



UNIVERSIDAD
TECNOLÓGICA
METROPOLITANA
del Estado de Chile

ISSN: 0719-3688
Vol. 13 / Nº 2
Segundo semestre 2025



REVISTA DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y ESTRATÉGICOS

PROGRAMA DE ESTUDIO
DE POLÍTICAS PÚBLICAS



Visita nuestro sitio web

POLÍTICAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN AMÉRICA LATINA. EXPERIENCIAS DE IMPLEMENTACIÓN Y EFECTOS

PUBLIC TRANSPORTATION POLICIES IN LATIN AMERICA.
IMPLEMENTATION EXPERIENCES AND EFFECTS

POLÍTICAS DE TRANSPORTE PÚBLICO NA AMÉRICA
LATINA. EXPERIÊNCIAS E EFEITOS DA IMPLEMENTAÇÃO

autores

Dra. Luisa Mattioli

Dr. Carlos Romero Grezzi

Artículo recibido el 19 de agosto de 2025 y
aceptado el 29 de octubre de 2025

* Arquitecta (2008), doctora en Arquitectura y Urbanismo (2016) de la FAUD-Unsj. Investigadora del IRPha-Conicet. Investigadora de Conicet en el Centro Interinstitucional en Movilidad, Logística y transporte (Cilot) de la Universidad Nacional de Avellaneda (Undav). Buenos Aires, Argentina. Correo electrónico: mss30291@gmail.com. <https://orcid.org/0000-0002-1126-0225>.

** Arquitecto (2009), doctor en Estudios Urbanos y Regionales (Bauhaus Universität Weimar - UNC) (2018). Investigador en el IRPha-Conicet. San Juan, Argentina. Correo electrónico: carlosromerogrezzi@gmail.com. <https://orcid.org/0001-8746-8500>.

RESUMEN

América Latina enfrenta procesos de expansión urbana dispersa, que generan territorios periurbanos con crecientes desigualdades socioespaciales. Esta dinámica dificulta el acceso equitativo a oportunidades en el territorio, por lo que se ha impulsado el desarrollo de políticas de transporte público orientadas a mejorar la accesibilidad mediante sistemas multimodales. En la provincia de San Juan (Argentina), la implementación del sistema Red-Tulum representa una reforma integral en materia de movilidad urbana, inspirada en experiencias previas como Transantiago (Santiago de Chile) y Mendotrán (Mendoza). Estas iniciativas motivan como objetivo, el estudio de casos comparado, que permita analizar críticamente los procesos de formulación, implementación y recepción social de estas políticas en contextos urbanos diversos. Se pretende comprender el rol de administraciones locales en la gestión de políticas públicas de alta sensibilidad social, desde la identificación del problema hasta su incorporación en la agenda pública y las tensiones generadas tras su ejecución. El presente trabajo propone una metodología cualitativa basada en entrevistas semiestructuradas, análisis de fuentes primarias y secundarias, y revisión documental. Como resultado se expresan explicaciones tentativas y reflexiones sobre formas de implementación de políticas, que puedan orientar futuras intervenciones, concluyendo sobre la reciprocidad entre la planificación urbana y la del transporte.

PALABRAS CLAVE: desarrollo urbano, planificación, accesibilidad, políticas públicas, transporte

ABSTRACT

Latin America is facing processes of dispersed urban expansion, which are generating peri-urban areas with growing socio-spatial inequalities. This dynamic hinders equitable access to opportunities in the territory, which is why the development of public transport policies aimed at improving accessibility through multimodal systems has been promoted. In the province of San Juan (Argentina), the implementation of the RedTulum system represents a comprehensive reform in urban mobility, inspired by previous experiences such as Transantiago (Santiago de Chile) and Mendortrán (Mendoza). These initiatives motivate the comparative case study, which allows for a critical analysis of the processes of formulation, implementation, and social reception of these policies in diverse urban contexts. The aim is to understand the role of local administrations in the management of highly socially sensitive public policies, from the identification of the problem to its incorporation into the public agenda and the tensions generated after its implementation. This study proposes a qualitative methodology based on semi-structured interviews, analysis of primary and secondary sources, and document review. As a result, tentative explanations, and reflections on ways of implementing policies are expressed, which may guide future interventions, concluding on the reciprocity between urban planning and transport planning.

RESUMO

A América Latina enfrenta processos de expansão urbana dispersa, que geram territórios periurbanos com crescentes desigualdades socioespaciais. Essa dinâmica dificulta o acesso equitativo às oportunidades no território, razão pela qual se tem promovido o desenvolvimento de políticas de transporte público orientadas a melhorar a acessibilidade por meio de sistemas multimodais. Na província de San Juan (Argentina), a implementação do sistema RedTulum representa uma reforma integral em matéria de mobilidade urbana, inspirada em experiências anteriores como Transantiago (Santiago do Chile) e Mendortrán (Mendoza). Essas iniciativas motivam como objetivo o estudo de casos comparados, que permite analisar criticamente os processos de formulação, implementação e aceitação social dessas políticas em diversos contextos urbanos. O objetivo é compreender o papel das administrações locais na gestão de políticas públicas de alta sensibilidade social, desde a identificação do problema até sua incorporação na agenda pública e as tensões geradas após sua execução. O presente trabalho propõe uma metodologia qualitativa baseada em entrevistas semiestruturadas, análise de fontes primárias e secundárias e revisão documental. Como resultado, são apresentadas explicações provisórias e reflexões sobre formas de implementação de políticas que possam orientar intervenções futuras, concluindo sobre a reciprocidade entre o planejamento urbano e o planejamento do transporte.

KEY WORDS: urban development, planning, accessibility, public policy, transportation

KEY WORDS: esenvolvimento urbano, planejamento, acessibilidade, políticas públicas, transporte

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo fue realizado gracias al apoyo institucional del Instituto Regional de planeamiento y Hábitat (IRPHa) de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad de San Juan, Argentina; el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de Argentina (Conicet); y el Centro Interinstitucional de Movilidad Urbana, Logística y Transporte del Sur y Oeste del AMBA de la Universidad Nacional de Avellaneda, Argentina.

1. INTRODUCCIÓN

Actualmente asistimos a ciudades latinoamericanas de expansión dispersa o difusa, con desplazamientos de alta motorización. Sus territorios de interfaz periurbana, distantes, con escasa accesibilidad (a fuentes de trabajo, bienes y servicios, equipamientos sociales, entre otros), motiva la multiplicación de viajes pendulares (principalmente de modos privados) y consecuentemente, la congestión generalizada de la red en ciertos momentos (Herce, 2009). Se consolida, “una ciudad cada vez más excluyente, privatista y expulsiva” (Vásquez Duplat, 2016, p. 156), que agrava las condiciones de movilidad en la medida que los sistemas de transporte público sean ineficaces y/o de mala calidad.

La “ciudad difusa y organizada en red puede perfectamente leerse en un sistema de transporte e infraestructura, que asumen igual característica. Se da así solución a las demandas que se generan por el crecimiento y la expansión urbana” (Figueroa, 2005, p. 52). Lo anterior implica una distribución desigual de oportunidades en el territorio que refieren a condiciones de localización y generan estratificación. Esto se refleja en las formas diferenciales de acceso en relación con el transporte público de pasajeros de: servicios sociales básicos (como salud y educación), infraestructura física, equipamiento urbano, lugares de trabajo, espacios públicos, etc. (Di Virgilio y Perelman, 2014; Duhau, 2003).

De esta manera se consolida un desarrollo urbano desigual en la gestión del stock de suelo a través de un aislamiento físico respecto de los sectores funcionales de las ciudades y en términos de segregación (tanto residencial como en las condiciones ambientales de ciertos sectores de la población) y fragmentación socioterritorial. Además, genera una fuerte presión demográfica sobre el espacio rural (Mattioli, 2023a).

