



Las ciudades de América Latina son líderes en tránsito urbano, pero ¿quién se beneficia?

MOVIMIENTOS EN MASA, RESULTADOS VARIADOS

Por Gregory Scruggs

HOY, UN VENDEDOR INDÍGENA BOLIVIANO DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS se desliza en el aire en un teleférico para llegar al mercado de La Paz. Una estudiante de Bogotá, Colombia, sabe que llegará a tiempo a clase porque la red de autobuses de tránsito rápido (BTR) de la ciudad nunca queda atrapada en un embotellamiento. El propietario de un auto en San Pablo, Brasil, deja las llaves en casa porque la prohibición de la ciudad acerca de la circulación de autos en el centro en hora pico hoy se aplica al número de su placa. Una familia joven de clase media vive cómodamente sin un auto en el centro de Santiago, Chile, gracias a las nuevas aceras y carriles para bicicletas para hacer viajes en el vecindario y a una combinación despejada y segura de metro y BTR para recorrer el resto de la ciudad. Y un jornalero en las favelas de Río de Janeiro puede depender de una camioneta compartida que funciona en el vecindario cuando el sistema oficial de autobuses de la ciudad no lo hace.

Estas escenas de vida en las grandes ciudades de América Latina son frecuentes. Las líneas de autobuses de tránsito rápido (BTR) atraviesan a toda velocidad el corazón de 54 ciudades en la región. Los teleféricos conectan vecindarios en laderas escarpadas con el resto de la ciudad en un puñado de ciudades. Los peatones y ciclistas de todas las clases sociales tienen cada vez más lugar para transitar las ajetreadas calles urbanas. Abundan las opciones informales de tránsito, aunque su seguridad y fiabilidad son muy variables, como también varía la tolerancia de los funcionarios públicos. Se están construyendo sistemas de metro, aunque sea lentamente. La posesión de autos sigue siendo muy inferior a la de los promedios en el mundo desarrollado.

En conjunto, América Latina se ha ganado la reputación de innovador global en tránsito

urbano. Las ciudades de la región han obtenido 9 de los 16 Premios al Transporte Sustentable que otorga el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), y suelen ser finalistas en los premios Cities4Mobility de C40.

Se han alcanzado algunos logros impresionantes. Las asociaciones público-privadas (APP) ahora son de rigor en toda la región: el gobierno nacional financia la infraestructura y supervisa los planes a largo plazo, mientras que las firmas privadas licitan para operar los recorridos. El Banco Mundial estima que América Latina invirtió 361 300 millones de dólares en infraestructura energética y de transporte en más de mil APP en la última década, y Brasil, Colombia y México son los participantes principales. Mientras tanto, Brasil y Colombia han implementado la recuperación de plusvalías de la tierra para financiar la expansión de redes de BTR y la construcción de nuevas vías de tren (Smolka, 2013).

Sin embargo, en medio del auge latinoamericano del transporte, también hubo caídas. El exceso de personas en el sistema TransMilenio, de Bogotá, la red de BTR más extensa de la región, ha ocasionado disturbios periódicos. Río apostó su legado olímpico a mejorar la movilidad con la construcción de un BTR en toda la ciudad y tres teleféricos para las comunidades de las favelas, pero la corrupción endémica y la planificación vertical llevaron a promesas sin cumplir. El entusiasmo por implementar nuevas bandas de tránsito en lugares como Quito, Ecuador, tiene el costo de que los operadores informales atienden a los residentes urbanos más pobres.

“América Latina está innovando, pero aún no sabemos si dicha innovación lleva a un círculo virtuoso para generar recursos en la ciudad”, dijo Clarisse Linke, directora de la oficina de ITDP en Brasil. “Beneficiamos a los pobres para que no

Es cierto que la región inventó formas creativas para alejar a las personas de los atestados centros urbanos, pero ¿puede atender la necesidad más amplia de reducir la tremenda desigualdad?

Crédito: Gwen Kash

deban viajar 50 kilómetros de ida al trabajo y otros tantos de regreso?”.

Estas preguntas son el meollo de la paradoja sobre la innovación en transporte de América Latina. Es cierto que la región inventó formas creativas para alejar a las personas de los atestados centros urbanos, pero ¿puede atender la necesidad más amplia de reducir la tremenda desigualdad? Cuando se trata de ese nivel de innovación, el jurado de los premios aún no se decide.

