

INFRAESTRUCTURA DE UMBRAL

THRESHOLD INFRASTRUCTURE

PELIN TAN

Profesora asociada, Facultad de Arquitectura,
Artuklu University, Mardin, Turquía

Palabras clave

Pesca
Ensamblaje
Economía Diversa
Delta río las Perlas
China

Keywords

Fishing
Assemblage
Diverse Economy
Pearl River Delta
China

A menudo se pasa por alto la forma en que las personas se adaptan a las condiciones cambiantes generadas por los lentos y complejos procesos de los proyectos de infraestructura. A partir del caso del delta del río de las Perlas en China, este texto profundiza en cómo los procesos de infraestructura generan condiciones de umbral: entre el río y el mar, lo rural y urbano, e incluso entre el desarrollo global y la cultura local.

Delta

Gran parte de los estudios e investigaciones acerca del delta del río de las Perlas (DRP) parten de un relato más amplio sobre las relaciones entre la rápida urbanización de las ciudades alrededor del delta, su vínculo con la zona franca de Hong Kong y la expropiación o privatización de tierras como resultado de la posindustrialización. Sin embargo, la dicotomía entre áreas rurales y urbanas, junto a la dinámica que se genera entre ellas, es un tema menos abordado en dichas investigaciones. A ello se suma el rol de los grandes proyectos de infraestructura, tales como los puentes, o el uso de las propias islas como infraestructura: un fenómeno recurrente en el mar del DRP.

Política y legalmente, la superficie de agua contenida dentro del DRP actúa como una frontera invisible. Por tanto, es también un espacio donde se desarrollan actividades propias de un umbral. Para los investigadores de MAP Office, el delta del río de las Perlas es un espacio fluido, compuesto por distintas partes como puentes o islas artificiales: «como territorio experimental, el delta es un cuerpo mutante formado por una yuxtaposición salvaje, que combina partes muertas únicas y localizadas justo antes de un terreno fértil» (MAP Office, 2002:92).

The way people adapt to changing conditions generated by the complex and slow process of infrastructure projects is often overlooked. Through the case of the Pearl River Delta in China, this text deepens into how infrastructure processes generate threshold conditions: between river and sea, rural and urban, and even between global development and local culture.

Delta

Most studies and research in and around the Pearl River Delta (PRD) are often based on a larger narrative of the relationship between rapid urbanization of the cities around the delta, its relation to the Hong Kong tax-free zone and the dispossession of land or privatization as an outcome of post-industrialization. The dichotomy between rural and urban areas and the dynamics between them is, however, a less popular topic in research related to the PRD. Moreover, large infrastructure projects such as bridges or the use of islands as infrastructure itself are a phenomenon in the PRD sea.

Politically and legally, the defined sea and water area of the PRD is an invisible borderline. Therefore, it is also a space where threshold activities are happening. For researchers MAP Office, the Pearl River Delta is a fluid space of many constituent parts like bridges and artificial islands: “as an experimental territory, the delta is a mutant corpse consisting of wild juxtapositions, with localized and unique dead parts below the next flourishing plot” (MAP Office, 2002:92).

However, there are not many studies from the sea or sea culture perspectives on the PRD. Persuaded by the previous work and research of designers and artists, my aim is to understand how the sea culture exists, how it is



Sin embargo, no existen estudios del DRP desde la perspectiva del mar o de la cultura marítima. Impulsada por trabajos e investigaciones de diseñadores y artistas, mi objetivo es entender cómo se desarrolla la cultura marítima y cómo se ve influenciada por proyectos de infraestructura. El terreno líquido tiene tanto poder como el terreno literal. Desde una perspectiva infraestructural, los pueblos pesqueros y su vida cotidiana en los enclaves, junto a las actividades marítimas e islas, crean una cosmología de zonas. Morito y Jensen sostienen que el sentido y lo que se entiende por 'delta' desde una perspectiva oriental de investigación tiene una gran diferencia con la occidental, lo que afecta el punto de vista de la investigación. Al respecto, afirman:

