

A&P

continuidad

Publicación temática de arquitectura
FAPyD-UNR

AMÉRICA LATINA Y LA CIRCULACIÓN INTERNACIONAL DE SABERES, MODELOS, POLÍTICAS Y PROYECTOS URBANOS, DESDE LA SEGUNDA POSGUERRA Y HASTA LA ACTUALIDAD

EDITORES ASOCIADOS: F. BRIZUELA; G. JAJAMOVICH; D. ROLDÁN



N.24/13 JULIO 2026

[S. V. WARD] [L. BENMERCUI / G. JAJAMOVICH / F. BRIZUELA] [J. S. MALECKI / M. FUSCO] [I. R. GIROTO]
[L. G. SILVA DOS SANTOS] [C. B. RAFFA] [A. P. MONTOYA PINO / N. C. ARAVECCHIA BOTAS / R. M. ABOY]
[A. PAGNONI] [R. M. MAGALLANES] [C. GONZALEZ REDONDO] [M. TRICHES] [L. FORERO / L. G. GROSSMAN]
[M. AVILA / M. C. MARENGO] [V. CREMASCHI]



N.24/13 2026
ISSN 2362-6097 (En línea)

revista

A&P

continuidad

Publicación semestral de Arquitectura
FAPyD-UNR



FAPyD



Imagen de tapa:

Casa experimental. Fuente: Archivo Central e Histórico (Fondo CINVA), UNAL.

ISSN 2362-6097 (En línea)

Próximo número:
CONSTRUCCIÓN Y MODERNIZACIÓN. HISTORIAS EN AMÉRICA
LATINA. AGOSTO-DICIEMBRE 2026. VOL XIII - N° 24 / ON LINE

A&P Continuidad

Publicación semestral de Arquitectura

Directora A&P Continuidad

Dra. Arq. Daniela Cattaneo
ORCID: 0000-0002-8729-9652

Editores asociados N° 24

Dra. Florencia Brizuela
Dr. Guillermo Jajamovich
Dr. Diego Roldán

Coordinadora editorial

Dra. Arq. María Claudina Blanc

Secretario de redacción

Arq. Pedro Aravena

Corrección editorial

Dra. en Letras María Florencia Antequera

Traducciones

Prof. Patricia Allen

Marcaje XML

Lic. en Antropología Marcelo Pautasso

Diseño editorial

DG. Belén Rodríguez Peña
Dirección de Comunicación FAPyD



<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/> Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual 4.0 (CC BY-NC-SA 4.0): permite distribuir, remezclar, retocar y crear a partir de la obra siempre y cuando no haya finalidad comercial, se dé crédito y se licencie la nueva creación bajo condiciones idénticas.

A&P *Continuidad* fue reconocida como revista científica por el Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca (MIUR) de Italia, a través de las gestiones de la Sociedad Científica del Proyecto.

El contenido de los artículos publicados es de exclusiva responsabilidad de los autores; las ideas que aquí se expresan no necesariamente coinciden con las del Comité editorial.

Los editores de A&P *Continuidad* no son responsables legales por errores u omisiones que pudieran identificarse en los textos publicados.

Las imágenes que acompañan los textos han sido proporcionadas por los autores y se publican con la sola finalidad de documentación y estudio.

Los autores declaran la originalidad de sus trabajos a A&P *Continuidad*; la misma no asumirá responsabilidad alguna en aspectos vinculados a reclamos originados por derechos planteados por otras publicaciones. El material publicado puede ser reproducido total o parcialmente a condición de citar la fuente original.

Agradecemos a los docentes y alumnos del Taller de Fotografía Aplicada la imagen que cierra este número de A&P *Continuidad*.

INSTITUCIÓN EDITORA

Facultad de Arquitectura,
Planeamiento y Diseño
Riobamba 220 bis
CP 2000 - Rosario, Santa Fe, Argentina
+54 341 4808531/35

aypcontinuidad@fapyd.unr.edu.ar
aypcontinuidad01@gmail.com
www.fapyd.unr.edu.ar

Universidad Nacional de Rosario

Rector
Franco Bartolacci

Vicerrector
Darío Masía

Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño

Decano
Mg. Arq. Pedro Ferrazini

Vicedecano
Arq. Juan José Perseo

Coordinación Estratégica de Gabinete
Dra. Arq. Ana Valderrama

Secretario Académico
Arq. Darío Jiménez

Secretaria de Autoevaluación
Arq. Pablo Vicente

Secretaria de Asuntos Estudiantiles
Arq. Florencia Valletto

Secretaria de Extensión Universitaria,
Vinculación y Desarrollo
Arq. Aldana Prece