El auge de los BTR

La innovación en transporte ha prosperado en las ciudades de América Latina por dos motivos principales: la veloz urbanización y la extrema desigualdad. A pesar de las mejoras de las últimas décadas, según las mediciones del coeficiente de Gini, 8 de los 20 países con mayor desigualdad del mundo se encuentran en América Latina. Y los demógrafos consideran que la región es la más urbanizada del mundo. El 80 por ciento de la población reside en ciudades, y el índice es más elevado en Argentina, Brasil y Chile. Estas ciudades rebosantes emergieron durante un auge económico de posguerra que disparó una migración masiva de zonas rurales a urbanas. Cuando los campesinos, agricultores y aborígenes bajaron de los Andes o dejaron el interior árido del noreste de Brasil, no encontraron disponibilidad de viviendas dentro de la ciudad. En cambio, fueron apartados a los extremos o a laderas escarpadas, inadecuadas para la construcción.

Así, los mares de gente pobre alrededor de islas de opulencia se convirtieron en la norma socioeconómica de la región (Gutman y Patel, 2018). Los recién llegados a la ciudad suelen encontrar empleos ubicados en el centro, como criados, conserjes, empleados de construcción o cocineros. Esto crea una necesidad de mover grandes cantidades de trabajadores de bajos ingresos a distancias relativamente grandes, en lugares donde puedan costear su vivienda.

Han surgido muchas opciones emprendedoras para suplir esta demanda. Algunas camionetas o taxis compartidos, conocidos como colectivos

(en español) o kombis (en portugués) empezaron a seguir ciertas rutas para atender a los nuevos barrios a los cuales los rebasados gobiernos municipales no podían llegar o ignoraban de forma intencional. Surgieron flotas de autobuses operados por el sector privado, que ofrecían un servicio frecuente, pero descoordinado, por lo que las empresas competían entre sí y los conductores corrían a contrarreloj y dejaban huecos, se duplicaban y generaban condiciones poco seguras.

A fines de 1960 y principios de los 70, el sector público, que no poseía fondos, utilizó sus recursos limitados para invertir en redes ferroviarias solo en las ciudades más grandes. Los metros de Ciudad de México, San Pablo y Santiago son excelentes ejemplos de esta época. Si bien reciben a millones de pasajeros por día, no se comparan con las amplias redes ferroviarias de otras megaciudades de tamaño similar, como Londres y Tokio.

Así, llegaron los autobuses de tránsito rápido. Si bien la idea se le adjudica a Peter Midgley, un urbanista británico y consultor retirado del Banco Mundial que pensó en los primeros carriles exclusivos para autobuses en ciudades de Francia y Bélgica a fines de los 60, fue en Curitiba, Brasil, donde nació el primer sistema de BTR. La línea de 20 kilómetros que se inauguró en 1974 presentaba no solo carriles exclusivos para autobuses, sino también estaciones cerradas, pago previo al abordaje y abordaje desde todas las puertas, características que hacen al metro rápido y conveniente.

Una fila de Trufi (taxi compartido con recorrido fijo) en La Paz, Bolivia, durante la noche, cuando los vehículos no alcanzan para suplir la demanda. Crédito: Gwen Kash



Transantiago, el plan de tránsito público, fue inaugurado en la capital de Chile en 2007. Combina servicios de autobús y metro. Crédito: Getty

El arquitecto Jaime Lerner, alcalde de Curitiba en ese momento, se hizo famoso por sus intervenciones en diseño urbano en la ciudad del sur de Brasil, y contó con fondos federales para hacer una línea de metro. Pero se dio cuenta de que la ciudad podía producir un sistema de autobuses dedicado mucho más extenso por el mismo precio que una línea de metro mucho más corta. Las paradas de autobús parecían verdaderas estaciones de metro, y la zonificación admitió edificios más altos en las bandas principales cerca de las estaciones; así, Curitiba adquirió la mayoría de los beneficios de una línea de metro con un presupuesto limitado.

El enfoque básico atrajo a las ciudades de América Latina. “No teníamos ni los recursos ni el tiempo para implementar transportes con rieles”, dijo Linke. “Fue una situación urgente, porque nuestras ciudades ya estaban muy pobladas, y necesitábamos más cobertura de transporte”.

El modelo evolucionó en Bogotá con el alcalde Enrique Peñalosa, quien regresó a su puesto después de una pausa de 14 años. La ciudad, con 8 millones de habitantes, está notablemente ausente en la lista de metrópolis latinoamericanas con sistemas de metro, porque Peñalosa, al igual que Lerner, se dedicó a invertir mucho en los BTR a fines de los 90. El sistema TransMilenio de Bogotá creció y se convirtió en una de las redes de BTR más extensas del mundo. Posee 210 kilómetros de recorridos y más de 2 millones

de pasajeros al día, y compite con muchas redes subterráneas.

