinos, realizado de manera progresiva, sin asistencia técnica y con materiales reciclados. Su estructura es incompleta y presenta condiciones de transitabilidad inseguras: superficie resbaladiza, ausencia de barandas y falta de protecciones laterales.

Este paso riesgoso se convierte en la única vía para los vecinos durante las crecidas (Figura 4, pág. siguiente), cuando las condiciones hidrológicas son

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

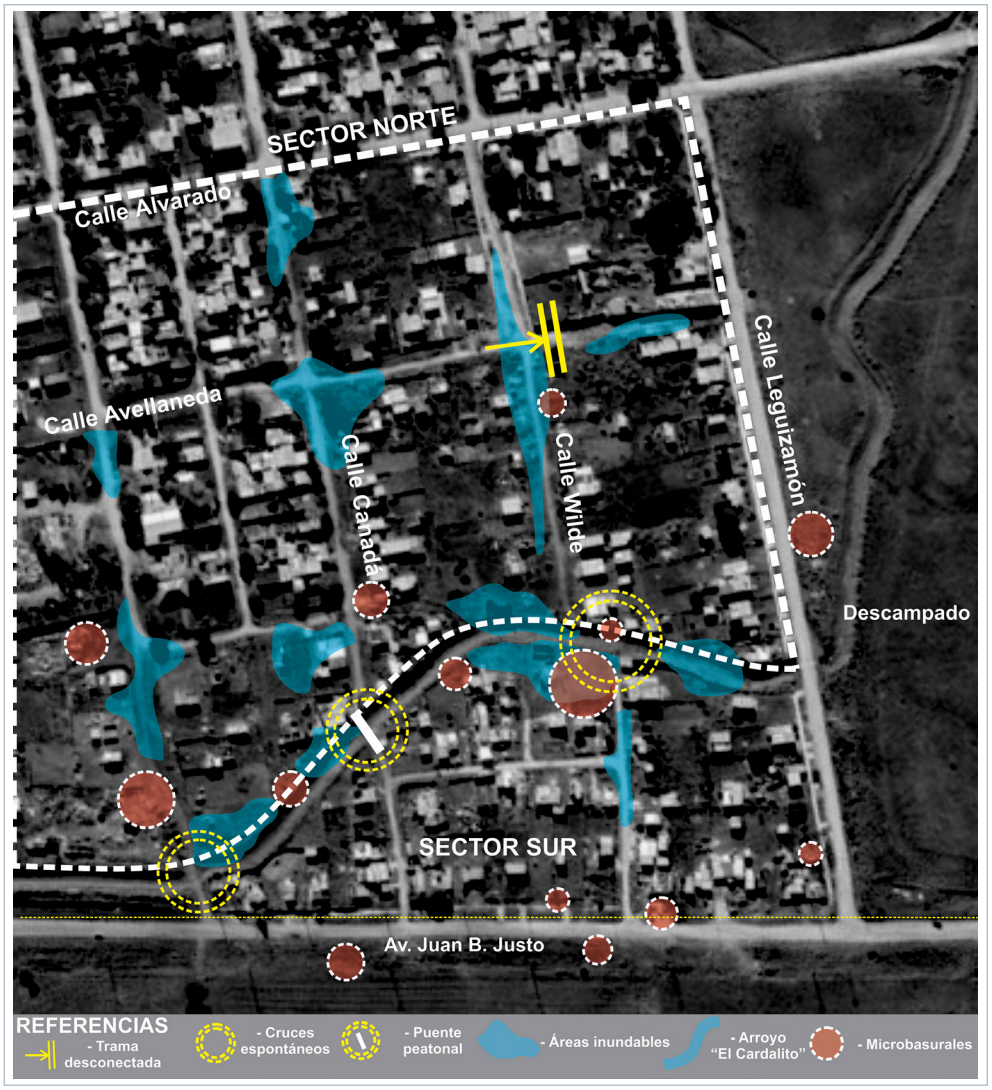



**Figura 3**

Georreferenciamiento de problemáticas de conectividad. Fuente: elaboración propia, registro del grupo de investigación CyTHaP.

extremas y el cruce a pie es imposible. Cuando el caudal del arroyo es nulo o extremadamente bajo, se evidencia el tránsito vecinal por sectores no habilitados, mediante senderos improvisados que dejan una huella marcada por el uso cotidiano, exponiendo a los habitantes a riesgos adicionales.

