

CARI /

ASUNTOS GLOBALES

Número 1
Diciembre 2024

Potencias Medias

**El rol de las potencias medias
como innovadoras locales de políticas:
el caso de Curitiba, Brasil**

*Molly E. Miller
Carol Wise*

El rol de las potencias medias como innovadoras locales de políticas: el caso de Curitiba, Brasil



Molly E. Miller

Estudiante de Maestría en la Universidad del Sur de California en la cual cursa un máster en Economía Espacial y Análisis de Datos. Se especializa en la política urbana y sus repercusiones económicas a gran escala. Correo de contacto: mollydm@usc.edu



Carol Wise

Ph. D. y magíster en Ciencia Política de la Universidad de Columbia. Licenciada en Sociología por la Universidad de California. Profesora de la Universidad del Sur de California. Entre sus publicaciones se destacan *Reinventing the State: Economic Strategy and Institutional Change in Peru* (Development And Inequality In The Market Economy) (University of Michigan Press, 2003); *The Political Economy of China-Latin America Relations in the New Millennium* (coeditado con Margaret Myers, Routledge, 2016) y *Dragonomics: How Latin America Is Maximizing (or Missing Out on) China's International Development Strategy* (Yale University Press, 2020). Correo de contacto: cwise@usc.edu

1. Introducción

Durante la Guerra Fría, las “potencias medias,” aunque definidas de manera ambigua, fueron vistas como equilibradores y amortiguadores frente al conflicto Este-Oeste. Desde 1990, este término ha sido medido cada vez más mediante criterios como el Producto Interno Bruto (PIB) agregado, el PIB per cápita, la población, el gasto militar per cápita, las tasas de alfabetización, las emisiones de carbono, entre otros. Este artículo se centra en Brasil, que consistentemente se ha ubicado entre los tres principales países en diversas medidas de estatus de potencia media. Pero más allá de estos índices, ¿qué otra característica podría poseer Brasil para clasificarlo como una potencia media? En nuestro intento de desarrollar teorías sobre potencias medias, analizamos un caso de innovación de políticas a nivel local en Brasil que ha ganado reconocimiento internacional: la adopción del proyecto de Autobús de Tránsito Rápido (BRT) en Curitiba, Paraná,

Brasil, y su posterior expansión como un medio de transporte público de bajo costo y baja inversión de capital en toda América Latina y el resto del mundo. Nuestro principal método analítico es el rastreo de procesos, mediante el cual se examina un fenómeno particular a lo largo del tiempo para identificar vínculos causales que impulsan dicho proceso. El lanzamiento del proyecto BRT en Curitiba es un caso ejemplar para comprender cómo una potencia media puede aprovechar los vínculos interpersonales, interorganizacionales e intergubernamentales a nivel local y difundir innovaciones políticas a nivel mundial.

Este artículo analizará la adopción del Autobús de Tránsito Rápido (BRT) por Curitiba, Paraná, Brasil, y su posterior expansión como un medio de transporte público de bajo costo y baja inversión en toda América Latina y otras partes del mundo en desarrollo. El BRT sirve como un caso ejemplar de cómo las potencias medianas pueden aprovechar redes interpersonales, interorganizacionales e intergubernamentales a nivel local para difundir innovaciones en políticas. Estas innovaciones en políticas locales, y su expansión a través de dichas redes, pueden aprovecharse para alcanzar objetivos diplomáticos de mayor nivel, como contribuir a la política climática internacional. Primero, estableceremos el estatus de Brasil como potencia media y abordaremos los beneficios de usar un enfoque holístico de estudio de caso para analizar este ejemplo como parte de una tendencia más amplia. A continuación, describiremos la historia de la participación de Curitiba en el BRT como institución y mostraremos cómo utilizó la posición de Brasil como potencia media para promover esta innovación ecológica en políticas de transporte. Finalmente, concluimos con una breve visión general de ejemplos similares de emprendimiento creativo en políticas y exploramos cómo las potencias medianas pueden usar su estatus para influir en las tendencias de desarrollo a nivel local y nacional.