El sudeste asiático entendió los deltas de los principales ríos como una prolongación del mar en la tierra. Fueron espacios de una importancia crucial para el comercio exterior del cual dependían estos entes políticos. Una mirada a las historias incongruentes de los deltas también nos permite extraer las diversas y aun indeterminadas dinámicas de sus ontologías en interacción (Morito & Jensen, 2016:4).

influenced by infrastructural projects and in what ways. The liquid land is as much in power as the concrete land. Fishing villages and their enclaved everyday life and sea activities or islands, from an infrastructural perspective, create a cosmology of zones. Researchers Morito & Jensen argue that the meaning and understanding of 'delta' from an Eastern research perspective has a major difference from that of a Western one, which ultimately affects the research angle. As they explain:

Southeast Asia conceived deltas along the major rivers as extensions of the sea into land. They were crucially important spaces for the overseas trade upon which these polities depended. Zooming in on these incongruent delta histories allows us to also elicit the distinct and still open-ended dynamics of their interacting ontologies. (Morito & Jensen, 2016:4)

On the other hand, from a Western research point, "deltas have been [understood] as forces that extend the terrestrial world into the sea" (Morito & Jensen, 2016:3-4). By defining 'delta' from an ontological base, Morito & Jensen mean "not only [to bring] attention to how people understand and live with deltas but also

Desde un punto de vista occidental, en cambio, «los deltas han sido [entendidos como] fuerzas que extienden el mundo terrestre hacia el mar» (Morito & Jensen, 2016:3-4). Al definir 'delta' desde un punto de partida ontológico, Morito y Jensen intentan «no sólo [enfocar] la atención sobre cómo las personas entienden y conviven con los deltas, sino también sobre sus dimensiones infraestructurales y cosmológicas» (Morito & Jensen, 2016:5). El DRP representa una ontología donde las infraestructuras y los cursos de agua construyen un flujo de movimiento de personas, plantas, animales y capital.

Infraestructura

Infraestructura es un término que refiere tanto al diseño del espacio urbano moderno como a la producción de objetos espaciales completos. Por siglos ha cumplido un rol en las estrategias de colonización, es decir, la introducción de proyectos de infraestructura para transformar y dominar la cultura o la sociedad a cualquier escala. Opera también como justificación de políticas urbano-rurales neoliberales de expansión, expropiación y reajuste de propiedades y suelos. Es un objeto entre la forma y la ley; en palabras de Easterling (2014:17), «se entiende la infraestructura como un sustrato oculto: el medio vinculante o la corriente entre objetos de consecuencia, forma y ley positiva».

Recientemente, los discursos sobre infraestructura plantean discusiones que revelan su rol de manera más compleja. El carácter incompleto y las fallas de la infraestructura a menudo se relacionan con la naturaleza de las funciones infraestructurales que prolongan los procesos de los proyectos. Los procesos se vuelven más importantes que la infraestructura en sí misma, donde actores como el Estado, los Gobiernos locales, los desarrolladores y los ciudadanos debaten o negocian, lo que resulta en mayores ganancias y excedentes. Es decir, en lugar del propio objeto terminado o su presentación, lo incompleto, las fallas

to their infrastructural and cosmological dimensions” (Morito & Jensen, 2016:5). The PRD presents such an ontology where infrastructures and the water flow create a flux of movements of people, plants, animals and capital.

Infraestructura

Infrastructure is basically a term for the designing of the modern urban space and is also the production of complete spatial objects. For centuries, it has had the basic role of colonization, that is, introducing projects of infrastructure in order to change and colonize the culture or society in any scale. It also functions as a justification of neoliberal urban-rural policies in expanding, expropriating and rescaling property and land. It is the object between form and law, as Easterling (2014:17) defines: “Infrastructure is considered to be a hidden substrate – the binding medium or current between objects of positive consequence, shape, and law.”