El transporte como elemento articulador urbano junto con la construcción de infraestructuras y la incorporación a la trama urbana de nuevas áreas territoriales, permite dirigir el crecimiento. La importancia del desarrollo urbano y los transportes manifiesta una interrelación mutua, independientemente de la existencia de planificación territorial (Suberviola, 2017), por acción u omisión de esta.

Generalmente, los transportes y la movilidad se interpretan como asuntos sectoriales (López de Lucio, 1993), una planificación del transporte urbano, con estimación de las demandas futuras para dimensionar infraestructuras según una lógica tendencial de crecimiento (Herce, 2009). Se suele subestimar los impactos que dicho sector genera en la configuración urbana. Esta noción “ha llevado a entender la red, en el marco de los planes y proyectos de movilidad y/o transporte, como una simple herramienta para satisfacer el servicio demandado por las actividades” (Serrano Romero, 2014, p. 2).

La movilidad en este sentido es asociada con consideraciones de tipo socioeconómicas. Aunque actualmente se ha comenzado a tomar en cuenta la dimensión social y cultural, ya que la misma, condiciona el acceso a la vivienda, al trabajo, la educación, a la cultura, a la salud, etc. (Lazo Corvalán, 2008). Comprender la diversidad de factores que condicionan las movilidades, permite analizar el territorio en términos de accesibilidad, para entender cómo se estructuran las oportunidades y restricciones del sistema territorial (Mattioli, 2023b). Esto habilita a pensar la potencialidad para concebir políticas urbanísticas o cambios en el entorno construido (Levine, 2020). De esta forma, las posibilidades de otorgar accesibilidad a territorios, se convierte en desafíos latentes en la nueva configuración socioterritorial latinoamericana, donde prima la intervención sectorial del transporte sobre la planificación urbana.

Por dicho motivo considerar estos flujos (transportes) como elemento vital, en la relación entre actividades y usos de suelo, merece la concepción de un planeamiento integral. El desarrollo urbano, se expresa en dichas relaciones como también en las dificultades y falencias del sistema que restringen o facilitan la accesibilidad (Mattioli, 2023b).

En las últimas décadas, las políticas de transporte público de pasajeros de gran parte de las ciudades más importantes de América del Sur tendieron a generar sistemas multimodales de movilidad para la integración de periferias urbanas. Estos procesos de transformación metropolitana comparten particularidades fundamentales: la Red Integrada de Transporte en Curitiba, Brasil; el TransMilenio en Bogotá, Colombia; el Sistema Integrado de Transporte, en Lima; el Transantiago, en Santiago, Chile; el Metrobus en Buenos Aires y el Mendoctrán, en Mendoza, ambos en Argentina. En general, “involucran sistemas de buses rápidos y tronco alimentados (en inglés Bus Rapid Transit-BRT) y expresan entre sus objetivos, mejorar la integración de las poblaciones, fundamentalmente los grupos más pobres que viven en las periferias urbanas” (Dalla Torre, 2020, pp. 236-237).

Como experiencia reciente, la provincia de San Juan (Argentina), implementó la RedTulum, que –al igual que otras ciudades sudamericanas antes descritas– propuso una redefinición integral en materia de transporte y movilidad urbana provincial, habiendo revisado experiencias de Transantiago y Mendoctrán.

Las transformaciones realizadas en ellas enfatizan temas como la inclusión social, el desarrollo sostenible, la búsqueda de la vinculación entre sistema de transporte y planificación urbana, entre otros aspectos. Por este motivo se plantea como objetivo, generar un estudio de casos comparado

de las experiencias de políticas de transporte público de pasajeros introducidas en Santiago de Chile, Transantiago, Mendoza, MendoTrán y San Juan, RedTulum, que permita analizar críticamente los procesos de formulación, implementación y recepción social en contextos urbanos diversos. Se procede a observar estas intervenciones considerando para cada caso, distintos momentos desde el origen de la idea/problema, instalación en la agenda pública, dificultades, problemas o críticas recibidas tras la implementación. Se pretende comprender el ámbito de actuación de administraciones locales y de las políticas frente a decisiones de gran sensibilidad social. La RedTulum (RT), si bien tuvo como referencia las dos primeras para su formulación –en momentos de modernización del transporte público y cambio de configuración urbana– abordó la política de transporte de manera particularizada.

Se busca de esta manera conformar explicaciones tentativas según un estudio comparativo sobre las implementaciones realizadas en cada caso, y mediante entrevistas semiestructuradas a informantes claves, como a la revisión de fuentes primarias y secundarias de información (documentos oficiales, prensa del periodo, fuentes bibliográficas).

El avance de los resultados permite ofrecer apreciaciones sobre aspectos como: tipo de implementación progresiva/Big Bang; conflictividad; gestación de la política pública de transporte, marco institucional y político; relación equipos técnicos, consultorías y comprensión de la realidad local, entre otros factores. Continuando por un lado con, discusiones en relación con el proceso generado en los casos expuestos, donde se enfatizan distintos factores interviniéntes que condicionan la implementación; y, por otro, ofreciendo reflexiones/explicaciones plausibles de ser tenidas en cuenta en actuaciones y toma de decisiones, de futuras administraciones.

De esta manera se concluye sobre las consideraciones entre la reciprocidad que conlleva la planificación urbana en la consideración del sistema de Transporte Público de Pasajeros (TPP), en términos de desarrollo.

2. METODOLOGÍA

Para este trabajo se presentan comparativamente tres estudios de caso de tipo explicativo, estrategia útil cuando la pregunta de investigación es del tipo cómo o por qué, cuando los hechos investigados son sucesos de la vida real y cuando se busca conformar explicaciones tentativas que luego pueden ser aplicadas a casos similares dentro del mismo fenómeno (Yin, 2018). Se pretende una generalización analítica, con el propósito de realizar una narrativa de determinados fenómenos sociales y políticos, en contraste con la evidencia empírica de cada caso, e identificando mecanismos causales que condicionan el resultado de la política pública (Taguena Belmonte, 2024). Este estudio comparativo, se asume como una estrategia metodológica que, mediante la observación de múltiples casos y contextos, permite identificar patrones, tendencias y lecciones sobre la formulación de políticas y la toma de decisiones en otras realidades. El carácter multidimensional, ofrece una comprensión profunda de las dinámicas sociopolíticas subyacentes. Esto facilita la transferencia de conocimiento entre diferentes jurisdicciones, permitiendo a los decisores a aprender de experiencias previas (exitosas o fallidas) para una mejora expedita del diseño e implementación de políticas (Cardozo, 2024).

La selección de los casos se basa en la relación de inspiración y aprendizaje de políticas que enlaza a los casos (Cardozo, 2024). Transantiago y MendoTrán son casos de reforma profunda que sirvieron como modelos de referencia (casos donantes).

RedTulum, más reciente, constituye el caso receptor, permitiendo analizar cómo los modelos son adaptados o modificados a un contexto subnacional diferente. Dichos casos se abordaron mediante entrevistas semiestructuradas, con funcionarios y actores claves involucrados en la planificación y ejecución de los tres sistemas, lo que permite la validez de constructo del estudio (Yin, 2018) y que habilita además reconstruir la toma de decisiones y los procesos políticos. El estudio, se complementa con la revisión de fuentes primarias y secundarias de información (documentos oficiales, prensa del periodo, fuentes bibliográficas).

De esta manera, los casos se analizaron para evaluar el desempeño de cada uno según el proceso de formulación e implementación de las políticas de transporte, considerando: origen de la idea/problems; instalación en la agenda pública; dificultades, problemas o críticas recibidas tras la implementación.