Secretario de Posgrado
Arq. Iván Eladio Cabrera

Secretaria de Investigación
Arq. Fidela Antelo

Secretario Financiero
Cont. Jorge Luis Rasines

Secretario Técnico
Lic. Luciano Colasurdo

Secretario de Infraestructura Edilicia y
Planificación
Arq. Ezequiel Quijada

Secretaria de Comunicación y Tecnología
Educativa
Arq. Azul Colletti Morosano

Secretaria de Bienestar Docente
Arq. Paula Lapissonde

Director General Administración
CPN Diego Furrer



Comité editorial

Dr. Arq. Sergio Martín Blas

(Universidad Politécnica de Madrid. Madrid, España)

Dra. Arq. Virginia Bonicatto

(CONICET. Universidad Nacional de La Plata. La Plata, Argentina)

Dr. Arq. Gustavo Carabajal

(Universidad Nacional de Rosario. Rosario, Argentina)

Dra. Arq. Alejandra Contreras Padilla

(Universidad Nacional Autónoma de México. Distrito Federal, México)

Dra. Arq. Jimena Cutruneo

(CONICET. Universidad Nacional de Rosario. Rosario, Argentina)

Dr. DI. Ken Flávio Fonseca

(Universidade Federal do Paraná. Curitiba, Brasil)

Dra. Arq. Úrsula Exss Cid

(Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Valparaíso, Chile)

Dr. Arq. Rodrigo S. de Faria

(Universidad de Brasilia. Brasilia, Brasil)

Dra. Arq. Cecilia Galimberti

(CONICET. Universidad Nacional de Rosario. Rosario, Argentina)

Dra. Arq. Cecilia Marengo

(CONICET. Universidad Nacional de Córdoba. Córdoba, Argentina)

Dr. DI Alan Neumarkt

(Universidad Nacional de Mar del Plata. Mar del Plata, Argentina)

Dra. Arq. Cecilia Parera

(Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe, Argentina)

Dr. Arq. Anibal Parodi Rebella

(Universidad de la República. Montevideo, Uruguay)

Dra. DG. Mónica Pujol Romero

(Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina)

Universidad Nacional de Rosario. Rosario, Argentina)

Dra. Arq. Cecilia Raffa

(CONICET. Mendoza, Argentina)

Dra. Arq. Venettia Romagnoli

(CONICET. Universidad Nacional del Nordeste. Resistencia, Argentina)

Dr. Arq. Mirko Russo

(Università degli Studi di Napoli Federico II. Nápoles, Italia)

Dr. Arq. Jorge Miguel Eduardo Tomasi

(CONICET. Universidad Nacional de Jujuy. S.Salvador de Jujuy, Argentina)

Comité científico

Dra. Arq. Laura Alcalá

(CONICET. Universidad Nacional del Nordeste. Resistencia, Argentina)

Dr. Arq. Salvatore Barba

(Universidad de Salerno. Fisciano, Italia)

Dr. Arq. Rodrigo Booth

(Universidad de Chile. Santiago, Chile)

Dr. Arq. Renato Capozzi

(Universidad de Estudios de Nápoles "Federico II". Nápoles, Italia)

Dra. Arq. Adriana María Collado

(Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe, Argentina)

Dra. Arq. Claudia Costa Cabral

(Universidad Federal de Río Grande del Sur. Porto Alegre, Brasil)

Dra. Arq. Ana Cravino

(Universidad de Palermo. Buenos Aires, Argentina)

Dr. Arq. Carlos Ferreira Martins

(Universidad de San Pablo. San Carlos, Brasil)

Dr. Arq. Héctor Floriani

(CONICET. Universidad Nacional de Rosario. Rosario, Argentina)

Dr. Arq. Samuel Padilla-Llano

(Universidad de la Costa. Barranquilla, Colombia)

Dr. Arq. Alberto Peñín Llobell

(Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona, España)

Dra. Arq. Mercedes Medina

(Universidad de la República. Montevideo, Uruguay)

Dr. Arq. Joaquin Medina Warmburg

(Instituto de Tecnología de Karlsruhe. Karlsruhe, Alemania)