Curitiba y Bogotá representan parte de la era dorada del BTR en América Latina, porque demostraron, al menos por un tiempo, que podían transportar una cantidad impresionante de residentes a una fracción del costo de los transportes por riel. Así, surgió una tendencia mundial. Mientras tanto, otras ciudades, como Santiago, San Pablo, Río, Ciudad de México y Quito, se movilizaron para implementar líneas de BTR como complemento a los trenes, principalmente para llenar huecos, en vez de construir redes de rieles.

De a poco, el BTR se convirtió en sinónimo de América Latina en los entornos de transporte y políticas. Algunos *think tanks* (laboratorios de ideas), como la Institución Brookings, ofrecían seminarios sobre lo que el transporte público de EE.UU. podría aprender del auge del BTR en América Latina. El Instituto de Recursos Mundiales (WRI) abogó por el BTR como una innovación latinoamericana e identificó a la región como el lugar con mayor cantidad de pasajeros de BTR (casi 20 millones de personas por día).

No tan especial

Si bien continúa el fervor mundial por los BTR, el flagrante fanatismo se vio moderado por más y más críticas, y el TransMilenio de Bogotá fue el mayor receptor. El nivel de aprobación del

sistema se desplomó de un 90 por ciento a alrededor de un 20 por ciento, y la superpoblación crónica es la mayor queja. Al igual que el sistema de tránsito masivo de Tokio, conocido por la excesiva cantidad de gente, TransMilenio fue diseñado para 6 personas por metro cuadrado, en comparación con el estándar de diseño en Suecia, que es de 2 por metro cuadrado, o el promedio de la ciudad de Nueva York, que es de 2,7. Esto significa que los pasajeros están tan apretujados que tal vez no puedan bajar en su parada. Y, por lo general, el sistema lleva hasta 8 o 9 personas por metro cuadrado, por lo que, en la hora pico, puede llevar hasta 45 minutos encontrar un autobús con espacio para subir.

Mientras la ciudad continúa con sus esfuerzos por mejorar el TransMilenio, y en su último anuncio prometió USD 8 millones para agrandar 49 de las 138 estaciones para que quepan más pasajeros, los defectos del sistema han logrado que más bogotanos utilicen modos de transporte alternativos. Confían cada vez más en autos privados y taxis, lo que ha producido la sexta peor congestión de tráfico del planeta, según la Global Traffic Scorecard de INRIX de 2017. Y, después de 60 años, al fin Bogotá se plantea invertir en una línea de metro.

“Hoy celebramos que llegamos a un punto de no retorno con el Metro de Bogotá”, dijo Peñalosa en septiembre del año pasado, cuando el presidente Juan Manuel Santos aprobó la financiación nacional del proyecto. Los funcionarios de transporte determinaron que era preferible un sistema de metro de 30 kilómetros, impulsado por energía hidroeléctrica renovable, a construir más BTR, que se ha demorado en convertir los sucios autobuses diésel en vehículos eléctricos limpios.

Algunos aún prefieren los beneficios del BTR en cuestión de costos. Juan Pablo Bocajero, economista de transporte colombiano de la Universidad de los Andes, estima que la ciudad pierde USD 800 millones al año (0,5 por ciento de su PIB) en congestiones de tránsito. “Si tuviera que decidir entre un metro de 30 kilómetros y un BTR de 200 kilómetros, probablemente elegiría el BTR”, indicó a The World, de Radio Pública Internacional, en 2015. Pero incluso los mayores defensores del TransMilenio, como Dário Hidalgo,

antiguo director general adjunto del sistema, quien hoy coordina el Observatorio del Centro BTR de Excelencia de WRI, han apoyado públicamente al metro de Bogotá.

El debate de BTR contra metro también se dio en Brasil. Allí, tanto Porto Alegre como Curitiba consideraron establecer líneas de metro al recibir una gran inyección de capital de la campaña pública de gastos en infraestructura del gobierno federal, que, en gran parte, llegó por parte del Mundial de 2014 a las ciudades anfitrionas. Si bien en papel ambas optaron por un metro, en pos de una mayor capacidad y el potencial de lograr una nueva inauguración, por sobre la eficacia costo/beneficio del BTR, la crisis económica y política de Brasil de los últimos años ha llevado a que ambas ciudades suspendan los proyectos. Curitiba ha solicitado permiso al gobierno federal para redireccionar la subvención federal de unos USD 500 millones y devolverla al sistema distintivo de BTR de la ciudad.