3. ANTESALA TEÓRICA- CONCEPTUAL PARA LA CONSIDERACIÓN DEL ANÁLISIS

Las políticas públicas según Stein, citado por Olavarriá Gambi, “son el resultado de intercambios complejos entre actores políticos a través del tiempo” (2012, p. 360), en un cierto contexto institucional. Las diferentes intervenciones desde la política pública poseen diferentes formas de implementación y grados de transformación del territorio. Cohen; March y Olsen (1972) señalan que las decisiones de política pública no siempre siguen un proceso racional, sino que las coyunturas son difíciles de predecir, convergen problemas, soluciones y oportunidades de decisión. Por lo que la decisión de política pública será posible cuando exista un problema reconocido, una solución

disponible y oportunidades políticas favorables para tomar la decisión o, al menos, que no posea restricciones severas, además de tener técnicos a su servicio (Olavarriá Gambi, 2012). Respecto de ello, Matland (1995) expone el modelo de Ambigüedad-Conflicto para entender los casos: cuando hay alto conflicto político y alta ambigüedad técnica, el fracaso es probable.

La implementación de la política refiere a preferencias del gobierno en torno a un proceso donde intervienen múltiples actores con relaciones de poder y negociaciones recíprocas. Existen tres imperativos potencialmente conflictivos entre sí: el legal, cumpliendo con exigencias legislativas; el racional-burocrático, realizando lo defendible en términos racionales; y el consensual, facilitando el acuerdo entre partes interesadas en el resultado y con posibilidades de ejercer influencia (Ballabio y Reyes, 2017). Además, la implementación puede considerarse como decisión de tipo incremental o progresiva, como cambios marginales (pequeña envergadura) en la situación sobre la cual se debe decidir. Esto resulta beneficioso ante la carencia de un cálculo cierto sobre las consecuencias futuras de dichas decisiones, minimizando costos políticos, siendo racional con pequeñas variaciones de la situación existente (Lindblom y Cohen, 1999). Por otro lado, el término Big Bang, se utiliza para describir una reforma radical hacia un nuevo sistema diferente, en un solo momento (Felcman, 2015). Existe, además, una dicotomía de modelos de implementación (Sabatier, 1986): el enfoque Top-Down (diseño centralizado, típico del Big Bang) que generalmente impone una lógica desde el poder decisional; y el enfoque Bottom-Up (que podría asemejarse al modelo Progresivo) que enfatiza el rol de los actores locales, la negociación y el aprendizaje en el territorio.

No obstante, la política pública inserta en un modelo de movilidad integrada sostenible de los problemas de transporte debe tender a considerar cuatro pilares fundamentales, según Marre et al. (2012): planeamiento del uso del suelo; control del tránsito automotor individual; desarrollo de transporte público eficiente y moderno; desarrollo del Transporte No Motorizado (TNM).

Es por este motivo que los casos serán observados a través de estas consideraciones conceptuales, y de forma global desde el proceso de formulación e implementación de la política pública de transporte.

4. CASOS DE IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E IMPLICANCIAS

4.1. Santiago de Chile-Transantiago

El sistema de transporte público anterior de Santiago de Chile se conformaba de manera similar al de varias ciudades latinoamericanas, con alto grado de informalidad y mercado atomizado. Existían aproximadamente ocho mil buses en servicio hacia 2005, con líneas que operaban 289 servicios concesionados, donde el 80% de los recorridos atravesaba alguna de las seis arterias más importantes, generando problemas de congestión (Gómez-Lobo Echeñique, 2007).

Transantiago tuvo como antecedente la Política y Plan de Transporte Urbano de Santiago, 2000-2010 (PTUS), gestada en el período de gobierno anterior. Ese documento, fundamentalmente conceptual, proclamaba el desarrollo armónico y sustentable de la ciudad, sin un programa de implementación o enunciados sobre intervenciones. Se condensó la propuesta del Transantiago con la continuidad

del ministro Correa, según una profundización de estudios e intervenciones (Olavarría Gambi, 2012).

El plan de reforma al transporte urbano se instala en agenda con la potestad administrativa del presidente Ricardo Lagos, como una ciudad de clase mundial, una gran obra de modernización del transporte de personas de Santiago, frente a las externalidades negativas del sistema existente. Tres factores fueron relevantes: un actor político determinante en la intervención con suficiente poder; un grupo de técnicos motivados y empoderados por ese actor poderoso; y una coyuntura oportuna. Se evitó usar la vía legislativa, lo que permitió dar celeridad al diseño del proyecto, aunque el proceso perdió capacidad de contraste y perfeccionamiento (Olavarría Gambi, 2012).

Su implementación de tipo Big Bang (Minteguiaga, 2012), intentó poner todo en funcionamiento en octubre de 2005, con problemas que implicaron atrasos e irregularidades, generando problemas políticos e instancias judiciales. El exsubsecretario de Transporte de Chile y consultor de Cepal, Cristian Bowen, expuso que su implementación estuvo por debajo del rendimiento del antiguo sistema que esperaba remediar (Cepal, 2017). Luego, la transición bajo el Gobierno de Michelle Bachelet (marzo 2006-2011), continúa su implementación desde febrero de 2007, pautando nuevos objetivos hacia el 2011 (Montserrat Naranjo, 2007).

Se debió aumentar la flota de buses, modificar recorridos y contratos con operadores, como también la ejecución de infraestructura requerida para priorizar al transporte público, incorporando financiamiento estatal a las operaciones, cercanas al 43% (incluyendo descuentos para estudiantes y para adultos mayores), entre otros elementos (Cepal, 2017). El cambio de gobierno implicó una variación de prioridad en la significación del plan

y el traspaso del liderazgo hacia un ámbito sectorial, con consideraciones jurídicas y económicas (Olavarría Gambi, 2012). Si bien, se pretendía lograr eficiencia en sistema, su aplicación afectó considerablemente la frecuencia y la capacidad de carga del volumen de demanda, culminando con una multiplicidad de problemáticas (Secretaría de Tránsito y Transporte, 2023).

Transantiago proponía un transporte masivo a través de una intervención espacial y social de la ciudad (Lazo Corvalán, 2008); pensado desde un esquema de Bus Rapid Transit (BRT) –con buses de alta capacidad (articulados y biarticulados) con reducción de la flota–, junto con el Metro, troncales, sistema de alimentadores, vías segregadas y exclusivas, prioridad de paso, estaciones sobre nivel, pago antes de abordar, información al usuario, etc. (Minteguaga, 2012). Se generó la integración física y tarifaria entre Metro y el sistema de buses (Directorio de Transporte Público Metropolitano, 2018) por medio del sistema Red Bip¹ y la creación de un administrador financiero y laboral (Cepal, 2017). Existió un plan de inversión en infraestructura: nuevas vías, paraderos, estaciones de trasbordo y estaciones de intercambio modal (Lazo Corvalán, 2008).

El cambio radical del modelo de negocio y estructura del servicio de TPP, generó ventajas y desventajas de distintos sectores en términos de conectividad y acceso a posibilidades laborales, educativas y de consumo (Lazo Corvalán, 2008). Además, modificó condiciones contractuales y laborales de los conductores que condujo al déficit de conductores profesionales en el corto plazo (Cepal, 2017).

1. Tarjeta de pago (análogo a la Red SUBE en Argentina), con tarifa integrada para un máximo de dos transbordos en un lapso de 120 minutos desde el inicio del primer viaje (DTP Metropolitano).