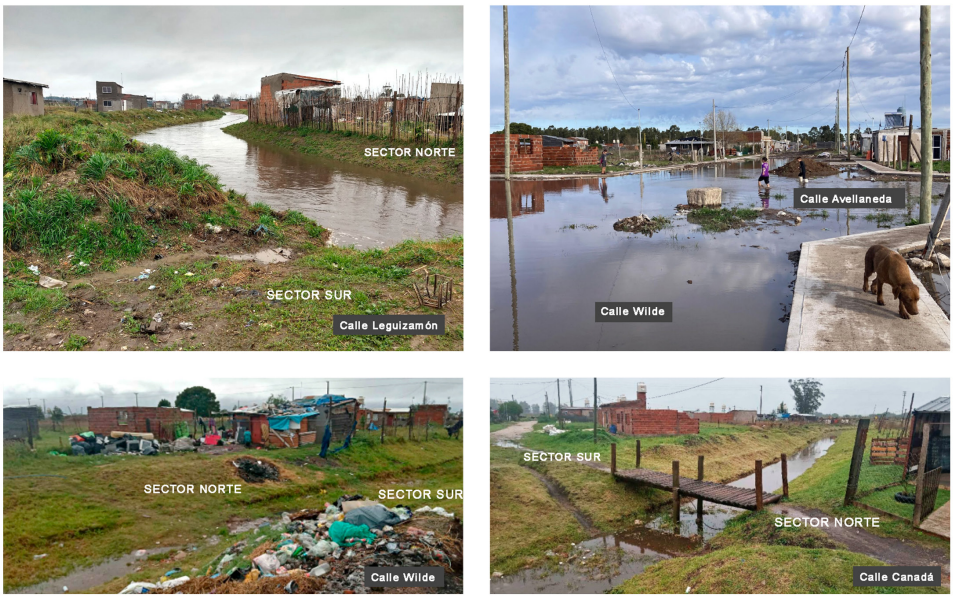



**Figura 4**

Problemáticas socioambientales. Fuente: elaboración propia a partir del registro fotográfico del grupo de investigación CyTHaP.

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

Esta dependencia de un único paso permanente introduce una significativa limitación para la conectividad interna y social del barrio, restringiendo la movilidad entre los sectores separados por el arroyo y deteriorando la vinculación social del entramado comunitario.

La problemática más crítica que afecta al barrio son las inundaciones recurrentes[1], un fenómeno resultado de las lluvias frecuentes, propias del clima de Mar del Plata, y la ausencia de sistemas adecuados de escurrimiento pluvial. Este problema se agrava por la falta de infraestructura básica; las calles, en su mayoría de tierra o con mínima consolidación, no cuentan con veredas, rampas peatonales, cordón cuneta ni drenajes eficientes, lo que convierte al barrio en un área altamente vulnerable donde el agua se acumula rápidamente, transformando los caminos en espacios intransitables durante y después de las precipitaciones intensas.

Las inundaciones no sólo representan el desafío principal por su impacto inmediato, sino que también desencadenan una serie de consecuencias graves: el agua estancada se mezcla con residuos de microbasurales, generados ante la falta de recolección oficial por parte de la empresa recolectora, creando condiciones insalubres que favorecen la proliferación de vectores –como mosquitos y roedores– y malos olores, poniendo en riesgo directo la salud de los habitantes. Además, esta situación genera una intransitabilidad, que, combinada con la inseguridad de los espacios deteriorados, limita la movilidad cotidiana (Figura 4).