Dra. Arq. Rita Molinos

(Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina)

Dr. Arq. Fernando Murillo

(Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina)

Dra. Arq. Alicia Ruth Novick

(Universidad Nacional de General Sarmiento. Buenos Aires, Argentina)

Dr. Arq. Jorge Nudelman

(Universidad de la República. Montevideo, Uruguay)

Dr. Arq. Emilio Reyes Schade

(Universidad de la Costa. Barranquilla, Colombia)

Dra. Arq. Ana María Rigotti

(CONICET. Universidad Nacional de Rosario. Rosario, Argentina)

Dr. DI. Maximiliano Romero

(Politécnico de Milán, Italia)

Dr. Arq. José Rosas Vera

(Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile)

Dr. Arq. Joaquín Torres Ramo

(Universidad de Navarra. Pamplona, España)

Dra. Arq. Federica Visconti

(Universidad de Estudios de Nápoles "Federico II". Nápoles, Italia)

ÍNDICE

EDITORIAL

07 » 10

América Latina y la
circulación internacional de
saberes, modelos, políticas
y proyectos urbanos

Florencia Brizuela, Guillermo
Jajamovich, Diego Roldán

REFLEXIONES DE MAESTROS

11 » 24

La difusión de la planificación.
Agentes, mecanismos, redes
y teorías

Stephen V. Ward

CONVERSACIONES

25 » 35

Ciudades de América Latina
en perspectiva histórica,
transnacional y comparada

Leandro Benmergui por Guillermo
Jajamovich y Florencia Brizuela

DOSSIER TEMÁTICO

36 » 49

La institucionalización del
Urbanismo en Córdoba
(1927-1973)

Juan Sebastián Malecki y Martín
Fusco

50 » 61

Circulaciones. El plan Te-
chint (1959-1960) de Philipp
Lohbauer para Santa Cruz
de la Sierra

Ivo Renato Giroto

62 » 71

De la circulación interame-
ricana al Recôncavo Baiano

Larissa Grazielle Silva dos Santos

72 » 82

La conservación del pa-
trimonio como proyecto
urbano

Cecilia Beatriz Raffa

83 » 92

**Trayectorias cruzadas en
Chambimbal: Albano, Vau-
tier y Fals Borda**

Ana Patricia Montoya Pino, Nilce
Cristina Aravecchia Botas y Rosa
Milagros Aboy

93 » 103

**Tres escalas para pensar la
agencia de Emaús en Ar-
gentina en los años 60**

Anahí Pagnoni

104 » 115

**El modelo de políticas públicas
de ciclo-infraestructura del
BID y su traducción en el Área
Metropolitana de Mendoza**

Rodrigo Martín Magallanes

116 » 126

**TRedes empresariales trans-
nacionales y movilidad de
ideas en la producción urbana
latinoamericana**

Carolina Gonzalez Redondo

ENSAYOS

127 » 137

**La supermanzana como
dispositivo de traducción
urbana**

Massimo Triches

ARCHIVO DE OBRAS

138 » 147

**Centro Municipal de Distrito
(CMD) “Antonio Berni”**

Laureano Forero y Luis G.
Grossman

TEMAS LIBRES

148 » 159

**Expansión urbana y lógicas
de producción residencial
en una ciudad intermedia**

Mariel Avila y María Cecilia
Marengo

160 » 169

**La Iglesia católica y la pro-
ducción del hábitat latinoa-
mericano**

Verónica Cremaschi

170 » 175

Normas para autores





El modelo de políticas públicas de ciclo-infraestructura del BID y su traducción en el Área Metropolitana de Mendoza

The IDB's Cycling Infrastructure Public Policy Model and its Translation in the Mendoza Metropolitan Area

Rodrigo Martín Magallanes | 📞 0000-0001-9911-8436 | rm.magallanes@conicet.gov.ar
Instituto Multidisciplinario de Estudios Sociales Contemporáneos (IMESC/IDEHESI) CONICET, Argentina..

Recibido: 24 de febrero de 2026

Aceptado: 16 de junio de 2026

Español

El trabajo se inscribe en los debates sobre movilidad de políticas urbanas y gobernanza metropolitana en América Latina, analizando la circulación y traducción de políticas de movilidad sostenible vinculadas a la ciclo-infraestructura. El objetivo principal es analizar el rol del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en el ensamblaje y movilización de un modelo latinoamericano de políticas públicas de ciclo-infraestructura y examinar críticamente su traducción en el Área Metropolitana de Mendoza (AMM) entre 2018 y 2023. Metodológicamente, se adopta una estrategia cualitativa basada en análisis documental, entrevistas semiestructuradas y relevamientos territoriales de la infraestructura implementada.