2. Brasil como potencia media

Existen diversas maneras de establecer la posición de un país como “potencia media”. El término es inherentemente ambiguo y se ha aplicado de diversas maneras (Pratt, 1990). Comenzamos examinando varias medidas cuantitativas utilizadas para determinar la posición de Brasil como potencia media, antes de explorar diversas formas en que Brasil ha sido calificado cualitativamente dentro de esta categoría.

En cuanto a la investigación cuantitativa sobre potencias medias, Cooper (2011) adopta un enfoque posicional para cuantificar el estatus de potencia media. Este autor contabiliza la actividad intraorganizacional y luego clasifica a los países en función de la suma de sus acciones dentro del Grupo de Expertos Operativos (OEG) de la Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación. Los países con actividad de nivel medio se clasifican como potencias medias. Cooper, Higgot y Nossal (1993) utilizan un enfoque jerárquico para categorizar a los países como potencias medias, analizando las posiciones y acciones de Canadá y Australia en distintos temas para situarlos dentro de una supuesta jerarquía del sistema internacional. Ping (2018) adopta un enfoque estadístico, clasificando a los países en varios subíndices y luego organizándolos en un único índice. Las potencias medias se identifican como aquellas que ocupan las posiciones 4 a 19 al menos el 55 por ciento del tiempo en

todos los conjuntos de datos y años considerados. Cabe destacar que el análisis de Ping incluye solo cuatro agrupaciones de Estados en la región Asia-Pacífico. Una limitación de estos análisis es que están intrínsecamente limitados a las idiosincrasias de los grupos bajo examen y no pueden ampliarse al conjunto completo de Estados en el sistema mundial.

Varios autores han intentado realizar análisis estadísticos del sistema mundial completo para identificar potencias medias. Holbraad (1984) identifica a Brasil como una potencia media al compararlo con el PNB y la población de varios otros países. El autor identificó potencias medias utilizando puntos de corte arbitrarios para cada continente, y luego compiló las potencias medias continentales en una lista global. Wood (1990) también identifica a Brasil como potencia media utilizando el PNB como criterio. Neack (1993) realiza un análisis de conglomerados basado en un índice que incluye cinco variables: población, gasto militar per cápita, PNB per cápita, tasa de alfabetización y mortalidad infantil por cada mil nacidos vivos. El autor identifica a Brasil entre otras 44 potencias medias. Estos análisis pueden ser útiles, aunque pueden volverse rápidamente obsoletos y son difíciles de replicar.

Un enfoque diferente para identificar potencias medias proviene de la Teoría de Roles. Holsti (1970) presenta el concepto de rol nacional desde la perspectiva del observador: “El comportamiento general de la política exterior de los Gobiernos (...) incluye patrones de actitudes, decisiones, respuestas, funciones y compromisos hacia otros Estados” (Holsti, 1970, p. 245). En otras palabras, los roles de las naciones están influenciados tanto por sus propias percepciones como por las expectativas de otros sobre cuál debería ser su rol. El comportamiento de un Estado también está influenciado y delimitado por su contexto y el comportamiento de otras naciones. Sawicka (2023) utiliza este marco para clasificar a Brasil como una potencia media. La autora primero evalúa la posición material de Brasil frente a la economía global, y demuestra que Brasil cuenta con un área geográfica lo suficientemente extensa y una población considerable que le permiten elevar su posición económica y militar en el nivel medio-alto en la distribución mundial. Además de estas capacidades materiales, Brasil ha demostrado una predisposición ideacional hacia la búsqueda de prestigio y poder internacional, encarnada en su concepto de grandeza. Al combinar esto con las acciones pasadas de Brasil como mediador internacional y promotor de cambios (particularmente en temas climáticos), se refuerza la conclusión de que Brasil es una potencia media.