Sin embargo, la inversión en transporte no es una competencia de suma cero, según destaca Daniel Rodríguez, académico de la Universidad de California, Berkeley y miembro del Instituto Lincoln, en una cita a las investigaciones sobre las zonas metropolitanas de EE.UU. (Levine, 2013). En general, el gasto en distintas formas de transporte tiende a un auge y caída en todas ellas, mientras que el gasto en una sola posee un efecto neutral o complementario a las otras.

Mientras el sector público debate los méritos del BTR, las flotas de autobuses privados siguen atendiendo a todas las ciudades de América Latina, y los gobiernos locales han intentado, a veces con éxito y a veces no, controlar las redes caóticas y superpuestas de autobuses. En 2007, Transantiago, de Santiago, con subsidios públicos y administración privada, introdujo tarjetas inteligentes, desechó viejos camiones modificados e implementó nuevos autobuses, y puso todo el sistema bajo el control de una sola agencia. Pero los pasajeros estaban frustrados porque la reforma radical (que se consideraba la más ambiciosa en el sector del transporte en un país en vías de desarrollo) se les impuso con demasiada rapidez. Si bien el sistema de Santiago era más fiable que las redes de muchas ciudades de América Latina,



TELEFÉRICOS

Una innovación más reciente refleja cierta voluntad por invertir en vecindarios más pobres, marcados por la topografía única de las ciudades latinoamericanas, donde los asentamientos informales suelen ubicarse en laderas. Del mismo modo en que Curitiba inspiró un auge de los BTR, un teleférico inaugurado en Medellín en 2004 inspiró a un puñado de otras ciudades en la región. Con un costo de entre USD 5 y 10 millones por kilómetro, son favorables en comparación con el transporte por ferrocarril, que no necesariamente podría atravesar el terreno formidable sobre los valles de Medellín o entre El Alto y La Paz, a gran altitud. Los teleféricos han conquistado los tiempos de viaje en zonas complicadas, donde antes solo se podía transitar en motocicleta, a pie y con vehículos pequeños. Pero hay excepciones notables: los dos teleféricos de Río estuvieron cerrados durante más de dos años, después de que las investigaciones de corrupción demostraron que las empresas de construcción conspiraban con los funcionarios públicos para cobrar de más por los proyectos, por decenas de millones de dólares.

El Metrocable de Medellín. Crédito: Gwen Kash

en 2017 el *think tank* Espacio Público lo llamó la peor decisión de políticas públicas desde que Chile volvió a la democracia, en gran parte debido a los millones que el gobierno paga en subsidios a los operadores privados para mantener el sistema en funcionamiento.

Rodríguez afirma que las deficiencias del BTR de Santiago surgieron, en parte, de una falta inicial de subsidios públicos hacia las empresas privadas de autobuses. “Esto significó que los operadores intentaban llevar a tantos pasajeros como podían”, dijo. Además, la ciudad eliminó muchos recorridos existentes y no informó a los pasajeros sobre estos cambios (McCarthy, 2007).

Estas decisiones cuestionables de políticas públicas podrían haber contribuido al aumento en los índices de posesión de autos en la región (Roque y Masoumi, 2016). Aun así, un estudio reciente concluye que los índices de posesión de autos están por debajo de los promedios en países más ricos, que van desde 71 por cada 1000 residentes en Ecuador hasta 314 por cada 1000 residentes en Argentina. Estos números relativamente bajos significan que una gran cantidad de votantes prefiere que aumenten los carriles para autobuses, a costa de los carriles para autos privados.

Pero el índice de crecimiento anual para la posesión de autos (que llega al 6,1 por ciento en Chile) superó por mucho al rango de 1 a 2 por ciento de los países desarrollados. Estos números indican que, a pesar de los avances en América Latina en el transporte masivo, la clase alta y aquella que está subiendo de nivel todavía optan por autos privados, a pesar de las congestiones de tráfico (hay 9 ciudades latinoamericanas que figuran en la lista de las 100 ciudades con peor tráfico de INRIX, más que Asia y África juntas).

Al otro extremo del espectro económico, la proliferación de los BTR podría tener otras consecuencias. “El BTR es lo más jugoso de la década en lo que respecta al transporte, y está reemplazando, en algunos casos con problemas, a los sistemas de transporte existentes que son problemáticos a su propio modo”, dijo Daniel Chatman, académico de la Universidad de California, Berkeley, quien estudió el impacto de los nuevos recorridos de BTR en varias ciudades, entre ellas Quito y Barranquilla, Colombia.