Recently, the discourse on infrastructure presents discussions that reveal its role in more complex ways. The incompleteness and failures of infrastructure are often related to the nature of the infrastructural functions that prolong the process of the projects. The process becomes more important than the complete infrastructure itself, where actors such as the state, local governments, developers and citizens debate or negotiate, which leads to more profit-making and surplus. In short, instead of the complete object or presentation itself, the incomplete, the continuous failure or the process of infrastructure becomes the vital part. It is often argued that in many cases (for example in Indian cities), the failure of infrastructure or interruption of the infrastructural function brings co-existences of alternative ways of infrastructure in the network of such cities.

Another current discourse of infrastructure is related to the understanding of it as an assemblage.



continuas o los procesos detrás de las infraestructuras se convierten en su aspecto fundamental. Se afirma que en muchos casos (por ejemplo, en las ciudades de la India) los fracasos de la infraestructura o la interrupción de la función infraestructural trae consigo la coexistencia de formas alternativas de infraestructura en la red de dichas ciudades.

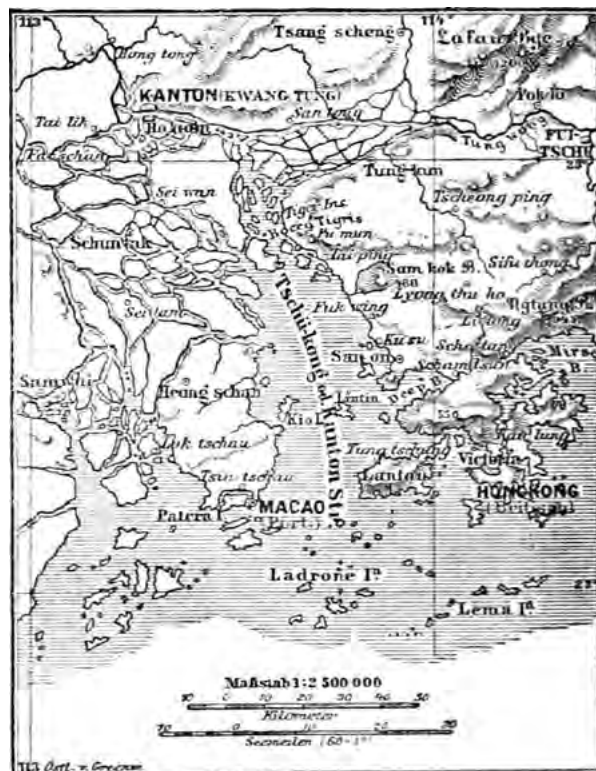
Una segunda postura contemporánea entiende a las infraestructuras como un ensamblaje. Stephen Graham describe las infraestructuras urbanas como «conjuntos complejos que reúnen todo tipo de agentes humanos, no humanos y naturales en una multitud de enlaces continuos a través del espacio geográfico» (2010:11). En este sentido, el DRP podría ser considerado como una plataforma para dichos ensamblajes infraestructurales. De hecho, las riberas este y oeste del DRP, junto con las islas, albergan tantos núcleos que el propio delta podría entenderse como un espacio infraestructural, una máquina compuesta por una red de infraestructura. Este enfoque – una teoría del ensamblaje – introduce una idea materialista no-humana y un marco de posibilidades para la producción de prácticas espaciales; en tal caso, y como se observa en el DRP, los ensamblajes se entienden como la interrelación de funciones, leyes, servicios y redes de infraestructura. Para Easterling, el espacio infraestructural:

(...) negocia con deseos efímeros y aspiraciones irracionales. Desde los suburbios de golf para famosos hasta las áreas de cadenas comerciales minoristas, todo tipo de organizaciones intentan obtener ganancias, gobernar o – en su defecto – mantener el poder mediante formas instrumentales sin sentido (Easterling, 2014:486).