El acceso de servicios esenciales como ambulancias, patrullas policiales, bomberos, remises y taxis, cruciales para emergencias o traslados con niños/as, se ve comprometido, mientras que la movilidad no motorizada, como el uso de bicicletas o peatonal, se torna prácticamente imposible. La escasa conectividad extra-barrial con el transporte público y el resto de la ciudad refuerza este aislamiento, aumentando el riesgo de accidentes, como caídas en terrenos anegados o incidentes en accesos precarios, evidenciando un déficit estructural en la integración urbana.

Más allá de las inundaciones, que constituyen el eje central de las dificultades, otros problemas derivan o se potencian por esta carencia. La ausencia de recolección de residuos obliga a los vecinos a autogestionar desechos mediante los microbasurales y quema a cielo abierto, lo que agrava la contaminación ambiental y se suma a los efectos de las aguas estancadas.

En este contexto territorial complejo, marcado por la falta de planificación, la ausencia de respuestas institucionales adecuadas y significativas vulnerabilidades socioambientales, se configuran múltiples desafíos que convergen en un problema estructural de conectividad. Con el fin de abordar analíticamente esta complejidad, se la sintetiza en tres dimensiones interrelacionadas (Figura 5, pág. siguiente): la *conectividad intra-barrial*, vinculada a la trama interna y los recorridos cotidianos; la *conectividad extra-barrial*, asociada al acceso del barrio a la ciudad y a sus redes de movilidad; y la *conectividad social*, referida a las barreras materiales y simbólicas que condicionan el acceso a servicios, oportunidades y vínculos comunitarios. Esta construcción teórica permite comprender la conectividad como un problema multidimensional, más allá de su expresión estrictamente física.

1 Para mayor información sobre las inundaciones en el barrio El Caribe, véase https://www.novabonaerense.com/nota.asp?n=2021_2_18&id=5467&id_tiponota=120