Las investigaciones preliminares sugieren que el BTR en bandas de gran volumen tiende a ser más útil para quienes trabajan en entornos tradicionales de oficina, porque los llevan de zonas residenciales formales y densas a centros

de empleo. Esto puede dejar de lado a los pobres, porque los planificadores de tránsito recortan los recorridos secundarios que pasan por las partes más pobres de la ciudad con el objetivo de formalizar la red existente de transporte, aunque esta no alcance para el 30 por ciento de los residentes de la región que viven en zonas formales.

“El BTR termina por atender al patrón de tráfico dominante en una ciudad y no necesariamente lidia con otros patrones que no pertenecen al sistema principal”, dijo Chatman.

La capacidad de los BTR de transportar a personas a grandes distancias también ayudó a empeorar la segregación socioespacial. Después de crear acceso al suelo en las periferias urbanas, los funcionarios de la vivienda y desarrolladores del sector privado de Brasil, Colombia y México se dedicaron a construir viviendas de interés social incluso más lejos del centro de la ciudad, para aprovechar los precios más bajos del suelo.

“Ahora sabemos que fue un error que llevó a la exclusión social, tarifas más elevadas y carga de viaje”, dijo Rodríguez, de la Universidad de California, Berkeley.

La estructura espacial predominante de las ciudades de América Latina, por la cual la mayoría de los residentes de bajos ingresos se ubican en las periferias, significa que los proyectos de BTR han beneficiado muchísimo a los residentes con ingresos medios. Esto se comprueba en Bogotá (Combs, 2017) y Lima (Scholl et al., 2017), donde el BTR atiende a concentraciones de residentes de ingresos medios, y los conecta con los centros de empleo formal. Según Linke, los residentes de viviendas de interés social en Brasil gastan más del 50 por ciento de sus ingresos en vivienda y transporte, mientras que los ocupantes de viviendas más céntricas gastan un 39 por ciento.

El costo alto y la incomodidad también reflejan la falta de coordinación entre viviendas y planificación del tránsito. Como resultado, las viviendas se suelen ubicar sin pensar en el acceso al transporte, según destaca Enrique Silva, director asociado del Programa para América Latina y el Caribe del Instituto Lincoln. El fracaso de los BTR para llegar a comunidades menos favorecidas es el resultado de decisiones



La Avenida Faria Lima, de San Pablo, se vio beneficiada por un plan de recuperación de plusvalías de la tierra para financiar nueva infraestructura a lo largo de la ajetreada vía, que incluyó esta línea de BRT. Crédito: Elisa Rodrigues-SIBRT

TRANSPORTE URBANO EN AMÉRICA LATINA

En mayo de 2017, el Instituto Lincoln y el departamento de planificación regional y de ciudades de la Universidad de California, Berkeley ofrecieron un simposio sobre transporte urbano en América Latina. Este se concentró en la influencia de los planes innovadores de tránsito en inmuebles, desarrollo urbano y la vida de los residentes de ciudades. El objetivo del simposio era examinar la última evidencia y debatir formas de aplicar los últimos conocimientos a las políticas públicas.

Los artículos del simposio plantean un panorama complejo de experiencias e impactos. Las investigaciones no fueron concluyentes acerca de si las inversiones en BTR pueden tener distintas consecuencias en los mercados inmobiliarios, aunque la mayoría de los estudios se concentraron en unas pocas ciudades de Colombia, Ecuador y México. Los teleféricos se estudiaron de forma empírica solo en Medellín, donde se notó un aumento en la actividad inmobiliaria. Ambos tipos de transporte han aumentado la actividad de los permisos para construcción y la densidad de población. Las tendencias del uso del suelo han virado de residencial a comercial en Bogotá y Quito, pero no así en León, Monterrey, Guadalajara y Puebla. Las incoherencias en relación con las consecuencias estimadas apuntan a las diferencias en las condiciones locales. Los mercados territoriales urbanos están condicionados por varias influencias, desde instituciones de planificación y actividad de desarrollo hasta la disponibilidad del suelo. Estas influencias pueden tener un impacto sobre el precio del suelo y entorpecer la generalización de las consecuencias en los precios dentro de las bandas, entre ellas y a lo largo del tiempo.