Su implementación destaca los siguientes puntos negativos o críticas (Minteguaga, 2008, 2012; Lazo Corvalán, 2008):

- Flota reducida, 2900 buses (de un total de 4500), sin gestión ni monitoreo de flotas.
- Deficiente coordinación, conectividad urbana y trasbordos del sistema troncoalimentador.
- Reducción de viajes sin trasbordo en un 33% respecto del sistema anterior y un aumento del 26% en los viajes con un trasbordo y el 7% con al menos dos trasbordos.
- Desincentivo hacia calidad de operación de empresas por remuneración fija (sin considerar cantidad de pasajeros o buses en circulación).
- Problemas de cumplimiento e información de recorridos, horarios, frecuencias y cobertura de buses.
- Colapsos en ciertas zonas, largas filas y esperas.
- Manifestaciones contra el nuevo plan. Visión negativa y baja calificación (tiempos de recorridos, capacidad, comodidad de los buses).
- Presiones políticas, voluntarismo, descoordinación (institucional y de actores involucrados), en la puesta en marcha.
- Alto costo del modelo de negocios.
- Fenómeno de influencia tecnocrática con dificultades sobre aspectos políticos y socio-lógicos de la reforma.
- Formulación basada en modelos de transporte, que no contemplaban la experiencia del usuario.

El sistema anterior al Transantiago, aunque presentaba numerosos problemas, cubría la mayor parte del territorio de la Región Metropolitana de Santiago, operando con elevada amplitud horaria y frecuencia. Esto facilitaba el acceso de áreas periféricas a los distintos lugares de la ciudad en un trayecto. Transantiago favoreció el aislamiento de ciertos sectores como también un alto costo para los usuarios –de servicio, confort y tiempo– (Minteguiaga, 2008).

Transantiago demuestra la potestad política y el deficiente conocimiento/alejamiento de la realidad (de técnicos y asesores externos, alcaldes, parlamentarios) sumado a la inexistencia de autoridad metropolitana del Transporte. Se buscó evitar discusiones y confrontaciones que pudieran dilatar la formulación, aprobación e implementación del plan. Sin embargo, su pronta implementación evadiendo advertencias, sumado posteriormente al cambio de gobierno², significó un costo político para ambas gestiones (Olavarría Gambi, 2012).

El modelo original contemplaba una intervención completa a la ciudad (Sepúlveda, 2023), sin promover una vinculación con planificación urbana (Minteguiaga, 2012). Sin embargo, Claudio Garrido expone que, tras las modificaciones realizadas, Transantiago logró estabilidad y resiliencia (Sepúlveda, 2023).

4.2. Mendoza - Mendotrán

La creciente expansión del Área Metropolitana de Mendoza (AMM), mostraba problemas como la dependencia del automóvil, degradación de la

calidad urbana, congestión y contaminación, etc. (Marre et al., 2012). Hacia el 2014, el Ministerio de Transporte, planteaba abordar la problemática del transporte de forma integral (Barchilón y Pastor, 2015), propiciando el marco para la generación posterior del Plan Integral de Movilidad Sustentable del AMM 2030, basado en pilares de movilidad sustentable, como la red de transporte público intermodal y metropolitano de calidad, desalentar uso del vehículo particular; favorecer marcha a pie y bicicleta, etc. Este integra planes y estrategias existentes en los diversos planes de ordenamiento territorial de seis municipios: Ciudad de Mendoza, Godoy Cruz, Guaymallén, Maipú, Las Heras y Luján de Cuyo, sintetizados en los plazos siguientes (Martinez, 2019):

- Corto plazo (2017-2018) – Licitación de ómnibus y mejora de la calidad del transporte público.
- Mediano plazo (2019-2021) – Políticas públicas multisectoriales, red de ciclovías.
- Largo plazo (2022-2030) – Densificación y fortalecimiento de centralidades.

La gobernación de Alfredo Cornejo (2015-2019) inició este proceso –firmando un convenio con intendentes del AMM– para optimizar el transporte. En 2018 se promulgó la Ley de Movilidad 9.086, junto con el Decreto 1512, en línea con la idea contribuir con los lineamientos, directrices y programas que se enuncian en la Ley 8.999, del Plan Provincial de Ordenamiento Territorial, sobre el transporte. Deja implícita la intención de articular las diversas políticas de un determinado territorio y particularmente, aspectos referidos a la regulación de la apropiación y uso del suelo (Dalla Torre, 2020).

2. Bachelet debió generar tres cambios de gabinete con los remplazos de diferentes ministros, entre ellos el de Transporte, Sergio Espeso. La Cámara de Diputados creó una comisión investigadora del Transantiago.

La implementación de Mendotrán, nace respondiendo a modelos de transporte aplicados en diferentes ciudades latinoamericanas, con un sistema intermodal/multimodal del AMM. Permitió un proceso de modernización desde lo técnico, donde el diseño estuvo apoyado desde una consultoría española, incorporando una empresa estatal testigo, para generar el seguimiento al sector privado (Secretaría de Tránsito y Transporte, 2023). El sistema se organizó con una flota operativa de 1.100 unidades, con servicios troncales (alta frecuencia y regularidad), interdepartamentales, locales o intradepartamentales y diferenciales, combinando recorridos del metro-tranvía, trolebús, colectivo y ciclovías (Jelvez, 2019). La tarifa integrada consideró hasta dos trasbordos, considerando noventa minutos a partir del primer viaje. Se generaron, además, servicios diferenciales en sectores preferenciales del mercado del suelo (en Luján de Cuyo y Maipú), principalmente por el flujo turístico y exclusividad inmobiliaria (Dalla Torre, 2020).

La licitación, en 2018, resultó en una distribución de nuevos servicios entre empresas privadas (que concesionaban el servicio de transporte desde 2005) y solo el 10% quedó en manos del Estado, mediante la Sociedad de Transporte de Mendoza³ (STM) (Jelvez, 2019). El financiamiento del sistema, realizado con los ingresos de toda la provincia, subsidió a las empresas prestadoras sin la intervención de los gobiernos municipales que integran el AMM (Dalla Torre, 2020).

Las principales críticas o puntos negativos se pueden sintetizar en los siguientes (Dalla Torre, 2020; Jelvez, 2019):

- Desconexión entre la provincia (que administra y coordina el sistema de transporte público del AMM a partir de la Ley de Movilidad, de 2018) y los municipios.
- Falta de participación de los municipios, conflictos y problemas de difícil recepción o consideración por los mismos.
- Desincentivo para la inversión de empresas en operación/mantenimiento por subsidios según km recorrido (sin considerar cantidad de pasajeros transportados).
- Falencias en información y comunicación previa y posterior a la implementación.
- Baja frecuencia del servicio de transporte. Congestión, colapsos y demoras en ciertas áreas.
- Aumento del tiempo general de viajes, espera en paradas y trasbordos.
- Falta de sistema de monitoreo y planificación de viajes.
- Encarecimiento del traslado por la tarifa plana, aunque era integrada.
- La falta de construcción de estaciones multimodales de trasbordo multiplicó recorridos y generó congestión.
- Falta de integración, articulación y coordinación, entre distintas redes y medios de transporte.

3. Sociedad de Transporte Mendoza, empresa estatal de la Provincia de Mendoza, fundada en 1958. Actualmente depende de la Subsecretaría de Transporte de la Provincia de Mendoza y opera colectivos, ómnibus eléctricos, Metrotranvía, bicicletas públicas y trolebuses. Hoy posee una flota cercana a las ochenta unidades, que se reparten en ocho líneas (Sociedad de Transporte de Mendoza, 2022).

- Falencias de accesibilidad a puntos relevantes de la estructura urbana: hospitales, centros educativos, etc.
- Surgimiento de nuevos problemas asociados con inseguridad y protección/resguardo.
- Fuertes reclamos, marchas, conflictos/enfrentamientos y detenciones de personas.

Tras su implementación, paulatinamente se realizaron medidas/modificaciones para mitigar los impactos generados, aunque sin resolver el problema de congestión vehicular (Dalla Torre, 2020). Al cabo de tres años, el sistema mostraba signos de estabilidad y aceptación de la comunidad. Se destaca que Mendotrán pudo resolver su implementación y ajustes sin el percibimiento del subsidio nacional correspondiente, llegando a litigios con el Gobierno Nacional (Secretaría de Tránsito y Transporte, 2023).