El estatus de Brasil como potencia media también se sustenta en otras evaluaciones cualitativas populares. Lechini (2007) examina la posición de Brasil como potencia media en el Foro de Diálogo India, Brasil y Sudáfrica (IBSA). La autora sostiene que, si bien ninguno de los tres Estados es capaz de alterar sistemáticamente la política global por sí solo, podrían lograrlo si actúan en conjunto. Aunque Mahmood (2011) no describe explícitamente a Brasil como una potencia media, elogia su “emergencia como un actor global importante” y predice que “podría convertirse en la primera ‘superpotencia blanda’ del mundo”. Esto implica que otros perciben a Brasil como una potencia superior a las menores, aunque aún no alcanza el estatus de gran potencia. Kupchan (2023) identifica a Brasil como una potencia media y un “Estado oscilante” (*swing state*), sin una afinidad ideológica claramente definida a

nivel nacional y capaz de centrarse en la búsqueda de soluciones creativas a los problemas globales. En conjunto, evaluaciones desde diversas perspectivas coinciden en ubicar a Brasil como potencia media. Con el estatus de Brasil como potencia media firmemente establecido, pasamos ahora a una breve discusión sobre el método de rastreo de procesos.

3. Métodos

El rastreo de procesos es un método mediante el cual se examina un proceso particular a lo largo del tiempo para intentar dilucidar los vínculos causales que impulsan dicho proceso (Bennett y Checkel, 2015). Este enfoque se basa en mecanismos causales y en los vínculos entre actores para explicar fenómenos en las relaciones internacionales. Intenta utilizar métodos cualitativos para examinar las razones de un mecanismo y evaluar su capacidad explicativa. Aunque no produce resultados inherentemente generalizables, su enfoque para describir mecanismos causales puede usarse para establecer paralelismos entre mecanismos similares en otros casos. Este enfoque de estudio de caso intenta dilucidar las estructuras que operan en estos procesos causales.

En este estudio de caso, buscamos rastrear el proceso por el cual las ideas en torno al BRT se expandieron desde Curitiba, Brasil. Nuestro objetivo es demostrar que los ideales que llevaron a la adopción generalizada del BRT se originaron en Curitiba y que esta ciudad estaba en una posición única para diseminar estos ideales, debido a su estatus como municipio dentro de una potencia media. Una teoría ideacional es:

una teoría causal (o explicación) en la cual el contenido de una estructura cognitiva influye en las respuestas de los actores ante una situación de elección, y en la cual dicha estructura cognitiva no es enteramente endógena a los rasgos materiales y objetivos de la situación de elección que se está explicando. (Jacobs, 2015, p. 43)

Las teorías ideacionales presentan desafíos únicos para la evaluación; en particular, los actores pueden modificar sus explicaciones sobre sus acciones para reflejar cambios en su ideología. Nuestro análisis intenta abordar estas cuestiones al rastrear tanto los vínculos declarados como las afirmaciones ideológicas. También intentamos establecer conexiones en múltiples escalas temporales para mejorar la robustez frente a cambios en las explicaciones ideológicas. Identificamos los orígenes del BRT utilizando explicaciones comunes sobre sus inicios en una variedad de campos. Luego, examinamos tanto fuentes primarias como secundarias sobre el BRT en diversas regiones para mostrar conexiones ideacionales y conocimientos compartidos entre instituciones gubernamentales locales.

4. Rastreo del proceso de difusión del BRT desde Curitiba, Brasil

Curitiba no fue la primera ciudad en adoptar el sistema de Autobús de Tránsito Rápido (BRT). En 1948, Providence, Rhode Island, EE. UU., convirtió un túnel de tranvía a cable en una línea de autobuses (Levinson, Hoey, Sanders y Wynn, 1973). El primer sistema ampliamente considerado como un verdadero BRT se inauguró en Runcorn, Inglaterra, en 1972 (Couch y Fowles, 2006). El BRT de Runcorn fue parte de un esfuerzo por crear un segundo centro urbano orientado al comercio minorista, conectado mediante dos vías elevadas de autobuses que se dirigían hacia la estación central de Shopping City. Aunque estos autobuses conectaron rápidamente las áreas circundantes, el concepto no ganó mucha popularidad. A partir de la década de 1990, el complejo Shopping City comenzó a declinar mientras que el antiguo centro urbano experimentó un resurgimiento. Como resultado, los centros urbanos planificados cayeron en desuso, y el BRT comenzó a ser visto de manera negativa en gran parte de Europa Occidental.