Se sostiene que el BID desempeñó un rol central en la circulación sur-sur de políticas urbanas, ensamblando un modelo regional de movilidad ciclista a partir de financiamiento, manuales técnicos y redes de intercambio entre ciudades. Asimismo, se argumenta que la implementación de este modelo en el AMM dio lugar a una traducción metropolitana fragmentada, facilitada por UNICIPIO como espacio de coordinación, pero condicionada por fronteras municipales y acuerdos no vinculantes. En consecuencia, la Red Ciclovial del AMM realmente existente presentó diferencias respecto de la proyectada, expresadas en discontinuidades territoriales, reducción de kilómetros y pérdida de la mirada integral e interjurisdiccional del *master plan*.

Palabras clave: movilidad de políticas, movilidad sustentable, infraestructura ciclista, gobernanza metropolitana, planificación urbana

English

This paper contributes to contemporary debates on urban policy mobility and metropolitan governance in Latin America by examining the circulation and translation of sustainable mobility policies linked to cycling infrastructure. The primary objective is to analyze the role of the Inter-American Development Bank (IDB) in assembling and mobilizing a Latin American model of public policy for cycling infrastructure while critically examining its translation within the Mendoza Metropolitan Area (MMA) between 2018 and 2023. Methodologically, the study adopts a qualitative approach based on documentary analysis, semi-structured interviews and territorial surveys of the implemented infrastructure. It is argued that the IDB played a pivotal role in South-South urban policy circulation by assembling a regional model of cycling mobility through funding mechanisms, technical manuals, and city-to-city exchange networks. Furthermore, it is posited that the implementation of this model in the MMA led to a fragmented metropolitan translation facilitated by UNICIPIO (Consejo de Coordinación de Políticas Públicas para el Área Metropolitana del Gran Mendoza) as a space for coordination but conditioned by municipal borders and non-binding agreements. Consequently, the existing MMA cycling network diverged from the original design. This was reflected in territorial discontinuities, reduced mileage and a dilution of the comprehensive, interjurisdictional vision initially outlined in the Master Plan.

Key words: policy mobility, sustainable mobility, cycling infrastructure, metropolitan governance, urban planning

» Introducción

En las últimas décadas, las ciudades de América Latina experimentaron intensos procesos de expansión metropolitana y aumento de la motorización individual, consolidando modelos de movilidad urbana altamente dependientes del automóvil. Este proceso profundizó problemas de congestión vehicular, contaminación ambiental y desigualdad en el acceso a servicios, posicionando a la movilidad sostenible como una cuestión central en la planificación contemporánea (Herce Vallejo, 2009). Estos lineamientos adquirieron mayor relevancia a escala global a partir de la consolidación de marcos institucionales internacionales como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Nueva Agenda Urbana (NAU) impulsada por Naciones Unidas. Estos acuerdos promovieron la incorporación de políticas de movilidad sustentable, reducción de emisiones y la adopción de un enfoque metropolitano en la planificación de políticas públicas.

En este contexto, la promoción de la infraestructura ciclista y el uso de la bicicleta se erigió

como una alternativa de movilidad sostenible adquiriendo creciente relevancia a escala global, expandiéndose con fuerza en América Latina durante la última década. Impulsadas por gobiernos locales, organismos internacionales de crédito, empresas consultoras y redes de ciudades, estas políticas circularon como *mejores prácticas* de planificación urbana. Si bien la circulación de políticas continuó mostrando una dirección predominantemente norte-sur, principalmente con ciudades europeas como referencias, algunas experiencias latinoamericanas lograron posicionarse como referencias regionales e internacionales en materia de ciclo-infraestructura. Entre ellas, se destacan las políticas para el incentivo al uso de la bicicleta desarrolladas en Bogotá, Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), Río de Janeiro, entre otras (Peciña-López, 2022).