4.3. San Juan - RedTulum

El sistema de TPP en la provincia de San Juan, era de carácter radial, poseía una cobertura deficiente o inexistente en ciertas zonas periurbanas o periféricas y diferencias considerables de servicio respecto de zonas centrales (precios, tiempo en traslado, frecuencias, etc.). No existía la posibilidad de programación de viajes a través de aplicaciones móviles. De forma histórica, las empresas prestadoras del servicio de TPP administraban ciertas áreas, absorbiendo nuevos conjuntos residenciales con la extensión de sus trazados de forma concéntrica hacia centralidad tradicional. No existía un conflicto en la distribución de la concesión del servicio de transporte.

En ese contexto, bajo el nuevo gobierno en 2019, se instaló en agenda la necesidad de reestructuración del servicio de TPP para mejorar las condiciones de acceso de la población al servicio. La política de transporte tuvo como antecedente una sucesión de factores: el vencimiento de pliegos de licitación de TPP⁴; el sistema perimido de formulación histórica sectorial en la distribución de líneas y recorridos; deficiencia generalizada del servicio, incluso en distancias cortas y centrales; subsidios nacionales; fuerte impronta decisional en términos de delegación sobre el Secretaría de Transporte. El proceso de formulación de la RedTulum (RT), buscaba mejorar las condiciones de acceso de la población a diferentes actividades del territorio, anteriormente no contempladas (educación, salud, recreación) comprendiendo un sistema integral para la movilidad social. Se buscó profundizar en un servicio de TPP orientado al desarrollo urbano, fortaleciendo distintas centralidades, con una redefinición de recorridos de líneas y de infraestructuras en distintas escalas en el territorio, además de las estaciones de trasbordo, cartelería, paradas, entre otros (Secretaría de Tránsito y Transporte, 2023).

Los aspectos claves del diseño para la implementación de la RT se pueden sintetizar en: modificaciones estructurales inter e intradepartamental; mayor cobertura del servicio; nuevos recorridos distribuidos en redes primarias, secundarias y troncales; traspaso de una red centralizada a una descentralizada, generando trazas periféricas, evitando atravesar la centralidad tradicional; conexiones más directas entre departamentos; paradas modernas y seguras; diseño considerando discapacidad o restricciones de movilidad; incor-

4. Los pliegos de licitación de TPP se actualizan cada diez años, con posibilidad de cinco años de prórroga, la cual estaba vencida hacia 2020, alcanzando los quince años.

poración de app con plataforma Moovit (Gobierno de la provincia de San Juan, 2025).

Su formulación contempló la revisión de los casos de Transantiago y Mendotrán. La Secretaría realizó visitas a sus autoridades. Sin embargo, el modelo propuesto para la RT se realizó con técnicos locales, de distintas áreas de la Secretaría de Tránsito y Transporte sumado a propuestas del ámbito universitario, del Instituto Regional de Planeamiento y Hábitat y la Escuela de Ingeniería de Montaña. Realizaron un estudio particularizado para la provincia (analizando reclamos históricos, datos censales y SUBE, etc.). Si bien existió encuesta origen-destino de consultoras externas, no se consideró un modelo de demanda de transporte para generar la propuesta, se priorizó el consenso, diálogo y diagnósticos, entre decisores de los gobiernos locales, técnicos, empresarios, etc. La implementación se manejó con el cuerpo jurídico de la Secretaría de Tránsito y Transporte y del Ministerio de Gobierno (Secretaría de Tránsito y Transporte, 2023).

La apertura de la licitación, en julio de 2020, tuvo fuertes críticas de las empresas ya que no atendía la provisión histórica del servicio y alentaba la competencia entre las mismas. La adjudicación permitió el trabajo con empresas y técnicos. En enero 2021 se contrató a Moovit⁵, acordando precios y términos, avanzando con la digitalización del Sistema de Información Geográfico para el empleo de la aplicación Moovit (programación de viajes y monitoreo de la unidad). Se generaron

trabajos y ajustes con los municipios, al tiempo que se trabajó en el diseño e identidad de la RT, folletería, cartelería, entre otros.

El periodo de prueba se realizó en departamentos alejados, continuando con la modificación de recorridos del AMSJ (Tiempo de San Juan, 2022). Se inauguraron dos estaciones de trasbordo y un Centro de Monitoreo, en torno al plan en tres etapas. Las empresas renovaron su parque automotor, alcanzando al 80% de flota nueva (mayor % a nivel nacional).

El director de Coordinación de la RT, Alberto Castro, manifestó como balance de implementación “positivo”, destacando el trabajo entre actores en el proceso, para generar modificaciones (Lima, 2023). Las principales críticas o puntos negativos pueden sintetizarse en los siguientes (Lima, 2023; Secretaría de Transporte, 2023; Kaziura, 2024; Diario 13 San Juan, 2022):

- Existieron reclamos de usuarios, falta de unidades y estado (principalmente en horas pico), recorridos, información, horarios, numeración, señalizaciones, paradas, etc. Esto hizo mutar al servicio durante el primer año. Tras las críticas, se tuvo la renuncia al director de Tránsito, Gonzalo Rojas.
- Hubo fuertes discusiones con el Área de Infraestructura, Vialidad Provincial y el Área de Patrimonio, por la disposición de estaciones de trasbordo.
- No intervino la Dirección de Planeamiento de Desarrollo Urbano (DPDU)⁶ en la gestación del proyecto.

5. La aplicación RedTulum funciona con Moovit, es una aplicación de transporte público de mayor utilización, (posee 950 millones de usuarios, está presente en más de 3400 ciudades y en 112 países, en 45 idiomas). La misión de Moovit, simplificar la planificación de viajes por medio de la información precisa y fiable que ayude la accesibilidad, inclusión y equidad (Ministerio de Gobierno de la provincia de San Juan, 2021).

6. La DPDU es un ente centralizado que administra el ordenamiento del territorio provincial. Es una institución heredada de la administración que generó el proceso de reconstrucción

- Faltó maduración del proyecto en su implementación.
- Las modificaciones impactaron el mercado del suelo, generando disputas con la imposibilidad de generar los bulevares exclusivos en Av. Córdoba.
- No generaron indicadores de evaluación y monitoreo para el seguimiento de la implementación.

Una vez implementado el sistema, comenzaron instancias de revisión con la constitución del Consejo Comunitario⁷ y la Comisión de Accesibilidad para el Transporte Público. Los gobiernos locales colaboraron con instancias participativas en distintos barrios. Esto “hizo posible ejecutar modificaciones concretas”, señaló, Alberto Castro (Tiempo de San Juan, 2022). Se logró vínculos entre diferentes sectores y avances en temáticas de discapacidad, con mejoras en condiciones y recorridos del sistema (Secretaría de Tránsito y Transporte, 2023).

El proceso de adaptación al nuevo sistema se logró al término de ocho meses, donde la imagen del servicio mejoró positivamente, alcanzando buena conectividad, excepto ciertos sectores de localidades limítrofes (Secretaría de Tránsito y Transporte, 2023).

de la ciudad tras el terremoto del 1944 que, pese a la reforma constitucional de 1986, no fueron alteradas ni sus funciones ni sus alcances.

7. Conformado por funcionarios de TPP, representantes de la empresa de colectivos, del municipio, investigadores de la UNSJ, miembros de organizaciones intermedias, vecinos en general.