Desde el inicio de la política de puertas abiertas (1979) de China continental en la región del DRP, se establecieron cuatro zonas económicas especiales (ZEE) en la región (1984). Las ciudades de Shenzhen, Zhuhai, Hong Kong y Macao son, aún hoy, zonas magnéticas con relaciones económicas recíprocas, pues dependen de la manufactura de exportación para las inversiones en infraestructura y vivienda.

En 2008, China anunció un plan para conectar Guangzhou, Shenzhen, Dongguan, Zhaoqing, Foshan, Huizhou, Jiangmen, Zhongshan y Zhuhai en una sola megaciudad. Una serie de proyectos de infraestructura se están llevando a cabo para fusionar las redes de transporte, energía, agua y telecomunicaciones a lo largo de las nueve ciudades. Se está construyendo un túnel y un puente de 48 kilómetros de largo para unir la metrópolis de Zhuhai, en el delta del río de las Perlas, con las regiones administrativas especiales de Macao y Hong Kong (Hilaire & Van Mead, 2016).

Los proyectos de infraestructura a gran escala en el delta funcionan como corredores urbanos para



Stephen Graham (2010:11) describes “urban infrastructures as complex assemblages that bring all manner of human, non-human, and natural agents into a multitude of continuous liaisons across geographic space”. In this context, the PRD could be considered a hub of such assemblages of infrastructures. The east and west banks of the PRD, including the islands, host so many hubs that the delta itself could be considered as an infrastructural space, a machine composed of a total network of infrastructure. The approach of assemblage theory introduces generally a non-human materialist thought, as well as a frame of potentialities for the production of spatial practice: in such case assemblages (as it happens in the PRD) can be understood as interrelated functions, law, services and networks of infrastructure. For Easterling (2014:486) infrastructural space:

(...) trades on ephemeral desires and irrational aspirations. Organizations of every kind – from celebrity golf suburbs to retail chains to zones – attempt to profit, govern, or otherwise maintain power with instrumental forms of meaninglessness.

Since the launch of the Open Door Policy (1979) of Mainland China in the PRD region, four Special Economic Zones (SEZs) were located in the region (1984). The cities Shenzhen, Zhuhai, Hong Kong and Macao are still magnetic zones that are in a reciprocal

Plano de ubicación de Guangzhou, Macao y Hong Kong, 1890. / Location map of Guangzhou, Macao and Hong Kong, 1890. Fuente / Source: Meyers Konversations-Lexikon: eine Encyclopädie des allgemeinen Wissens. Leipzig: Verlag des Bibliographischen Instituts, 1890, 474.

la inversión laboral y el flujo de turismo entre las ciudades. Es más, su administración implica que las funciones y los efectos del espacio infraestructural entre las distintas ZEE traerán consigo sus propias leyes y economía. La conexión mediante un tren rápido entre Guangzhou, Shenzhen y Hong Kong, así como el puente entre Hong Kong, Zhuhai y Macao y los puntos de control fronterizo, sirven como ensamblajes infraestructurales que funcionan de manera colaborativa. Los corredores de transporte y los usos artificiales de las islas fueron pronosticados en 2002 por la investigación de MAP Office sobre el DRP:

La dependencia inicial de las instalaciones de transporte de Hong Kong para el manejo del tránsito de los bienes producidos en el delta se ve ahora desafiada por el aumento de los terminales de contenedores en Shenzhen y otras ciudades del río de las Perlas. A medida que los puertos se acercan a las líneas de producción, más autopistas y carreteras se apoyan en la nueva infraestructura de Guangzhou para conectarse con provincias del interior que antes resultaban lejanas (MAP Office, 2002:74).

La administración tanto de China continental como de las zonas especiales crean una condición especial de *extrastatecraft*: en palabras de Easterling (2014:25), «como lugar donde se anidan o superponen múltiples formas de soberanía, donde las jurisdicciones nacionales y transnacionales se intersectan, el espacio de las infraestructuras se convierte en un medio de lo que podría llamarse *extrastatecraft*».