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

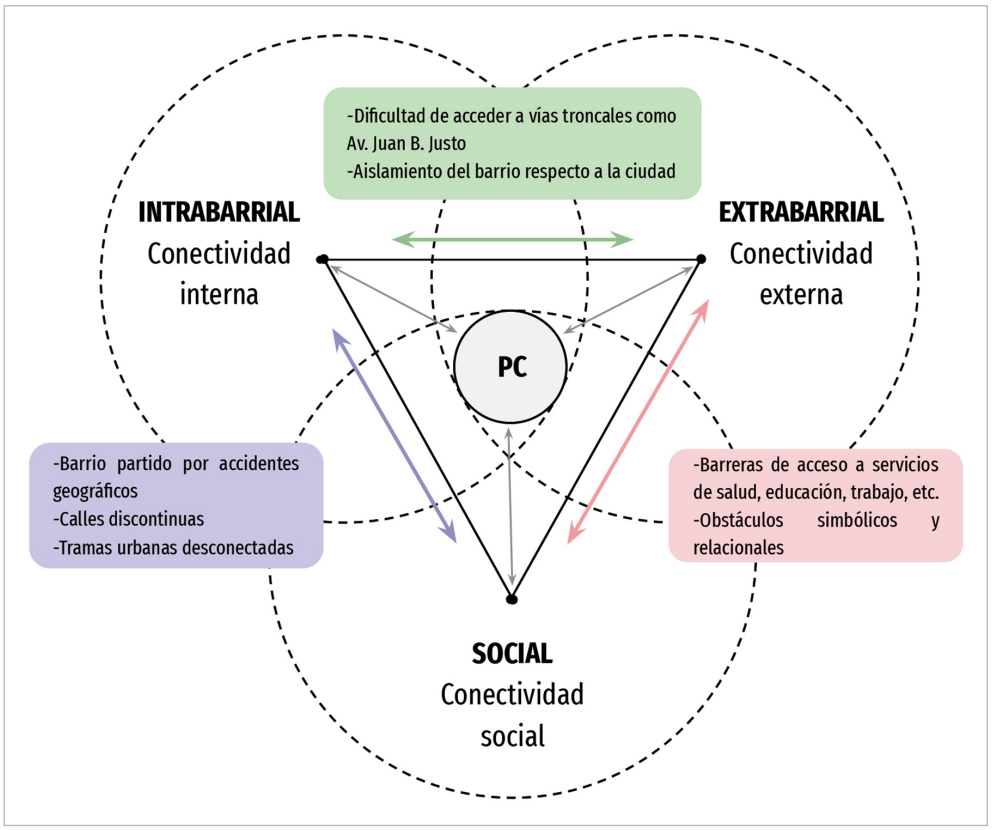



**Figura 5**
Dimensiones del Problema de Conectividad (PC) en un barrio fragmentado.
Fuente: elaboración propia.

Comprender estas tres dimensiones de manera articulada resulta fundamental para proponer estrategias de gestión efectivas, buscando sentar las bases para intervenir en barrios populares de manera más efectiva. La articulación con organizaciones sociales y tramas vecinales activas, propone una solución singular frente a una problemática urbana compleja, en donde una política pública reconoce e integra los conocimientos locales, las demandas concretas y las condiciones materiales del territorio. En este sentido, los puentes no deben entenderse como dispositivos que se desarrollan linealmente, sino como parte de procesos sociotécnicos más amplios, que articulan la participación comunitaria, el trabajo social y la gestión interinstitucional.

## Sistematización del proceso

El análisis del trabajo se inicia con la presentación del primer POT, con la Fundación como unidad ejecutora, gestionado en el marco de una colaboración interinstitucional. Este proyecto se centró en la construcción de una extensa red peatonal, incorporando metros lineales de veredas diseñadas para garantizar durabilidad y accesibilidad, especialmente para personas con movilidad reducida y alineándose con los principios del diseño universal. La ejecución de la red peatonal incluyó la construcción de veredas, accesos vehiculares, rampas en esquinas, arbolado y cestos de residuos individuales para cada vivienda, respondiendo a la situación crítica de exclusión urbana y precariedad socioambiental que caracteriza al barrio. Los trabajos de construcción de las veredas se iniciaron en marzo de 2023. Un aspecto relevante del proceso fue la incorporación de vecinos del barrio en las tareas de ejecución, mediante su participación en el equipo de obra coordinado por la Fundación.
Esta iniciativa no sólo brindó oportunidades de vinculación directa con el proyecto y la adquisición de nuevos conocimientos sobre las tareas de

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

construcción, sino que también contribuyó significativamente a la ejecución de las obras. A medida que el proyecto avanzaba, fue desarrollando experiencia y conocimientos especializados, lo que permitió optimizar tanto el proceso constructivo como la calidad del resultado final. La participación activa de los vecinos fomentó un fuerte sentido de pertenencia y apropiación del espacio público intervenido.

Entre los meses de marzo y setiembre de 2023, se logró la ejecución de 3.800 $m^2$ de veredas. Adicionalmente, se construyeron 600 $m^2$ de accesos vehiculares y rampas accesibles en las esquinas, garantizando la movilidad para todos los vecinos, independientemente de sus capacidades. En una decisión que fortaleció aún más el involucramiento comunitario y la economía local, se optó por la fabricación de los cestos de residuos utilizando madera, incorporando a un vecino del barrio con conocimientos de carpintería. Se instalaron un total de 150 unidades, mejorando no sólo la estética y la higiene del barrio, sino también generando oportunidades de empleo y capacitación para los vecinos. Gracias a este hecho, se regularizó el servicio de recolección de residuos que hasta el momento no cubría esta área de la ciudad. Paralelamente a la construcción de la infraestructura peatonal, la ejecución del sistema de red contempló la plantación de 170 árboles de diversas especies. La selección de éstas se realizó de forma participativa, involucrando a los vecinos y vecinas del barrio en la decisión. Este conjunto de acciones integrales no sólo transformó el espacio físico, sino también las dinámicas sociales y ambientales del barrio.