Curitiba inauguró su sistema de BRT alrededor de 1980. Sin embargo, a diferencia del sistema fallido de Runcorn, Curitiba experimentó un gran éxito en la operación de su sistema (Lindau, Hidalgo y Facchini, 2010). ¿Por qué tuvo éxito? Curitiba triunfó en gran parte porque integró sus objetivos de transporte con la planificación del uso de suelo y el desarrollo ambiental, logrando equilibrar costos y calidad del sistema. En los años 70, las autoridades municipales consideraron implementar un sistema de tren ligero, pero lo descartaron debido a los altos costos iniciales. En su lugar, optaron por un sistema de BRT. El sistema de Curitiba ha establecido un estándar de excelencia para la operación de BRT, incluyendo el prepago de tarifas, estaciones completamente separadas que facilitan las transferencias, autobuses en carriles exclusivos en el centro de la calzada, y el soporte para rutas alimentadoras locales que se integran en segmentos troncales. Estas innovaciones buscaban proporcionar la máxima calidad de servicio al menor costo posible, integrando casi todas las características que hacen eficiente al transporte ferroviario, excepto los propios rieles, lo que reducía tiempos de espera y evitaba el tráfico. Además, estas estaciones podían instalarse a nivel del suelo en vías existentes y utilizar temporalmente la flota de autobuses ya disponible. Así, Curitiba demostró cómo se podían ofrecer altos niveles de servicio a un costo mínimo sin sacrificar la calidad. Estos proyectos se integraron con políticas de planificación urbana que promovieron la interacción entre el transporte y los generadores de viajes. El Plan Maestro de Curitiba de 1965 también limitó la expansión descontrolada al restringir el desarrollo urbano con un cinturón verde, promoviendo una forma urbana más densa y compatible con el transporte público.

Si bien estas políticas urbanas han beneficiado el desarrollo económico de Curitiba, tienen en gran medida orígenes ideacionales. En particular, gran parte del origen ideológico del BRT como estrategia de desarrollo urbano proviene del equipo formado por el urbanista Carlos Ceneviva y el alcalde de Curitiba, Jaime Lerner. Ceneviva articuló una visión creativa para la planificación de Curitiba como respuesta a patrones previos de desarrollo económico en Brasil (Macedo, 2013). Ceneviva observó que, en el pasado, “la ciudad crecía en la dirección que los intereses privados imponían al sector público” (citado en Macedo, 2013, p. 343). En

respuesta, sus aportes al Plan Maestro de 1965 enfatizaron el rendimiento técnico y la optimización en lugar de los intereses privados. Ceneviva imaginó una ciudad en la que se priorizara a los peatones y, prefiriendo un sistema de metro clásico, desarrolló el BRT en respuesta a preocupaciones sobre costos y comodidad. Jaime Lerner luego codificó estas ideas en el Plan Maestro de 1966 (Lindau et al., 2010), incluso antes de ser elegido alcalde de Curitiba en 1971. Su visión y promoción del BRT son reconocidas como fundamentales para su popularización. A Lerner se le atribuye la frase: “Te vuelves creativo cuando le quitas un cero a tu presupuesto” (Lerner citado en del Bello, 2007). Su libro *Urban Acupuncture* (2014) se ha convertido en un clásico entre los urbanistas modernos y recopila intervenciones a pequeña escala que tienen un gran impacto en la forma urbana en general. Los antecedentes ideológicos de Ceneviva y Lerner destacan los dos principales beneficios del BRT: su bajo costo y su efecto positivo en el desarrollo económico urbano. Estos fundamentos ideológicos reflejan las limitaciones económicas y aspiraciones de muchos líderes latinoamericanos durante la “década perdida” de los años 80, marcada por la crisis de deuda. Desde esta perspectiva ideológica comenzó la diseminación del BRT como solución de política pública.