5. RESULTADOS

Concebir estas experiencias, permite generar ciertas apreciaciones en cuanto a su implementación:

- Tipo de implementación, progresiva/Big Bang
- Transantiago y Mendotrán de escala metropolitana tuvieron implementación de tipo Big Bang. La primera con grandes inconvenientes, aunque el balance tras las modificaciones efectuadas (a pesar de la pérdida del capital político de gobiernos involucrados), fue muy bueno en conectividad, servicios, monitoreo, entre otros. Tuvieron momentos de revisión y modificación posterior.
- La implementación progresiva de la RT se planteó por niveles territoriales (de escala provincial), primero líneas departamentales al interior de la provincia (Valle Fértil, Calingasta, Iglesia y Jáchal), posteriormente el área metropolitana y localidades limítrofes. El lapso entre esas fases permitió generar otras acciones (con la Comisión de Accesibilidad y Comisión de Transporte Público), incorporación de la aplicación, mapeo, electromovilidad, etc., facilitando la maduración e incorporación de aspectos no tenidos en cuenta.
- Conflictividad social
- Tanto Transantiago como Mendotrán tuvieron niveles importantes de conflictividad social luego de su implementación logrando un sistema más estable y aceptado tras varios años en contraposición a la RT (con ocho meses).
- Si bien la RT tuvo algunos incidentes, no fueron de envergadura ni persistentes en el tiempo. Al finalizar su implementación en 2022, mermó

la conflictividad. El contexto electoral de 2023 se transitó sin dificultades de orden político.

- Gestación de la política pública de transporte, marco institucional y político
- Transantiago, tiene un proceso de gestación anterior al Gobierno del presidente Lagos, quién finalmente efectiviza la política de transporte por imposición (evitando roces, contrastaciones y la vía legislativa), obviando advertencias de especialistas, en un período de finalización de mandato. Traspasó responsabilidades al Gobierno de Bachelet, significando un gran costo político para ambos.
- Mendotrán posee como antecedente, un proceso de gran sistematización a nivel institucional (diversidad de leyes y avances en términos de gestión y ordenamiento territorial en Argentina), involucrando diferentes sectores junto al académico. Esto conduce al plan de movilidad y luego al Mendotrán, desde el interés de intervención territorial consensuada. Sin embargo, no se tradujo en una implementación en los términos esperados. Representó políticamente un costo importante dentro de las acciones generales de gobierno.
- La RT surge de manera sectorial desde la Secretaría de Transporte, en un entorno provincial de gestión y planificación centralizada. La DPDU no participó de la propuesta, aunque hubo instancias de acercamientos y colaboración posteriores. A pesar de la reforma estructural, no significó un costo político relevante.
- Relación equipos técnicos, consultorías y comprensión de la realidad local:

- Transantiago tuvo equipos empoderados políticamente, distanciados de la realidad local y social. Alertaron sobre los peligros de una implementación temprana.
- Mendotrán tuvo una consultoría externa española, con un trabajo interinstitucional.
- RedTulum se generó con equipos locales revisando experiencias para la comprensión de la realidad local.

6. DISCUSIÓN EN RELACIÓN CON LOS CASOS EXPUESTOS

El transporte como elemento estructurador de la configuración urbana, asocia una multiplicidad de problemáticas, lo que habilita la oportunidad de generar soluciones sistémicas. Se coincide con Olavarría Gambi (2012), que el surgimiento de una política pública posee mayor probabilidad para su instalación en agenda, en la medida que el problema (en este caso el de transporte) sea reconocido socialmente para lograr cierta legitimidad de la población.

Las soluciones, enfrentan una compleja trama de relaciones entre actores en contextos diversos, donde el factor determinante es el ambiente político favorable, incluso en relación con distintas escalas territoriales y administrativas. Las propuestas consideradas para la toma de la decisión dependen de la aceptación entre la comunidad de expertos involucrados, la factibilidad técnica, también económica y principalmente viabilidad política.

La participación social no siempre logra la convergencia necesaria, dado los altos costos organizacionales y escasa disponibilidad de plazos, en

términos de gestión política (períodos cortos de planificación y gestión). Esto quizás justifica, la escasa/deficiente participación previa y durante el proceso de implementación de los casos abordados. La experiencia del usuario requiere sensibilidad (conocimiento de las realidades locales) debido al alto impacto que significan las reformas en la vida cotidiana de las personas. Lograr legitimidad en torno a la participación, plantea el desafío de generar las condiciones de oportunidad necesarias con anticipación a la gestión.

El acceso a la información y la difusión respecto de las transformaciones, juegan un rol fundamental, antes, durante y posteriormente a la implementación (en distintos formatos contemplando distintas franjas etarias, posibilidades de acercamiento, etc.), independientemente de la escala y envergadura de esta. La tecnología como herramienta, no es una solución en sí misma, deben contemplarse las diferentes capacidades en la aprehensión del nuevo sistema de los usuarios.

Por estos motivos descriptos, las formas de implementación de tipo Big Bang (top-down), progresiva o incremental (bottom-up), resultan ser una decisión de múltiples aristas, ya que responden a oportunidades y condiciones de contexto institucional, social, económico y político. El cambio de patrones de comportamientos es generalmente reticente y difícil de asumir por el usuario o algunos grupos poblacionales, como también las nuevas tecnologías. Es claro que la relación entre Ambigüedad-Conflicto de Matland, permite comprender que el alto conflicto político y la ambigüedad técnica de Transantiago tenía una advertencia segura ante la conflictividad generada. La modificación de flujos y de relaciones entre la población y sus destinos, como anclaje tangible en el territorio, repercute en un complejo entramado de afectaciones difíciles de medir o anticipar. Es por

ello por lo que los efectos de la implementación (tanto para el usuario como a nivel de gestión política), aunque se esperan de manera positiva e inmediata, se manifiestan principalmente de forma negativa. La consideración de escenarios hacia el futuro (contemplando ajustes y fases de implementación a corto, mediano y largo plazo), como también criterios apropiados localmente para el monitoreo y seguimiento, se vuelven una herramienta fundamental de la implementación. Minteguiaga (2012) aconseja también las pruebas piloto para contemplar las fallas del sistema que puedan evitar conflictos de gran envergadura o el peor escenario.

En este sentido, la política de transporte de manera sectorial se presenta habitualmente como una herramienta de integración y equidad, aunque exista disociación con la planificación urbana. Lo adecuado sería la complementariedad de la gestión de la planificación urbana con la de transporte, aunque las contingencias del momento, oportunidades políticas, riesgos, etc., a veces habiliten opciones que se encuentran por encima del ideal de implementación en sí. Los casos expuestos no contemplaron cabalmente los efectos no deseados en cuanto a los objetivos de desarrollo urbano. Aunque Mendotrán haya incorporado la vincularidad entre las áreas destinadas a la planificación urbana, no obtuvo los resultados esperados.

Si bien, los distintos casos tuvieron oportunidades, restricciones y conflictos “imperativos potencialmente conflictivos” (Ballabio y Reyes, 2017), la evaluación posterior sobre impactos de dichas políticas públicas, adquieren mejores aproximaciones con el paso del tiempo, en cuanto al funcionamiento y oportunidades a futuro. Puede observarse que la reciente implementación progresiva de la RT logró una adaptación rápida al nuevo sistema, minimizando costos políticos. Mientras

Mendotrán y Transantiago ameritaron años para su afianzamiento. Los tres casos, contaron con equipos técnicos a su servicio; Transantiago y Mendotrán externos y la RT de tipo local. Quizás, el conocimiento local en la RT permitió celeridad, difícil de concebir en un corto período de tiempo por agentes externos.