Estas intervenciones no respondieron únicamente a una lógica cuantitativa de ejecución de infraestructura, sino a un diseño que articuló criterios técnicos con demandas territoriales emergentes. En este sentido, la dimensión del espacio peatonal constituye una variable central, especialmente al considerar que la normativa vigente establece un ancho libre mínimo de 1,80 m (Naciones Unidas, 2006; Ley N.º 26378, 2008).

En el marco de la urbanización popular, esta referencia normativa pone en evidencia una cuestión estructural: la distancia entre los estándares de accesibilidad y las condiciones materiales efectivas del territorio. En barrios como El Caribe, las restricciones espaciales derivadas del trazado preexistente y de calles de sección reducida dificultan alcanzar plenamente dicho parámetro, generando tensiones entre la ampliación del espacio peatonal y la continuidad del tránsito vehicular.

Frente a esta situación, en determinados tramos se adoptaron veredas de ancho variable, una solución que permitió delimitar una franja de circulación segura y disminuir la exposición al tránsito vehicular. Estas decisiones proyectuales muestran que la planificación inclusiva en territorios populares no se reduce a la aplicación lineal de la norma, sino que implica un proceso de ajuste situado entre marcos regulatorios y configuraciones urbanas concretas.

Sin embargo, una vez consolidada la red peatonal, emergió un límite estructural aún no resuelto: la fragmentación interna del barrio, dividido por el cauce del arroyo El Cardalito. Las veredas mejoraron la circulación dentro de cada sector, pero persistía la discontinuidad entre ambos márgenes, restringiendo la conectividad cotidiana y el acceso a servicios esenciales. La visibilización de esta demanda territorial contribuyó a consolidar un nuevo consenso barrial: la necesidad de incorporar cruces peatonales como infraestructura estratégica para la integración socio-urbana. El testimonio de Sebastián A.

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

refleja la necesidad de contar con una circulación peatonal que sea accesible y conecte el sistema peatonal de ambos sectores del barrio (Figura 6).

> Ahora, con las veredas y rampas accesibles, puedo recorrer todo el barrio sin ayuda: puedo transitar las veredas, voy al almacén a comprar y paseo por la plaza con mi hija. Siento que he recuperado mi autonomía (Sebastian A., referente Barrial, comunicación personal, 2024).




**Figura 6**
Urbanización inclusiva: accesibilidad universal en el barrio El Caribe. Fuente: elaboración propia a partir del registro fotográfico del grupo de investigación CyTHaP.

Esta demanda adquirió un carácter particularmente urgente a partir de situaciones concretas registradas durante el diagnóstico territorial, en las que la falta de conectividad interna dificultaba el acceso a servicios de emergencia. En casos de atención médica urgente, la imposibilidad de ingreso de ambulancias o vehículos a determinados sectores del barrio obligaba a los vecinos a realizar traslados a pie hasta la avenida Juan B. Justo, principal vía de conexión extra-barrial, para solicitar auxilio. Estas condiciones evidencian que la fragmentación no constituye únicamente una barrera física intra-barrial, sino también una forma de exclusión efectiva respecto al acceso a servicios esenciales de salud, educación y movilidad cotidiana.

Frente a ello, se gestionó un nuevo POT entre octubre de 2023 y enero de 2024, destinado a la instalación de tres puentes peatonales (Figura 7, pág. siguiente). La experiencia adquirida en la primera etapa permitió estructurar un proceso de gestión y ejecución más eficiente. Se priorizó la utilización de puentes prefabricados, lo que redujo los tiempos de obra. Durante los cuatro meses del proyecto se desarrollaron las tareas de diseño, definición de pliegos, acuerdos técnicos con la empresa Tandanor (responsable de la fabricación de los puentes), preparación de bases y finalmente el montaje *in situ* de las estructuras.

La localización de los puentes fue definida en función de las continuidades lógicas de las tres calles internas. Una vez colocados, se integraron funcionalmente a la red peatonal previamente construida, completando un sistema continuo de circulación accesible y segura en el conjunto del barrio.

En términos espaciales, esta intervención contribuyó a reducir la discontinuidad física generada por el arroyo, favoreciendo la conectividad intra-barrial (Figura 8, pág. siguiente) y mejorando la vinculación vecinal.