Esta visión ideológica para el BRT continuó en Bogotá, Colombia, con la construcción del sistema de BRT TransMilenio, inaugurado en 2000 y promovido principalmente por el alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa Londoño (Kimmelman, 2023). Si bien el BRT fue una solución de compromiso, su bajo costo y rápida implementación resultaron transformadores. Inicialmente, la congestión en Bogotá disminuyó significativamente y, a pesar de algunas preocupaciones de seguridad, el sistema experimentó un crecimiento explosivo en el número de pasajeros. Aunque TransMilenio enfrenta algunos problemas, su base ideológica está bien consolidada. Peñalosa Londoño es famoso por afirmar que “una ciudad avanzada no es aquella donde hasta los pobres usan autos, sino una donde hasta los ricos usan transporte público” (2013). El autor expresa dos ideas clave que lo conectan ideológicamente con las ideas de Ceneviva y Lerner. Primero, habla extensamente sobre la escasez de espacio y recursos en los centros urbanos de muchas regiones de ingresos medios y en desarrollo. También subraya la equidad como esencial para un desarrollo económico sólido. También ha revelado que su inspiración para el BRT proviene de Curitiba. En su libro *Equality and the City*, cita explícitamente el sistema de BRT de Curitiba como inspiración para el TransMilenio de Bogotá (Peñalosa Londoño, 2024). Con estas bases ideológicas, el BRT estaba preparado para expandirse como solución de transporte para países de ingresos medios sensibles a los costos en todo el mundo.

El BRT continúa implementándose en todo el mundo, incluso en países de potencia media como México, Turquía y Australia. Por ejemplo, proyectos clave han surgido en ciudades de países en desarrollo como Santiago, Ciudad de México, Estambul y Guangzhou, así como en ciudades de países desarrollados como Brisbane, Sídney, Cambridge, París, Nantes, Cleveland y Los Ángeles (Paget-Seekins y Muñoz, 2016). Estos proyectos responden a un deseo compartido de fomentar una forma urbana más compacta sin incurrir en altos costos, conectándolos ideológicamente con la implementación del BRT en Curitiba. Un volumen editado sobre la implementación del BRT (Muñoz y Paget-Seekins, 2016) presenta el conocimiento

acumulado y la ideología en torno al BRT, basado en experiencias de implementación en diversas ciudades. Resume las virtudes de la integración de redes de BRT (Hidalgo, Muñoz y Velásquez, 2016), la rerregulación del tejido urbano (Flores Dewey, 2016), la modificación de la estructura reguladora urbana (Macário, Spandou y Filipe, 2016) y la resolución de conflictos sobre el espacio público (Paget-Seekins, 2016). Incluso a nivel local, los profesionales comparten conexiones ideacionales con el diseño del BRT de Curitiba. Diseñadores de BRT de otros países y ciudades suelen viajar a Curitiba en busca de inspiración y oportunidades para aprender de su conocimiento institucional acumulado (Miller, 2024). Es evidente que Curitiba ha tenido un impacto significativo en el BRT como solución de política de transporte urbano, aprovechando tanto el papel de la ciudad como el estatus de Brasil como potencia media para diseminar este modelo de política en todo el mundo.