En este proceso, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) tuvo un rol protagónico en la promoción del uso de la bicicleta, sobre todo a partir de la construcción de un modelo de política pública de ciclo-infraestructura

latinoamericana. En el año 2013 creó la red Biciciudades que se erigió como el espacio donde sistematizó experiencias regionales en manuales, generó instancias de intercambio para gestores, brindó asistencia técnica y financiamiento a gobiernos locales de ciudades de la región, principalmente a ciudades intermedias. Entre las experiencias financiadas por el BID se destaca el Área Metropolitana de Mendoza (AMM), localizada en la provincia de Mendoza (Argentina), por la incorporación de una red de ciclo-infraestructura con un enfoque metropolitano.

En ese sentido, el objetivo de este artículo es analizar el rol del BID en la movilización de un modelo de política pública ciclo-infraestructura latinoamericana, y examinar críticamente su traducción en el AMM entre 2018 y 2023. Para ello, se adopta el enfoque de la movilidad de políticas urbanas, entendiendo que las políticas circulan entre ciudades mediante redes, organismos internacionales y actores técnicos, siendo reinterpretadas y adaptadas a cada contexto local (Peck y Theodore, 2010; Temenos y McCann, 2012).

El caso del AMM resulta relevante para analizar los procesos de circulación y traducción de políticas de movilidad sostenible en ciudades intermedias latinoamericanas. En el año 2016, el Gobierno de Mendoza creó al Consejo de Coordinación de Políticas Públicas (UNICIPIO) como experimento de gobernanza metropolitana buscando coordinar políticas entre los municipios de la metrópolis y canalizar financiamientos orientados al desarrollo urbano sostenible. En este proceso, UNICIPIO actuó como el principal nexo institucional entre el AMM y el BID, canalizando la incorporación a la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) y el acceso al financiamiento del programa Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), ejecutado por el Gobierno de la Nación Argentina (Magallanes et al., 2024). Esta articulación permitió avanzar en la planificación y construcción de la Red Ciclovía del Área Metropolitana de Mendoza (RCAMM), concebida bajo los lineamientos y el modelo de ciclo-infraestructura propuesto por el organismo.

Si bien desde 2011 algunos municipios habían desarrollado los primeros carriles exclusivos para bicicletas, estas iniciativas respondían principalmente a una lógica recreativa y presentaban una importante heterogeneidad en sus características físicas, reflejando la ausencia de criterios comunes entre municipios. A partir de la articulación institucional de UNICIPIO, se impulsó la construcción de la RCAMM de forma integrada, orientada a consolidar a la bicicleta como alternativa de transporte. Concebimos a esta política como una traducción local del modelo de política pública de ciclo-infraestructura promovido por el BID para ciudades latinoamericanas.

Metodológicamente, la investigación adopta una estrategia cualitativa y multiescalar que permite abordar dos hipótesis principales. En primer lugar, que el BID desempeñó un rol central en la construcción y movilización regional de un modelo latinoamericano de políticas públicas de ciclo-infraestructura, actuando como

articulador de financiamiento, asesoramiento técnico y difusión de mejores prácticas urbanas. En segundo lugar, se argumenta que la traducción de este modelo en el AMM fue facilitada por UNICIPIO como espacio de coordinación metropolitana para la creación de una red ciclovía homogénea e integrada. Sin embargo, su implementación evidenció un proceso de traducción metropolitana fragmentada, condicionado por una gobernanza basada en acuerdos voluntarios, fragmentación institucional y ausencia de un marco legal vinculante entre el ente y los municipios. En consecuencia, la RCAMM realmente existente presentó diferencias respecto de la proyectada, expresadas en discontinuidades territoriales, reducción de kilómetros planificados y pérdida de la mirada integral e interjurisdiccional del *master plan*.

» Marco teórico y antecedentes

Este trabajo adopta el enfoque de la movilidad de políticas urbanas, entendido como un proceso socioespacial que permite analizar cómo determinadas políticas circulan entre ciudades, conectando los espacios donde son formuladas, los actores que las movilizan y los territorios donde son implementadas (Temenos y McCann, 2012). En un contexto de creciente globalización, la circulación de políticas se ha intensificado a través de organismos internacionales, redes de ciudades y consultoras que producen, ensamblan y difunden conocimientos urbanos bajo la forma de modelos, soluciones o mejores prácticas (Harris y Moore, 2011).