Si bien el objetivo debe estar centrado en el usuario, en los contextos de negociación, no siempre ellos son los receptores de los beneficios de la implementación. Los distintos actores implicados, poseen lógicas diversas en palabras de Pérez (1995), manifestando sus conflictos de intereses, en pugna por espacios en el territorio. Esto significa que la lógica de la política, del usuario (necesidad) y la del conocimiento (en este caso representados por los equipos técnicos, asesores, instituciones del sector académico, etc.), deben poder equilibrar estas fuerzas, en un marco de equidad por medio de la concertación.

7. CONCLUSIONES

El cambio de escala de la mayoría de las ciudades latinoamericanas y el contexto sociopolítico en particular, con fuertes tensiones entre modelos de desarrollo, plantean discusiones sobre el sistema de transporte, convirtiéndose en uno de los problemas centrales que preocupan a las administraciones locales, a veces con escasa o nula coordinación a nivel regional. La adaptación de las ciudades a nuevos requerimientos de transporte con servicios que pretenden eficiencia, orden, entre otros principios, implica cambios estructurales socioterritoriales que modifican el paisaje cotidiano y el comportamiento general (de desplazamiento) de la población y con ello la dinámica urbana en relación con las actividades localizadas en el territorio (los usos del suelo). Estas alteraciones de

flujos, incorporación de infraestructuras, espacios públicos, etc., indefectiblemente alteran el mercado del suelo, con la consecuente valorización/desvalorización de diferentes sectores, centralidades o inmuebles en el territorio.

El desarrollo urbano, se expresa en las nuevas relaciones generadas como también en las dificultades y falencias del sistema, que restringen o facilitan la accesibilidad.

Dicho esto, la planificación urbana no puede ser considerada independientemente de la consideración del sistema de TPP, y viceversa, porque, en definitiva, la primera organiza espacialmente los usos del suelo desde el modelo deseado y la mejor optimización de los recursos del territorio; y la movilidad junto con el transporte, habilitan su funcionamiento. En este sentido, la accesibilidad como concepto (Mattioli, 2023b), permitiría definir el complejo de relaciones en esta vinculación.

Mientras tanto, los planes sectoriales de transporte, generalmente diseñados desde modelos de demanda, prevén estimaciones futuras en los intersticios y bordes urbanos, por lo que no están exentos de parcialidad para corregir efectos no deseados de la expansión y crecimiento urbano, hipotecando el futuro desarrollo. Considerando los casos expuestos, según Minteguiaga (2012), la revisión de otras experiencias resulta recomendable, en la medida que no se importen los modelos, ya que no garantizan el éxito.

En estos términos, se considera que alcanzar la sostenibilidad planteada por Marre et al. (2012), bajo los pilares de referencia (planeamiento del uso del suelo; control del tránsito automotor individual; desarrollo de transporte público eficiente y moderno; desarrollo del transporte no motorizado), debe cumplirse según la aplicación en dicho orden expuesto, para la concertación de los planes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALLABIO, M. y REYES, M. L. (2017). La implementación de una política pública compleja. Los desafíos institucionales del ordenamiento territorial en Mendoza. *Estado abierto*, 1(2), 117-162. Recuperado de: <https://publicaciones.inap.gob.ar/index.php/EA/issue/view/8>.

BARCHILÓN, L. y PASTOR, G. L. (2015). Restructuración de la red de transporte público del Gran Mendoza 2015 y su articulación a las propuestas del Plan Integral de Movilidad para el largo plazo. Ministerio de Transporte de la provincia de Mendoza. Recuperado de: <https://imd.uncuyo.edu.ar/upload/presentacion-direccion-de-planificacion-ministerio-de-transporte.pdf> [última visita: 4 de octubre de 2024].

CARDOZO, N. D. (2024). Las políticas públicas comparadas en América Latina: historia, desarrollos recientes y desafíos. En N. Cardozo y G. Curti (2024). Políticas públicas comparadas en América Latina: discusiones teóricas y acción gubernamental en tiempos turbulentos. Pp. 75-110. Rio de Janeiro: Asociación Latinoamericana de Ciencia/UNR Editora.

CEPAL (2017). La implementación del Transantiago en Chile y su impacto en el mercado laboral del sector transporte. Boletín FA. Facilitación del transporte y el comercio en América Latina, 360(8). Recuperado de: https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/43408/S1701289_es.pdf.

COHEN, M.; MARCH, J. y OLSEN, J. (1972). A Garbage Can Model of Organizational Choice. *Administrative Science Quarterly*, 17(1), 1-25.

DALLA TORRE, J. (2020). Nuevo sistema de transporte público en el Área Metropolitana de Mendoza, Argentina. Algunas reflexiones sobre movilidad. *Revista Transporte y Territorio RTT*, 230-257. Recuperado de: <http://revistascientificas.filoz.uba.ar/index.php/rtt/article/view/8409/7357>.

DI VIRGILIO, M. M. y PERELMAN, M. (2014). Ciudades latinoamericanas. La producción social de las desigualdades urbanas. En M. M. Di Virgilio, M. Perelman (coords.). *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia*. Pp. 9-26. Buenos Aires, Argentina: Clacso.

DIARIO 13 SAN JUAN (15 de marzo de 2022). Le picaron el boleto a un funcionario encargado de la Red-Tulum. Recuperado de: https://www.canal13sanjuan.com/san-juan/le-picaron-el-boleto-a-un-funcionario-encargado-de-la-redtulum_a66aaf3d63ed2a601od89817a [última visita: 23 de noviembre de 2024].

DIRECTORIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO (2018). Transantiago. Recuperado de: <https://www.dtpm.cl/index.php/sistema-de-transporte-publico-de-santiago/143-participacion-ciudadana> [última visita: 10 de noviembre de 2023].

DIRECTORIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO (2011). Red Bip! Recuperado de: <https://www.tarjetabip.cl/tarifas.php> [última visita: 9 de septiembre de 2024].

DUHAU, E. (2003). División social del espacio metropolitano y movilidad residencial. *Papeles de población*, 9(36), 161-210. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252003000200008&lng=es&tlng=es [última visita: 25 de noviembre de 2021].

DUHAU, E. y GIGLIA, Á. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI.

FELCMAN, I. L. (2015). *Nuevos modelos de gestión pública: tecnologías de gestión, cultura organizacional y liderazgo después del "Big Bang" paradigmático*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

FIGUEROA, O. (2005). Transporte urbano y globalización. *Políticas y efectos en América Latina*. Revista EURE, Revista de Estudios Urbanos Regionales, 31(94), 41-53. DOI: <https://doi.org/10.4067/S0250-71612005009400003>.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SAN JUAN (2025). RedTulum. Recuperado de: <https://www.redtulum.gob.ar/> [última visita: 25 de febrero de 2025].

GÓMEZ-LOBO ECHEÑIQUE, A. (2007). Transantiago: una reforma en panne. *Trabajos de Investigación de Políticas Públicas*, 4. Recuperado de: <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/144835>.

HERCE, M. (2009). *Sobre la Movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona, España: Reverté.

JANOSCHKA, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. Eure, XXVIII(85), 11-29. Recuperado de: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500002.

JELVEZ, M. (31 de enero de 2019). Mendoza: ¿qué es el Mendotrán y por qué genera polémica? El Destape [on line]. Recuperado de: <https://www.eldestapeweb.com/nota/mendoza-que-es-el-Mendotran-y-por-que-genera-polemica--2019-1-31-8-37-0>.

KAZIURA, D. (21 de junio de 2024). Red Tulum: los cambios que hicieron, los que están en camino y, ¿se vienen las calles exclusivas para micros? Recuperado de: <https://www.tiempodesanjuan.com/san-juan/red-tulum-los-cambios-que-hicieron-los-que-estan-camino-y-se-vienen-las-calles-exclusivas-micros-n377860>.

LAZO CORVALÁN, A. (1 de agosto de 2008). Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile. Scripta Nova, XII(270), 741-98. Recuperado de: <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm>.