Conclusión

El caso de Curitiba muestra cómo, siendo una ciudad dentro de una potencia media, Curitiba fue capaz de superar sus limitaciones y aprovechar redes ideacionales para difundir innovaciones en políticas locales y tecnología a nivel mundial. Las potencias medias ocupan una posición única en el centro del discurso internacional, desempeñando a menudo el papel de mediadoras (Sawicka, 2023) y estando firmemente situadas en el núcleo de redes internacionales (Kahler, 2017). Esto les permite aprovechar su red y su poder blando para alcanzar objetivos internacionales. Gran parte de este poder proviene del compromiso internacional no solo a nivel del Gobierno nacional, sino también de los municipios. En el caso específico de Brasil, ha empleado su poder blando para integrarse en la toma de decisiones internacionales (Valença y Carvalho, 2014). Esta posición permitió a Curitiba difundir sus innovaciones, tanto en tecnología como en ideología urbana, a través de una amplia gama de redes internacionales, lo que facilitó la expansión del BRT. Esto puede resultar decepcionante para quienes implementan el BRT simplemente como un mecanismo para reducir costos, ya que a menudo es visto solo como una forma de abaratar una solución de transporte. Estos compromisos de diseño a menudo conducen a que la prestación de servicios no sea mucho mejor que la de un autobús urbano normal (Olyslagers, Mulley y Nelson, 2021). A pesar de estas limitaciones, el impacto ideacional del BRT en la sostenibilidad del transporte urbano es innegable.

Desarrollos similares en tecnología de gobierno local han comenzado a expandirse mediante canales semejantes. A partir de 2017, Ciudad del Cabo, Sudáfrica, adoptó un plan de acción integral sobre el agua enfocado en la difusión pública de información. Para abordar los temores de que la ciudad se quedara sin agua, se promocionó un “Día Cero” junto con una serie de pasos integrales para evitar alcanzarlo (Booyesen, Visser y Burger, 2019). La estrategia de “Día Cero” se ha extendido a varias ciudades alrededor del mundo (por ejemplo, Bangalore, Miami, Yakarta, etc.) a través de redes intergubernamentales (XPRIZE, 2024). Buenos Aires, Argentina, ha implementado proyectos para formalizar y mejorar sus asentamientos informales, y ha buscado promover estos esfuerzos en ligas internacio-

nales de ciudades y municipios (C40 Cities, 2019). Estos esfuerzos han fomentado soluciones de políticas para abordar los problemas del desarrollo urbano informal. Por otro lado, Kalundborg, Dinamarca, ha desarrollado un nuevo modelo de parques industriales. El Parque Ecoindustrial de Kalundborg utiliza vínculos entre empresas para establecer una “simbiosis industrial”, en la cual los desechos o subproductos de una industria se emplean como insumos en otra (Ehrenfeld y Gertler, 1997). Este modelo se ha adoptado como referencia para nuevos desarrollos industriales en ciudades, especialmente en Estados Unidos (Chertow, 2007). Existe una amplia evidencia de conexiones ideacionales e institucionales entre los Gobiernos locales de potencias medias y otros Gobiernos locales. Comprender estos vínculos es clave para entender las innovaciones en políticas locales y su difusión. Si bien el análisis de este estudio puede no ser completamente generalizable, representa un punto de partida útil para comprender el rol de las ciudades de potencias medias en los asuntos internacionales.

No deben ignorarse los Gobiernos locales de potencias medias como influyentes en los regímenes de políticas globales. Más allá de influir en sus Gobiernos nacionales, también pueden ejercer influencia sobre otros municipios fuera de su ámbito regional. El caso de Curitiba, Brasil, es un ejemplo ilustrativo de los vínculos causales entre la innovación de políticas locales y su propagación a nivel mundial. Utilizando la técnica de rastreo de procesos, hemos demostrado que Curitiba utilizó sus conexiones ideacionales y políticas para iniciar una tendencia de política global. Comprender estas tendencias permite a los Gobiernos locales aprovechar sus conexiones para impulsar cambios más allá de sus regiones. Los Gobiernos nacionales también pueden intentar usar estas conexiones para lograr objetivos políticos globales más amplios. Problemas globales clave como el cambio climático, la desigualdad y la transición industrial deberán abordarse tanto a nivel local como nacional. Aprovechar estas conexiones locales puede ser fundamental para enfrentar estos desafíos globales en un momento en que las negociaciones políticas internacionales parecen estancadas en los grandes temas.