Desde la dimensión social, la eliminación de la barrera física no operó como una integración automática, pero sí como un soporte material que habilitó nuevas dinámicas de circulación y encuentro. Vecinos entrevistados señalaron una mayor frecuencia de desplazamientos entre sectores previamente fragmentados, y una mayor conectividad con la avenida Juan B. Justo. Entrevistas realizadas permiten identificar que, durante las crecidas del arroyo, los habitantes del sector sur quedaban temporalmente aislados, dificultando el

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL




**Figura 7**

Ubicación de los puentes peatonales ejecutados.

Fuente: elaboración propia, registro del grupo de investigación CyTHaP.

acceso a redes familiares, educativas y laborales. La instalación de los puentes fue valorada como una solución que redujo esta condición de aislamiento, especialmente en períodos de lluvias intensas, al garantizar una circulación peatonal más segura y continua.

> Antes, cuando el arroyo crecía por las lluvias, no podíamos cruzar. Tenía que dar una vuelta larga o directamente esperar que bajara el agua. Eso significaba no poder ir a lo de mi hermana o que mis hijos faltaran a la escuela (Giselle, P., vecina sector norte, comunicación personal, 2023).

Los testimonios permiten sostener que la intervención incidió en la dimensión social en la medida en que amplió las oportunidades de interacción y redujo situaciones de aislamiento cotidiano.




**Figura 8**

Imágenes puente peatonal 3, ubicado en calle Wilde y el arroyo El Cardalito.

Fuente: elaboración propia, registro del grupo de investigación CyTHaP.

En definitiva, el desarrollo de estos POT en el barrio El Caribe, comenzando por la consolidación de la red peatonal con veredas y culminando con la

instalación de los puentes, evidencia la efectividad de la articulación entre políticas públicas, la participación activa de la comunidad y el aporte técnico de la universidad pública para avanzar hacia la integración socio-urbana de un barrio popular con un alto nivel de fragmentación.

## Reflexiones finales

El análisis de los POT implementados en el barrio El Caribe permite trascender la descripción de intervenciones de accesibilidad para interpretarlas como un proceso de producción sociotécnica del hábitat. Más que obras puntuales de mejora peatonal, la experiencia constituyó la construcción situada de una tecnología de gestión orientada a revertir condiciones estructurales de fragmentación socioespacial.

La sistematización de resultados permite identificar que las tres dimensiones interrelacionadas que conforman la problemática de conectividad (intra-barrial, extra-barrial y social), lejos de operar de manera aislada, configuraron un entramado que explica el alcance integrador de la intervención.

En la dimensión intra-barrial, la consolidación de veredas accesibles, rampas y puentes peatonales permitió mitigar las barreras generadas por el arroyo El Cardalito y por las recurrentes condiciones de anegamiento. La incorporación de criterios de diseño universal no sólo resolvió problemas de transitabilidad, sino que amplió las capacidades efectivas de movilidad, particularmente para personas con movilidad reducida. En este sentido, la accesibilidad se revela como condición material del derecho a la ciudad, constituyendo un componente estructurante de la integración socio-urbana.

En la dimensión extra-barrial, la articulación de la red peatonal con ejes urbanos estructurantes permitió mejorar el acceso al transporte, la educación, la salud y el trabajo, así como regularizar la prestación de servicios urbanos básicos. La infraestructura de conexión actuó como soporte físico de procesos de inclusión social, evidenciando que la integración no depende exclusivamente de la proximidad geográfica, sino de la calidad de las condiciones materiales que posibilitan dicha vinculación.

En la dimensión social, la experiencia evidenció que la infraestructura no puede disociarse de los procesos de gestión que la hacen posible. La articulación entre Estado, universidad pública, organizaciones sociales y comunidad permitió integrar saberes técnicos y territoriales en la definición de prioridades, soluciones constructivas y modalidades de ejecución. Este proceso no sólo garantizó pertinencia contextual, sino que fortaleció capacidades organizativas locales y legitimó la intervención pública.