LEVINE, J. (2020). A century of evolution of the accessibility concept. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 83. Recuperado de: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102309>.

LIMA, J. (12 de noviembre de 2023). Con casi 2 años de RedTulum, caen las quejas: "La gente se adaptó". Diario el Zonda. Recuperado de: <https://www.diarioelzondasj.com.ar/300153-con-casi-2-anos-de-redtulum-caen-las-quejas-la-gente-se-adapto> [Última visita: 5 de diciembre de 2024].

LINDBLOM, C. y COHEN, D. (1999). Usable Knowledge: Social Science and Social Problem Solving. Londres, Reino Unido: Yale University Press.

LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993). Ciudad y Urbanismo a finales del siglo XX. Valencia, España: Servei de Publicacions, Universitat de Valencia .

MARRE, M. E.; BARBOSA, M. C., MARTÍNEZ, L. E. y VALLE, J. (2012). Política de transporte público en el Gran Mendoza, Argentina. Su importancia como componente clave del Ordenamiento Territorial. Revista Proyección, VI, 1-14. Recuperado de: https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/13486/09marre-proyeccion12.pdf.

MARTINEZ, L. (3 de septiembre de 2019). Transporte urbano en el Gran Mendoza. Problemáticas, desafíos y avances. Universidad Nacional de San Martín - UNSAM. Recuperado de: <https://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/files/LMartinez.pdf> [Última visita: 5 de noviembre de 2024].

MATLAND, R. E. (1995). Synthesizing the Implementation Literature: The Ambiguity-Conflict Model of Policy implementation. Journal of Public Administration Research and Theory, 5(2), 145-174. DOI: <https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.jpart.a037242>.

MATTIOLI, L. (2023a). Segregación como sistema complejo. En L. Rodríguez Zoya, Rolando Gracia y los sistemas complejos. Pp. 89-140. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Comunidad Editora Latinoamericana.

MATTIOLI, L. (2023b). Movilidad y transporte: aportes metodológicos de planificación territorial. Revista Transporte y Territorio, 29, 147-176. Recuperado de: <https://doi.org/10.34096/rtt.i29.11124>.

MINISTERIO DE GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SAN JUAN (21 de febrero de 2021). La app RedTulum funciona con el software más descargado del mundo. SI San Juan. Recuperado de: <https://sisanjuan.gob.ar/ministerio-de-gobierno/2021-02-21/29736-la-app-redtulum-funciona-con-el-software-mas-descargado-del-mundo> [Última visita: 15 de octubre de 2024].

MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN (2023). Costos e ingresos medios de los servicios de transporte de pasajeros. Anexo VI - Estructura de costos - Febrero 2023. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/infoleg/res804-8.pdf> [Última visita: 8 de noviembre de 2023].

MINTEGUIAGA, J. (2008). Transantiago: une nouvelle conception du transport public à Santiago du Chili. Transport public internationale. Recuperado de: http://www.uitp-pti.com/img/cover6_2006/18-21-fr.pdf.

MINTEGUIAGA, J. (2012). ITS y los BRT en Chile. XVI Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito. Pp. 1-67. Córdoba, Argentina. Recuperado de: http://congresodevialidad.org.ar/congreso2012/conferencias-especiales/congreso_its/minteguiaga.pdf).

MONTSERRAT NARANJO, S. (10 de febrero de 2007). Transantiago: una historia de retrasos y críticas. Cooperativa.cl. Recuperado de: <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/transportes/transantiago/transantiago-una-historia-de-retrasos-y-criticas/2007-01-14/125925.html>.

OLAVARRÍA GAMBI, M. (2012). De la formulación a la implementación del Transantiago. Análisis del proceso político de una política pública. Gestión y Política Pública, XXII(2), 355-400. Recuperado de: <https://www.scielo.org.mx/pdf/gpp/v22n2/v22n2a3.pdf>.

OSZLAK, O. y O'DONNELL, G. (1981). Estado y políticas estatales en América Latina: hacia una estrategia de investigación. Documento G. E. CLACSO, 4, 99-128. Buenos Aires, Argentina: Centro de Estudios de Estado y Sociedad (Cedes).

PAOLASSO, P.; MALIZIA, M. y BOLDIRINI, P. (2019). Historia de un crecimiento desigual: el proceso de expansión del aglomerado Gran San Miguel de Tucumán (noroeste Argentino). Estudios Socioterritoriales, Revista de Geografía, 25, enero-junio, 1-24. DOI: <https://doi.org/10.37838/unicen/est.25-013>.

PÉREZ CAMPUZANO, E. (2011). Segregación socioespacial urbana. Debates contemporáneos e implicaciones para las ciudades mexicanas. Estudios demográficos y urbanos, 2(26), 403-432.

PÍREZ, P. (1995). Actores sociales y gestión de la ciudad. Ciudades, 28, octubre-diciembre. México: RNIU.

SABATIER, P. (1986). Top-Down and Bottom-Up Approaches to Implementation Research: a Critical Analysis and Suggested Synthesis. Journal of Public Policy , 6(1), 21-48. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0143814X00003846>.

SECRETARÍA DE TRANSPORTE (15 de noviembre de 2023). Sistemas de transporte. Red Tulúm en el marco del contexto regional. San Juan, Argentina.

SEPÚLVEDA, F. (22 de octubre de 2023). A 18 años del bombástico lanzamiento del Transantiago: cómo y cuánto ha cambiado el sistema de transporte. T13. Recuperado de: <https://www.t13.cl/noticia/nacional/cambios-evolucion-del-transantiago-18-anos-21-10-2023>.

SERRANO ROMERO, R. O. (junio de 2014). Hacia una conceptualización integral de la movilidad urbana: primera aproximación a la construcción de instrumentos de planificación para la integración y consolidación del espacio público en la movilidad urbana. VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, 1-7. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/2099/16009>.

SOCIEDAD DE TRANSPORTE DE MENDOZA (2022). STM S.A.U.P.E. Recuperado de: <https://stmendoza.com/stm-2/> [última visita: 8 de noviembre de 2024].

SUBERVIOLA, E. V. (2017). Ciudad y transporte: transformación urbanística e impacto ambiental. Biblio3W, XXII(1189).

TAGUENCA BELMONTE, J. A. (2024). El uso del process tracing y los mecanismos causales: una propuesta metodológica para los estudios de ciencia política en América Latina. Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales, 69(251), 165-189. DOI: <https://doi.org/10.22201/fcpys.2448492xe.2024.251.87196>.

TEJADA, H. A. y GALLEGÓ, G. J. (2016). Estructuración, configuración y accesibilidades en el Gran San Juan y alrededores en función de la provisión del servicio de transporte público de pasajeros. Entre-Vistas. Revista de debates, 8, 1-18. Recuperado de: <http://www.isnsc.com.ar/>.

TIEMPO DE SAN JUAN (4 de diciembre de 2022). La RedTulum cumple un año: más unidades y accesibilidad, entre los principales reclamos. Recuperado de: <https://www.tiempodesanjuan.com/san-juan/la-redtulum-cumple-un-ano-mas-unidades-y-accesibilidad-los-principales-reclamos-n339958> [última visita: 3 de noviembre de 2024].

VÁSQUEZ DUPLAT, A. M. (2016). Feminismo y "extractivismo urbano": notas exploratorias. Nueva Sociedad, 265, 153-163. Recuperado de: <https://biblat.unam.mx/hevila/Nuevasociedad/2016/no265/13.pdf>.

YIN, R. (2018). Case Study Research and Applications: Design and Methods (6a edición). Los Angeles, Estados Unidos: SAGE.



UNIVERSIDAD
TECNOLÓGICA
METROPOLITANA
del Estado de Chile



EDICIONES UNIVERSIDAD
TECNOLÓGICA METROPOLITANA