Desde esta perspectiva, las ciudades no son receptoras pasivas de políticas externas, sino que son los gestores urbanos quienes participan activamente en procesos de búsqueda, aprendizaje y adaptación de experiencias consideradas exitosas (McCann y Ward, 2013). Por ello, las políticas no viajan como paquetes cerrados, sino que son permanentemente interpretadas y transformadas mediante procesos de traducción, entendidos como la adaptación y resignificación de ideas, instrumentos y modelos

circulantes en función de las capacidades institucionales, políticas y características socioespaciales de cada contexto específico (Peck y Theodore, 2010). En consecuencia, su territorialización refiere a la forma concreta que dichas políticas adquieren al materializarse en cada territorio. En este proceso, las fronteras institucionales y geográficas actúan como espacios de negociación y reensamblaje que condicionan la forma final que adoptan las políticas en cada contexto (Longhurst y McCann, 2017).

Si bien la movilidad de políticas urbanas continúa mostrando una circulación predominantemente norte-sur, en las últimas décadas algunas experiencias latinoamericanas adquirieron una notable capacidad de difusión regional e internacional. La consolidación de redes de ciudades, programas de cooperación y organismos multilaterales contribuyó a la construcción y circulación de estas experiencias como mejores prácticas urbanas. En el campo de la movilidad sostenible, se destacan el sistema BRT de Curitiba, el Transmilenio y la Ciclovía de Bogotá, convertidas en referencias regionales ampliamente movilizadas (Jajamovich et al., 2022; Montero, 2017).

En el marco de la crisis climática y la consolidación de marcos globales como los ODS y la NAU, estos organismos internacionales promovieron la circulación de soluciones sustentables. Estas son entendidas como modelos, programas de infraestructuras verdes que circulan entre ciudades como respuestas replicables a problemáticas urbanas, articulando objetivos ambientales, económicos y de desarrollo urbano (Temenos y McCann, 2012).

En este escenario, la gobernanza metropolitana (GM) también adquirió mayor relevancia, entendida como un conjunto de arreglos institucionales entre distintos niveles de gobierno y actores no gubernamentales, orientados a coordinar políticas y servicios más allá de los límites municipales (Slack, 2019). En América Latina, estos mecanismos presentan grados desiguales de institucionalización y suelen caracterizarse

por una fuerte dependencia de marcos legales nacionales y recursos externos. En Argentina, existe un vacío de gobierno a esta escala y ausencia de reconocimiento jurídico formal, pero como respuesta a ello desde la década de 2010 surgieron diversos entes metropolitanos marcados por una débil institucionalización y una alta dependencia de acuerdos políticos coyunturales (Mazzalay et al., 2022).

Siguiendo a Longhurst y McCann (2017), esta fragmentación metropolitana genera fronteras institucionales que condicionan tanto la circulación como la territorialización de las políticas públicas. Aunque los arreglos de gobernanza metropolitana pueden facilitar la traducción de políticas que requieren coordinación interjurisdiccional, la coexistencia de múltiples actores y competencias produce reinterpretaciones y adaptaciones que dan lugar a configuraciones territoriales específicas. En este sentido, proponemos la noción de traducción metropolitana fragmentada para dar cuenta de aquellos procesos en los que las políticas movilizadas son reformuladas en contextos de gobernanza débil o no vinculante. En consecuencia, para el caso de estudio resulta pertinente distinguir entre el modelo de referencia, la traducción anunciada por los gestores locales y el modelo realmente existente que emerge de su implementación.

» Metodología

La investigación adopta una estrategia metodológica cualitativa basada en un estudio de caso multiescalar que articula la escala regional latinoamericana y la escala metropolitana del AMM. Para abordar los procesos de circulación y traducción de políticas urbanas se implementó una triangulación de técnicas de recolección de información compuesta por entrevistas semiestructuradas, análisis documental, y relevamiento territorial.

En cuanto a las fuentes documentales, a escala regional, se analiza una serie de diez manuales publicados entre 2013 y 2019 en la biblioteca Felipe Herrera del BID. La selección documental

se orientó a identificar los criterios técnicos, narrativas y referencias a mejores prácticas desarrolladas en ciudades de la región, mediante las cuales el organismo ensambla y difunde un modelo latinoamericano de política pública para la promoción de la ciclo-infraestructura.