El principal aporte conceptual del caso reside en la posibilidad de comprender este entramado como una tecnología de gestión colaborativa construida en situación. Dicha tecnología no existía como modelo formal, sino que se fue configurando progresivamente a partir de la interacción entre demandas territoriales, capacidades técnicas académicas, marcos normativos disponibles y restricciones materiales específicas. Su construcción implicó instancias de negociación institucional, adaptación técnica frente a condicionantes ambientales y aprendizajes colectivos en la obra. En consecuencia, la tecnología de gestión no debe entenderse como un instrumento replicable, sino como un proceso sociotécnico situado cuya eficacia depende de su capacidad de interpretar y traducir condiciones locales.

© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

En diálogo con los enfoques que analizan la urbanización popular como proceso multidimensional y aquellas experiencias previas situadas, especialmente antecedentes en el barrio El Caribe (Blanco Pepi e Isla, 2024), el caso permite ampliar la discusión disciplinar en al menos dos sentidos. Por un lado, confirma que la intervención estatal en contextos de urbanización popular puede reconfigurarse cuando incorpora procesos participativos que reconocen la producción social del hábitat y el conocimiento construido en el territorio. Por otro lado, aporta evidencia empírica sobre el rol de la universidad pública como un actor que acompaña y articula procesos de trabajo conjunto, más allá de los modelos tradicionales de asistencia técnica.

Asimismo, la experiencia amplía antecedentes desarrollados en el propio barrio al evidenciar que la accesibilidad puede constituirse en categoría articuladora de políticas de integración, conectando dimensiones físicas, sociales y políticas del territorio. En este sentido, la conectividad emerge como noción estructurante que integra escalas intra-barriales, extra-barriales y sociales en un mismo marco analítico.

No obstante, los alcances del proceso se encuentran condicionados por factores estructurales. La sostenibilidad de estas tecnologías de gestión depende de la continuidad institucional, la estabilidad del financiamiento público y la consolidación de marcos normativos que reconozcan la participación como componente sustantivo y no accesorio de la política urbana. Asimismo, su eventual replicabilidad requiere adaptaciones específicas a cada territorio, evitando su aplicación como modelo universal descontextualizado.

En síntesis, el caso del barrio El Caribe demuestra que la integración socio-urbana en barrios populares no se limita a la provisión de infraestructura, sino que requiere la construcción de tecnologías de gestión capaces de articular actores, escalas y conocimientos en clave territorial. En contextos de fragmentación socioespacial, la conectividad se configura como categoría analítica y operativa que vincula derecho a la movilidad, acceso a servicios y fortalecimiento comunitario ■

## REFERENCIAS


Abramo, Pedro (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *EURE (Santiago)*, *38*(114), 35-69. https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000200002

Blanco Pepi, Macarena e Isla, María del Pilar (2024). ¿Cómo medir la criticidad habitacional en barrios populares de Argentina? Instrumento de diagnóstico para políticas de integración socio urbana en el barrio El Caribe, Mar del Plata, Argentina. *Arkitekturax Visión FUA*, *7*(7), 1-23. https://doi.org/10.29097/26191709.399

Cacopardo, Fernando Alfonso (2023). Tecnología de gestión y urbanización popular: redes locales como soporte de políticas públicas. *Cuaderno Urbano*, *36*(36), 119-144. https://doi.org/10.30972/crn.36367227

Cervero, Robert y Kockelman, Kara (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *2*(3), 199-219. https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6

Colectivo Co-Construcción (2016). Dimensión productiva del hábitat. Reflexiones a partir de una experiencia situada (Concordia, Entre Ríos, Argentina). *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, *9*(17), 6-27. https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/16855

Decreto N.º 358/2017. Registro Nacional de Barrios Populares en Proceso de Integración Urbana (RENABAP). Administración Pública Nacional. *Boletín Oficial de la República Argentina*, *CXXV*(33.630), 1-5, Martes 23 de mayo de 2017. https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/164042/20170523

Delgadillo, Víctor (2018). Financiarización global de la vivienda: lucro y desplazamientos sociales. *Economía, Sociedad y Territorio*, *18*(57), 621-627. https://doi.org/10.22136/est20181204

Gargantini, Daniela Mariana (2012). Pautas operativas para una nueva gestión local del hábitat en ciudades intermedias. *Hábitat y Sociedad*, *12*(12), 71-93.