Considerando el mar de la región del DRP, este territorio líquido se redefine a sí mismo como una 'infraestructura fronteriza'; más aún, como una infraestructura para la infraestructura. La construcción y los planes futuros para estos corredores marítimos afectan el entorno construido de las costas mediante parques temáticos, áreas residenciales y atracciones

relationship in terms of economical dependency from export-oriented manufacturing for the current housing and infrastructural investments.

In 2008, China announced plans to mesh Guangzhou, Shenzhen, Dongguan, Zhaoqing, Foshan, Huizhou, Jiangmen, Zhongshan and Zhuhai into a single megacity. A series of massive infrastructure projects are underway to merge transport, energy, water and telecoms networks across the nine cities. A 30-mile-long bridge and tunnel is under construction to join the Pearl River Delta metropolis of Zhuhai to the special administrative regions of Macau and Hong Kong. (Hilaire & Van Mead, 2016).

Large-scale infrastructural projects on the delta provide an intense function of urban corridors between the cities for labor investments and tourism flow. Moreover, its administration means that the functions and the effects of the infrastructural space in-between SEZs will create its own law and economy. The Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link, the Hong Kong-Zhuhai-Macau Bridge and the border control points serve themselves as infrastructural assemblages that work in collaboration. The transportation corridors and the artificial usages of islands were forecasted in 2002 by MAP Office's research on the PRD:

(...) original heavy dependence on Hong Kong transportation facilities to handle the transit of goods produced in the delta, is now challenged by the increasing number of container terminals in Shenzhen and other Pearl River towns. As ports get closer to the production lines, more highways and roads are using Guangzhou's new infrastructure to connect to previously distant Mainland provinces (...) (MAP Office, 2002:74).



turísticas artificiales donde las prácticas agrícolas y pesqueras locales se comprimen como umbrales del delta. Los ensamblajes de infraestructuras convierten a las prácticas propias del delta en umbrales que, aun así, operan como infraestructuras alternativas.

Trabajo

La tierra fragmentada y el mar del delta albergan distintos tipos de condiciones laborales. Lo que habitualmente conocemos como trabajo de fábrica se sirve de la mano de obra migrante de China continental que llegó con el establecimiento de complejos manufactureros y de producción tecnológica durante la apertura de la región del DRP. Sin embargo, la crisis económica global de 2008 afectó las políticas de impuestos y regulación en China y provocó un aumento en los gastos del sector privado por parte del Estado:

La mayor parte de los fondos del plan de estímulo chino se destinó al sector estatal, es decir, a los bancos y las empresas estatales. El Estado también fortaleció las regulaciones ambientales y endureció las ambigüedades fiscales hacia empresas privadas del sector exportador. Por ejemplo, muchas empresas de Hong Kong dijeron haber tenido que cerrar sus fábricas en el delta del río de las Perlas debido al empeoramiento del entorno comercial causado por las nuevas reglamentaciones e impuestos (So, 2016:100).

Muchas fábricas disminuyeron su actividad e incluso empresas como Foxconn abrieron sedes en Chongqing. Así, en los últimos años ha habido una transformación de los excedentes económicos, desde la fabricación hacia la construcción y la especulación inmobiliaria, que derivan en la infraestructura del delta y la economía de servicios. La mano de obra agrícola y pesquera todavía existe, y se reduce a los intersticios entre las inversiones a lo largo de la costa.

Both the administration of mainland China and the special zones create a special condition of “extrastatecraft.” In Easterling’s definition: “As a site of multiple, overlapping, or nested forms of sovereignty, where domestic and transnational jurisdictions collide, infrastructure space becomes a medium of what might be called extrastatecraft” (Easterling, 2014:25).

Considering the sea of the PRD region, I think this liquid territory redefines itself as a ‘border infrastructure’; even more, an infrastructure for infrastructure. The construction and future plans of these corridors on the sea affect the built environment of the seashores with new theme parks, residential areas and artificial local tourism attractions in which local farming and fishing practices are squeezed as thresholds of delta. The assemblage of infrastructures leave the local delta practices aside as thresholds that still serve as alternative infrastructure.