A escala metropolitana, se profundizó en el análisis del *master plan* de la RCAMM, complementando con artículos de la prensa escrita y documentos institucionales vinculados a UNICIPIO y a los municipios participantes. Asimismo, se realizaron entrevistas semiestructuradas a actores estratégicos involucrados en el diseño e implementación de la política, entre ellos a la directora de UNICIPIO y al consultor responsable del *master plan*. Finalmente, la observación directa y el relevamiento de campo permitieron registrar las características de la infraestructura efectivamente ejecutada, elaborando fotografías y mapas temáticos orientados a contrastar el diseño planificado con el modelo realmente existente en el territorio metropolitano.

» El BID en el ensamblaje de un modelo de política pública de ciclo-infraestructura

Durante la última década, el BID se consolidó como uno de los principales actores en la circulación de políticas de movilidad sostenible en América Latina y el Caribe. A través de programas como la ICES, la creación de la Red de Ciudades BID y diversos mecanismos de asistencia técnica y financiamiento, el organismo promovió la difusión de soluciones sustentables orientadas a gobiernos locales y áreas metropolitanas. En ese sentido, entendemos que actuó como un ensamblador de experiencias urbana de la región, seleccionando, sistematizando y difundiendo prácticas consideradas exitosas para transformarlas en modelos replicables de intervención.

En materia de movilidad ciclística, el análisis de diez documentos técnicos publicados entre 2013 y 2019 (ver figura 1) permite identificar la construcción progresiva de un modelo latinoamericano de política pública de

ciclo-infraestructura. Este modelo se inspiró inicialmente en la experiencia de Bogotá, pero progresivamente fue incorporando aprendizajes provenientes de otras ciudades de la región, destacando a CABA, Ciudad de México, Río de Janeiro, Santiago de Chile y Rosario. De este modo, el organismo produjo una abstracción regional que combinó experiencias diversas y las transformó en un repertorio estandarizado de recomendaciones destinadas a gobiernos locales (Rodríguez Porcel, Pinto Ayala, Páez et al., 2017).

En este trabajo utilizamos el concepto de ciclo-infraestructura en el sentido empleado por los manuales del BID, entendiéndolo como el conjunto de infraestructuras, equipamientos y dispositivos destinados al uso exclusivo o compartido de la bicicleta. Esta noción incluye incorporación de: redes ciclovías continuas, seguras e integradas al transporte público; carriles exclusivos segregados o delimitados mediante señalización sobre la calzada o vereda, de carácter uni o bidireccional; señalética vertical y horizontal; ciclo-estacionamientos seguros –particularmente aquellos con soporte tipo U invertida–; sistemas de bicicletas compartidas (SBC) y demás mobiliario ciclista.

Conviene señalar que las denominaciones utilizadas para los carriles exclusivos varían según los contextos de cada país. En Colombia, particularmente en Bogotá, el término ciclorruta refiere a la infraestructura vial exclusiva para circulación de bicicleta, mientras que ciclovía es el nombre que tuvo el programa recreativo de cierre temporal de calles los días domingos implementado desde la década de 1970 (Montero, 2017). En cambio, en Argentina el término ciclovía es el nombre que suele utilizarse para los carriles exclusivos emplazados sobre la calzada vehicular y segregados mediante elementos físicos o señalización específica, mientras que bicisenda refiere generalmente a los trazados desarrollados sobre veredas, parques o espacios verdes (Ministerio de Transporte de Argentina, 2023). Para evitar confusiones, a lo largo del



Figura 1. Tapas de documentos de promoción de la bicicleta publicadas por el BID entre 2013 y 2021. Fuente. Biblioteca del BID Manuel Herrera

artículo utilizamos las adaptaciones conceptuales argentinas de ciclovías y bicisendas.

Bogotá ocupó un lugar central como referencia por la incorporación temprana de infraestructura ciclista, la promoción del uso cotidiano de bicicleta y su incorporación dentro de las políticas de movilidad urbana. En las últimas décadas la experiencia bogotana también mostró la evolución en las formas de diseño de la infraestructura, pasando progresivamente de intervenciones localizadas sobre las veredas a la redistribución del espacio vial mediante carriles exclusivos sobre la calzada. Este proceso consolidó la idea de que la promoción de la bicicleta requería disputar espacio previamente destinado al automóvil y articular la infraestructura ciclista con estrategias más amplias de movilidad urbana (Van Laake et al., 2025).