Gehl, Jan (2010). *Cities for People*. Island Press.

Harvey, David (2012). *El enigma del capital y las crisis del capitalismo*. Akal.

Imrie, Robert y Hall, Peter (2001). *Inclusive Design: Designing and Developing Accessible Environments*. Routledge.

Ispizua, Jeremías J. (2022). *Acceso a infraestructura de agua: políticas públicas y gestión en procesos de urbanización popular* [Tesis doctoral]. Instituto de Investigaciones en Desarrollo Urbano, Tecnología y Vivienda.

Lefebvre, Henry (1968). *Le droit à la ville*. Anthropos.

Ley N.º 14449. Ley de Acceso Justo al Hábitat. Honorable Congreso de la Provincia de Buenos Aires. *Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires*, *CIV*(27.159), Suplemento Leyes y Resoluciones, 1-6, lunes 7 de octubre de 2013. https://boletinoficial.gba.gob.ar/ediciones-anteriores?page=611

Ley N.º 26378. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Honorable Congreso de la Nación Argentina. *Boletín Oficial de la República Argentina*, *CXVI*(31.422), 1-9, lunes 9 de junio de 2008. https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/9244055/20080609

Litman, Todd Alexander (2018). Evaluating accessibility for transportation planning: Measuring people's ability to reach desired goods and activities. *Victoria Transport Policy Institute*. https://www.vtpi.org/access.pdf

Ministerio de Desarrollo Social de la Nación-MDSN (2023). Registro Nacional de Barrios Populares en Proceso de Integración Urbana (RENABAP) [Base de datos]. https://www.argentina.gob.ar/desarrollosocial/renabap

Naciones Unidas (2006). *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. ONU. https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf


© SI-FADU-UBA | TEMÁTICA GENERAL

Ortiz Flores, Enrique (2012). *Producción social de la vivienda y el hábitat: Bases conceptuales y correlación con los procesos habitacionales*. HIC-AL.

Peyloubet, Paula (2019). La tecnología como territorio de la co-construcción del conocimiento en el campo del hábitat. *Cuaderno Urbano*, *26*(26), 187-206. https://doi.org/10.30972/crn.26263831

Pírez, Pedro (2016). Las heterogéneas formas de producción y consumo de la urbanización latinoamericana. *Quid*, *16*(6), 131-167.

Pírez, Pedro (2014). La urbanización "inversa" en América Latina y la desmercantilización social. II Jornadas de Estudios de América Latina y el Caribe. Buenos Aires, Argentina. 24, 25 y 26 de setiembre.

Smolka, Martin y Biderman, Ciro (2011). Housing informality: An economist's perspective on urban problems [pp. 814-833]. En Nancy Brooks, Kieran Donaghy y Gerrit-Jan knaap (eds.), *The Oxford Handbook of Urban Economics and Planning*. Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780195380620.013.0036

Thomas, Hernán Eduardo (2009a). De las tecnologías apropiadas a las tecnologías sociales. Conceptos/Estrategias/Diseños/Acciones. ponencia presentada en la 1ra Jornada sobre Tecnologías Sociales, Programa Consejo de la Demanda de Actores Sociales (PROCODAS)-MINCyT, Buenos Aires, 14 de mayo.

Thomas, Hernán Eduardo (2009b). Sistemas tecnológicos sociales y ciudadanía socio-técnica. Innovación, desarrollo, democracia. I Encuentro Internacional de Culturas Científicas y Alternativas Tecnológicas 8 y 9 de octubre (pp. 65-86). Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación productiva de la Nación. Buenos Aires.