Labor

The fragmented land and sea of the delta host several types of labor conditions. The commonly known factory labor is the migrant labor from mainland China that flowed with the establishment of manufacture and tech-production centers in the opening of the prd region. However, the 2008 global economic crisis affected tax and regulation policies in China, and caused an increase in expense for the private sector by the State:

The bulk of the Chinese stimulus program funds went into the state sector, that is, into the state banks and the state enterprises. The state also strengthened environmental regulations and tightened the tax loopholes on private enterprises in the export sector. For example, many Hong Kong companies said they had to close down their factories in the Pearl River Delta because of the worsening business environment due to new regulations and taxation (So, 2016:100).



© Pelin Tan



Los pueblos de pescadores de la costa oeste del DRP están relegados a varios terrenos fragmentados. Algunas de esas aldeas no son accesibles desde las carreteras, sino sólo por mar. Por ejemplo, para llegar a la aldea más antigua todavía en pie, Xinzhou (新洲), es más fácil en bote. Los habitantes de estos poblados ya no son tan activos en la pesca debido a que la contaminación del mar del DRP aumentó en los últimos diez años. El nivel de pobreza es alto. En tanto, hay muchas otras aldeas que sí son activas como, por ejemplo, Fengmasan (南沙冯马三村), en Nansha (南沙). Las viviendas del pueblo se asientan alrededor de un pequeño río que se abre hacia el DRP y su interior está rodeado de tierras agrícolas. Las mujeres producen redes de pesca hechas a mano y capturan mariscos para vender a otros pescadores, también limpian y secan los pescados y mariscos para venderlos en los mercados de la aldea. Pueblos como 莲花山附近村落, cerca del cerro Lianhua (cerro Lotus, Panyu), y un asentamiento de pescadores cerca del muelle Yuzhu (渔民聚居地, Huangpu) son activos en la pesca y la venta de mariscos. Esos pueblos han mantenido la vieja estructura de la aldea; sin embargo, se ven más desarrollados, con viviendas

Many factories diminished their activity and even factories such as Foxconn opened headquarters inland in Chongqing. Thus, in recent years, there has been a transformation of economic surplus from manufacturing to construction and real estate speculation that leads to delta infrastructure and service economies. Farming and fishing labor still exist and are squeezed along the coast in-between investments.

The fishing villages in the west part of the PRD seashore are hidden in many fragmented lands. Some of those villages are impossible to reach via roads but only by sea. For example, it is much easier to reach the oldest lasting village Xinzhou (新洲) by boat. The inhabitants of the villages are no longer very active in fishing as the contamination of the PRD sea increased in the last ten years. The level of poverty is high. There are many other villages which are active, like the Fengmasan Village (南沙冯马三村) in Nansha (南沙). The housing settlement of the village is around a small river that opens to the PRD. The village's hinterland is surrounded with agricultural land. Women in the village produce handmade fishing nets, go fishing, catch seafood to sell to other fisher mongers, and they also clean and dry



© Pelin Tan

mejoradas y espacio público. Los asentamientos de pescadores a lo largo del antiguo puerto cerca del muelle Yuzhu (漁民聚居地, Huangpu) se encuentran ahora presionados por los nuevos proyectos de viviendas de lujo.

Las mujeres de más edad en la aldea de 蓮花山附近村落, cerca del cerro Lianhua, durante muchos años formaron parte de una cooperativa de pescadores. Sin embargo, esta cooperativa se disolvió y hoy han gastado su dinero de pensión. Aun así, las mujeres de distintas edades están involucradas en el proceso completo de la pesca: limpiando, separando o vendiendo pescados frescos en la región del DRP. En el pueblo, una pareja de pescadores sale a las 2 AM a pescar cerca de las islas periféricas de Hong Kong y regresa a las 11 AM para vender sus capturas diarias a los pescaderos. La mayoría de las familias de pescadores tienen hijos que ahora viven en la ciudad de Guangzhou, trabajan como oficinistas y apenas pueden pagar el arriendo en la ciudad.