Referencias

Bennett, A. y Checkel, J. T. (2015). Process tracing: from philosophical roots to best practices. En A. Bennett y J. T. Checkel (Eds.), *Process tracing: from metaphor to analytic tool*, pp. 3-37. Cambridge University Press.

Booyesen, M. J., Visser, M. y Burger, R. (2019). Temporal case study of household behavioural response to Cape Town's 'Day Zero' using smart meter data. *Water Research*, 149, pp. 414-420. <https://doi.org/10.1016/j.watres.2018.11.035>

C40 Cities. (2019). Buenos Aires upgrades its informal settlements. C40 Cities. <https://www.c40.org/case-studies/buenos-aires-re-urbanization/>

Chertow, M. R. (2007). 'Uncovering' industrial symbiosis. *Journal of Industrial Ecology*, 11(1), pp. 11-30. <https://doi.org/10.1162/jiec.2007.1110>

Cooper, A. F., Higgott, R. A. y Nossal, K. R. (1993). *Relocating middle powers: Australia and Canada in a changing world order*. UBC Press.

Cooper, D. A. (2011). Challenging contemporary notions of middle power influence: Implications of the proliferation security initiative for 'Middle Power Theory'. *Foreign Policy Analysis*, 7(3), pp. 317-336. <https://www.jstor.org/stable/24909800>

Couch, C. y Fowles, S. (2006). Britain: runcorn—a tale of two centres. *Built Environment*, 32(1), pp. 88-102. <https://doi.org/10.2148/benv.32.1.88>

del Bello, G. V. (2007). A convenient truth: urban solutions from Curitiba, Brazil. [Movie] Green Planet Films. <https://video.alexanderstreet.com/watch/a-convenient-truth-urban-solutions-from-curitiba-brazil>

Ehrenfeld, J. y Gertler, N. (1997). Industrial ecology in practice: the evolution of interdependence at Kalundborg. *Journal of Industrial Ecology*, 1(1), pp. 67-79. <https://doi.org/10.1162/jiec.1997.1.1.67>

Flores Dewey, O. (2016). BRT as a tool for negotiated re-regulation. En J. C. Muñoz y L. Paget-Seekins (Eds.), *Restructuring public transport through Bus Rapid Transit*, pp. 51-72. Bristol University Press.

Hidalgo, D., Muñoz, J. C. y Velásquez, J. M. (2016). The path toward integrated systems. En J. C. Muñoz y L. Paget-Seekins (Eds.), *Restructuring public transport through Bus Rapid Transit*, pp. 31-50. Bristol University Press.

Holbraad, C. (1984). *Middle powers in international politics*. Macmillan.

Holsti, K. J. (1970). National role conceptions in the study of foreign policy. *International Studies Quarterly*, 14(3), pp. 233-309. <https://doi.org/10.2307/3013584>

Jacobs, A. M. (2015). Process tracing the effects of ideas. En A. Bennett y J. T. Checkel (Eds.), *Process tracing: from metaphor to analytic tool*, pp. 41-73. Cambridge University Press.

Kahler, M. (2017). Middle powers, network power, and soft power. En V. D. Cha y M. Dumond (Eds.), *The Korean pivot* (pp. 10-15). Center for Strategic and International Studies. <https://www.jstor.org/stable/resrep23175.5>

Kimmelman, M. (2023, 7 de diciembre). How one city tried to solve gridlock for us all. *The New York Times* (En línea). <https://www.nytimes.com/interactive/2023/12/07/headway/bogota-bus-system-transmilenio.html>

Kupchan, C. (2023, 6 de junio). 6 swing states will decide the future of geopolitics. *foreign policy* (En línea). <https://foreignpolicy.com/2023/06/06/geopolitics-global-south-middle-powers-swing-states-india-brazil-turkey-indonesia-saudi-arabia-south-africa/>

Lechini, G. (2007). Middle powers: IBSA and the new South-South cooperation. *NACLA Report on the Americas*, 40(5), pp. 28-32. <https://doi.org/10.1080/10714839.2007.11725377>

Lerner, J. (2014). *Urban Acupuncture* (M. Margolis, P. Muello y A. Daher, Trans.). Island Press.