Las oportunidades para realizar más investigaciones son muchas, como estudios sobre la importancia de estas innovaciones según los modos de transporte urbano establecidos, cómo apuntar los beneficios hacia los residentes más pobres y cómo coordinar mejor con el desarrollo territorial.

diferenciadas sobre “cómo planifican los recorridos y cuán accesibles son las paradas para las personas”, dijo. Los planificadores decidieron trabajar en recorridos principales existentes y decidieron no extender ni considerar recorridos que penetraban con mayor eficacia en barrios pobres, explicó Silva.

Sin embargo, los avances en América Latina son impresionantes, y en las últimas décadas se ha demostrado que es posible moverse dentro de las ciudades en la región. Pero, hasta que la región no reduzca la gran grieta entre los ricos

y los pobres, una división que se manifiesta en dónde puede vivir la gente, el transporte de alta velocidad a lo sumo puede mitigar una herida más profunda. □

Gregory Scruggs posee una certificación del Instituto Americano de Planificadores Certificados (AICP, por su sigla en inglés) y escribe sobre ciudades y cultura en América. Es corresponsal de la Fundación Thomson Reuters, y sus trabajos fueron publicados en *The New York Times*, *Washington Post*, *Atlantic CityLab* y *The Guardian*.

REFERENCIAS

BRTData. www.brtdata.org.

Combs, Tabitha. 2017. “Improving Equity in the Distribution of Public Transit Benefits.” Artículo presentado para el Symposium on Transportation Innovations and Urban Land in Latin America (Simposio de innovación en transporte y suelo urbano en América Latina), Berkeley, CA, mayo de 2017.

Gutman, Jeffrey y Nirav Patel. 2018. *Addressing Spatial Inequality in Latin American Cities*. Washington, DC: Institución Brookings. www.brookings.edu/research/addressing-spatial-inequity-in-latin-american-cities.

Levine, Jonathan. 2013. “Is Bus Versus Rail Investment a Zero-Sum Game? The Misuse of the Opportunity-Cost Concept.” *Journal of the American Planning Association* 79:1, 5–15. DOI: 10.1080/01944363.2013.785285.

Linke, Clarisse y Luc Nadal. 2017. “Housing, Transport and Access: A Case for Transit-Oriented Low-Income Housing in Rio de Janeiro.” Artículo presentado para el Symposium on Transportation Innovations and Urban Land in Latin America (Simposio de innovación en transporte y suelo urbano en América Latina), Berkeley, CA, mayo de 2017.

McCarthy, Julie. 2007. “In Chile, Commuters Sue City over Transit System.” Emisión en *All Things Considered*, Radio Pública Nacional, 8 de octubre de 2007. www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=15100976.

Rodríguez, Daniel A., Erik Vergel-Tovar y William F. Camargo. 2016. “Land Development Impacts of BRT in a Sample of Stops in Quito and Bogotá.” *Transport Policy* 51: 4-14. DOI: 10.1016/j.tranpol.2015.10.002.

Roque, Daniela y Houshmand E. Masoumi. 2016. “An Analysis of Car Ownership in Latin American Cities: A Perspective for Future Research.” *Periodica Polytechnica Transportation Engineering* 44(1): 5-12. DOI: 10.3311/PPtr.8307.

Scholl, Lynn, Daniel R. Oviedo, Marco Innao y Lauramaria Pedraza. 2017. “BRT Systems and Social Inclusion: Impacts on Access to Jobs—The Case of Lima, Peru.” Artículo presentado para el Symposium on Transportation Innovations and Urban Land in Latin America (Simposio de innovación en transporte y suelo urbano en América Latina), Berkeley, CA, mayo de 2017.

Smolka, Martim O. 2013. *Implementing Value Capture in Latin America: Policies and Tools for Urban Development*. Enfoque en políticas de suelo. Cambridge, MA: Instituto Lincoln de Políticas de Suelo.

Velandia Naranjo, Durfari Janive. 2017. “The Impact of Bus Rapid Transit System on Land Prices in Mexico City.” Artículo presentado para el Symposium on Transportation Innovations and Urban Land in Latin America (Simposio de innovación en transporte y suelo urbano en América Latina), Berkeley, CA, mayo de 2017.

Vergel-Tovar, Erik. 2017. “The Impacts of Bus Rapid Transit on Land Use and Real Estate Activity in Bogotá, Colombia.” Artículo presentado para el Symposium on Transportation Innovations and Urban Land in Latin America (Simposio de innovación en transporte y suelo urbano en América Latina), Berkeley, CA, mayo de 2017.