Las relaciones entre trabajo femenino, economías comunitarias, ecología y ética de la localidad son el marco donde se desarrollan los pueblos pesqueros y la actividad de las personas. Distintas estructuras

fish and seafood to sell in the village markets. Villages such as 蓮花山附近村落 near Lianhua Mountain (Lotus Mountain, Panyu) and a fishermen's settlement near Yuzhu Wharf (漁民聚居地, Huangpu) are active in fishing and selling seafood. Those villages have kept the old village structure plan; however, they look more developed, with upgraded housing and public space. Fishermen's settlements along the old harbor near Yuzhu Wharf are now under pressure due to new luxury housing projects by developers.

Older generation women in the village of 蓮花山附近村落 near Lianhua Mountain were once part of a fishing cooperative for many years. However, this cooperative has been disbanded and they now have spent their pension money. Still, women of different ages are engaged in the whole fishing process: cleaning, separating or selling freshly in the PRD region. In the village, a fishing couple goes out at 2 AM to fish near Hong Kong's outlying islands and arrives back at 11 AM to sell their daily catch to fishmongers. Most of the fishing families have children who now work in the city of Guangzhou as white-collar workers and can hardly pay their city rent.

económicas y de diseminación coexisten de forma compleja, desde la agricultura hasta la economía marítima y el capital urbano. En este contexto, ¿cómo pueden coexistir estructuras económicas locales diversas y el trabajo tradicional en el futuro de la región del DRP? Desde la perspectiva de J. K. Gibson-Graham, las economías diversas y los excedentes pueden organizarse fuera de los lugares centrados en el capitalismo: «si podemos reconocer una economía diversa, podemos empezar a imaginar y crear organizaciones y prácticas diversas, que sean los poderosos constituyentes de una revitalizada política no capitalista del lugar» (Gibson-Graham, 2006). Para ambas geógrafas y economistas: «la ‘economía diversa’ es una de nuestras movidas estratégicas contra la subordinación de los sujetos locales al discurso de la globalización (capitalista económica)» (Gibson-Graham, 2013). Partiendo del trabajo femenino, entrelazándolo con la tradición local de fabricación de redes para la pesca y preservando las variedades de especies marinas en el área del DRP, podemos pensar en posibles estructuras de economías diversas en relación con la ecología del DRP: granjas agrícolas en el interior de las aldeas, granjas marinas en la geografía del delta, economías comunitarias y la transformación terrestre del delta por parte de inversionistas salvajes. En otras palabras, ¿pueden convertirse las infraestructuras de los habitantes locales en una alternativa a la homogeneización capitalista impuesta por los enormes proyectos de infraestructura? **ARQ**

The relationships between female labor, community economies, ecology and the ethics of locality are all a basic framework for the fishing villages and the activity of people in the PRD. Several different economic and dissemination structures exist in complex ways, from agriculture to sea economy to urban capital. In this context, how can diverse local economic structures and traditional labor exist in the future of the PRD region? From the perspective of J. K. Gibson-Graham, diverse economies and surplus are able to organize outside of capitalist-centered places: “If we can recognize a diverse economy, we can begin to imagine and create diverse organizations and practices as powerful constituents of an enlivened non-capitalist politics of place” (Gibson-Graham, 2006). For the economist geographers: “‘diverse economy’ is one of our strategic moves against the subordination of local subjects to the discourse of (capitalist economic) globalization” (Gibson-Graham, 2013). Starting from female labor intertwined with the local tradition of fish net making and preserving varieties of seafood in the PRD region, leads us to think of possible structures of diverse economies in relation to the PRD ecology: agricultural farming plots in the hinterlands of the villages, the fish farms in the delta geography, the community economies and the terrestrial transformation of the delta by wild investors. In other words, can the already-in-place infrastructures of local inhabitants become an alternative to the capitalist homogenization imposed by huge infrastructure projects? **ARQ**