Levinson, H. S., Hoey, W. F., Sanders, D. B. y Wynn, F. H. (1973). Bus use of highways: state of the art. Highway Research Board. https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/nchrp/nchrp_rpt_143.pdf

Lindau, L. A., Hidalgo, D. y Facchini, D. (2010). Curitiba, the cradle of Bus Rapid Transit. *Built Environment*, 36(3), pp. 274-282. <https://doi.org/10.2148/benv.36.3.274>

Macário, R., Spandou, M. y Filipe, L. N. (2016). Institutional design and regulatory frameworks. En J. C. Muñoz y L. Paget-Seekins (Eds.). *Restructuring Public Transport through Bus Rapid Transit* (pp. 73-100). Bristol University Press.

Macedo, J. (2013). Planning a sustainable city: The making of Curitiba, Brazil. *Journal of Planning History*, 12(4), pp. 334-354. <https://doi.org/10.1177/1538513213482093>

Mahmood, A. (2011, 15 de septiembre). Brazil—emerging soft power of the world. *allAfrica*. <https://allafrica.com/stories/201109150218.html>

Miller, S. (personal communication, 2024).

Muñoz, J. C. y Paget-Seekins, L. (Eds.). (2016). *Restructuring public transport through Bus Rapid Transit*. Bristol University Press. <https://doi.org/10.46692/9781447326182>

Neack, L. (1993). Delineating state groups through cluster analysis. *The Social Science Journal*, 30(4), pp. 347-371. [https://doi.org/10.1016/0362-3319\(93\)90014-M](https://doi.org/10.1016/0362-3319(93)90014-M)

Olyslagers, F., Mulley, C. y Nelson, J. D. (2021). Bus—from workhorse to thoroughbred. En C. Mulley, J. Nelson y S. Ison (Eds.), *The routledge handbook of public transport* (1.ª ed., pp. 171-185). Routledge.

Paget-Seekins, L. (2016). Conflict over public space. En J. C. Muñoz y L. Paget-Seekins (Eds.), *Restructuring public transport through Bus Rapid Transit* (pp. 163-180). Bristol University Press.

Paget-Seekins, L. y Muñoz, J. C. (2016). The promise of BRT. En J. C. Muñoz y L. Paget-Seekins (Eds.) *Restructuring public transport through Bus Rapid Transit*, pp. 1-14. Bristol University Press.

Peñalosa Londoño, E. (2013, 6 de diciembre). Enrique Peñalosa: Why buses represent democracy in action [video]. TED. <https://www.youtube.com/watch?v=j3YjeARuill>

Peñalosa Londoño, E. (2024). *Equality and the city: urban innovations for all citizens*. University of Pennsylvania Press.

Ping, J. H. (2018). *Middle power statecraft: Indonesia, Malaysia and the Asia-Pacific*. Routledge.

Pratt, C. (Ed.). (1990). *Middle power internationalism: The North-South dimension*. McGill-Queen's University Press.

Sawicka, M. (2023). *Brazil's international activism: Roles of an emerging middle power*. Routledge.

Valença, M. M. y Carvalho, G. (2014). Soft power, hard aspirations: The shifting role of power in Brazilian foreign policy. *Brazilian Political Science Review*, 8(3), pp. 66-94. <https://doi.org/10.1590/1981-38212014000100021>

Wood, B. (1990). Towards North-South middle power coalitions. En C. Pratt (Ed.), *Middle power internationalism: The North-South dimension*. McGill-Queen's University Press.

XPRIZE. (2024, marzo 22). 2 billion people are at risk of a 'Day Zero' crisis—Here's how we can solve it. XPRIZE. <https://www.xprize.org/prizes/water/articles/water-scarcity-day-zero-crisis>