Pelin Tan

<pelintan@gmail.com>

Socióloga, Universidad de Ankara, Ankara, Turquía, 1997. Doctora en Historia del Arte, Universidad Técnica de Estambul, Turquía, 2010. Estudios post-doctorales en investigación artística, MIT, EE.UU., 2011. Su investigación se centra en el conflicto urbano y la política territorial, la economía del regalo y las condiciones de trabajo. Sus artículos han sido publicados en *Domus, Bauwelt, e-flux*, entre otras. Ha sido co-curadora de la exposición *Adhocrcy* (Estambul 2012; Nueva York, 2013; Atenas, 2015). Ha dictado conferencias en diferentes universidades de todo el mundo, y sus textos han sido publicados en *Promiscuous Encounters* (2014), *Adhocrcy reader* (2015), 2000+: *The Urgencies of Architectural Theory* (2016), entre otros. Tan es también autora de los libros *Arazi / Territory* (Sternberg Press, 2015), *Unconditional Hospitality and Threshold Architecture* (dpr-barcelona, 2015) y *Towards Urban Society – Internationa Panel on Social Progress – 1PSP* – (Saskia Sassen & Edgar Pieterse, 2017). Actualmente vive en Mardin y Estambul, y es profesora asociada y vice-decana de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Mardin Artuklu, Mardin, Turquía.

Sociologist, Ankara University, Ankara, Turkey (1997). PhD in Art History, Technical University of Istanbul, Turkey (2011). Post-doctoral studies in artistic research, Massachusetts Institute of Technology, USA (2012). Her research is focused on urban conflict and territorial politics, gift economy, and the condition of labor. Her articles have been published in *Domus, Bauwelt, e-flux*, among others. She has co-curated the exhibition *Adhocrcy* (Istanbul 2012; New York, 2013; Athens, 2015). She has lectured in different universities across the world, and her texts have been published in *Promiscuous Encounters* (2014), *Adhocrcy reader* (2015), 2000+: *The Urgencies of Architectural Theory* (2016), among others. Tan is also author of *Arazi / Territory* (Sternberg Press, 2015), *Unconditional Hospitality and Threshold Architecture* (dpr-barcelona, 2015), and *Towards Urban Society – Internationa Panel on Social Progress – 1PSP* – (Saskia Sassen & Edgar Pieterse, 2017). She is currently based in Mardin and Istanbul, and is associate professor and vice-dean at the Faculty of Architecture, Mardin Artuklu University, Mardin, Turkey.

Bibliografía / Bibliography

JENSEN, Casper Bruun; MORITA, Atsuro. «Delta Ontologies: Infrastructural Transformations in Southeast Asia». (2016). <http://www.academia.edu/11594016/Delta_Ontologies_Infrastructural_Transformations_in_Southeast_Asia> Accedido el 9 de julio, 2018.

EASTERLING, Keller, *Extrastatecraft*. New York: Verso, 2014.

GIBSON-GRAHAM, J. K. *The End of Capitalism (As We Knew It): A Feminist Critique of Political Economy*. Minnesota: University of Minnesota Press, 2006.

GIBSON-GRAHAM, J.K. *Take Back the Economy: an ethical Guide for Transforming our communities*. Minnesota: University of Minnesota Press, 2013.

GRAHAM, Stephen. *Disrupted Cities: When Infrastructure Fails*. London: Routledge, 2010.

HILAIRE, Eric; VAN MEAD, Nick. «The great leap upward: China's Pearl River Delta, then and now». *The Guardian*. May 10, 2016. <<https://www.theguardian.com/cities/2016/may/10/china-pearl-river-delta-then-and-now-photographs>> Accedido el 9 de julio, 2018.

MAP Office. *HK lab, Xianggang shi yan shi*. Hong Kong: Map Book Publishers, 2002.

SO, Alvin Y. *The global rise of China*. Cambridge, UK; Malden, MA: Polity Press, 2016.