Sin embargo, el modelo construido por el BID no se limitó a la experiencia bogotana. CABA fue incorporada como referencia en materia de planificación estratégica, fortalecimiento institucional de la política ciclística y desarrollo de SBC Ecobici, destacándose también por la incorporación de la perspectiva de género en la planificación de la movilidad activa (Díaz y Rojas, 2017). Por su parte, Río de Janeiro y Ciudad de México aportaron experiencias vinculadas a la implementación y gestión de SBC, mientras que Santiago de Chile y Rosario fueron destacadas por el desarrollo de redes cicloviarias y la adaptación de estas políticas a distintos contextos urbanos. De este modo, el BID configuró un modelo regional que articuló infraestructura física, gestión pública, regulación, promoción cultural y SBC como componentes complementarios de una misma estrategia de movilidad sustentable. El primer antecedente identificado en la construcción de este modelo fue el informe Biciciudades 2013, elaborado por el BID junto con la American University en el marco de la ICES. Este trabajo relevó infraestructura, políticas públicas y organizaciones vinculadas al ciclismo urbano en distintas ciudades latinoamericanas, destacando las brechas existentes y

visibilizando experiencias consideradas exitosas (Baumann et al., 2013). A partir de este diagnóstico, el BID impulsó el espacio Biciciudades concebido como una plataforma regional de intercambio y difusión de conocimientos entre gobiernos, especialistas y organizaciones de la sociedad civil, promoviendo la circulación de buenas prácticas y su incorporación en las agendas urbanas de la región.

Posteriormente, publicaciones como *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe* (Ríos et al., 2015), *¡A todo pedal! Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas* (Terraza et al., 2016) y la serie de manuales producidos junto a la Universidad de Los Andes (Colombia) en 2017 fueron ampliando y sistematizando los componentes del modelo. Estos documentos promovieron la incorporación de planes maestros de bicicleta, adecuación de marcos regulatorios, generación de capacidades institucionales, la incorporación del sector privado, el desarrollo de campañas de promoción de ciclismo urbano y la implementación de SBC. Además, enfatizaron en la necesidad de construir redes extensas, conectadas y de cobertura metropolitana, integradas al transporte público y conformadas por carriles exclusivos separados del tránsito motorizado mediante separadores físicos y criterios estandarizados de diseño. Para ello, sugirieron la planificación interjurisdiccional para garantizar condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad y conectividad para los usuarios (Terraza et al., 2016).

Asimismo, estos documentos difundieron experiencias consideradas ejemplares en distintos aspectos de la política ciclística (Rodríguez Porcel et al., 2017). En ese sentido, Bogotá continuó ocupando un lugar central por el desarrollo de su red de infraestructura y la promoción de la bicicleta como medio de transporte. A su vez, se destaca CABA como principal referencia argentina y una de las más influyentes de la región, difundiendo innovaciones en gestión, financiamiento e integración modal que fueron replicadas en la construcción de la RCAMM.

El último componente incorporado al modelo fue el de los SBC como propuesta para la reducción de gases de efecto invernadero y de integración de la bicicleta a la oferta de transporte público. La *Guía para la estructuración de sistemas de bicicletas compartidas* (Castellanos et al., 2019) sistematizó experiencias internacionales y latinoamericanas, ofreciendo lineamientos para el diseño, financiamiento y operación de estos sistemas, destacando al SBC de CABA y Río de Janeiro. Con ello, el BID completó una propuesta integral que no se limitaba a la construcción de infraestructura física, sino que articulaba intervenciones sobre el espacio urbano, instrumentos de gestión pública, marcos normativos y mecanismos de coordinación institucional.

En consecuencia, sostenemos que el BID desempeñó un papel central en la movilización regional de políticas públicas favorables a la ciclo-infraestructura, consolidando un modelo de referencia a través de asistencia técnica, financiamiento y cooperación urbana. Tal como señala el organismo, este modelo fue adaptado en diversas ciudades intermedias de la región, entre ellas Manaos, San Salvador de Bahía (Brasil), Santo Domingo (República Dominicana), Tegucigalpa (Honduras), Montevideo (Uruguay) y el AMM, caso que analizamos a continuación.

» UNICIPIO y la traducción del modelo de ciclo-infraestructura del BID en el AMM

El AMM se localiza en el oasis norte de la provincia de Mendoza, es el cuarto aglomerado urbano más importante de la República Argentina y su población total alcanza al millón de habitantes, concentrando el 65% de la población provincial (CIPPEC, 2019). Comprende los espacios urbanos de los departamentos de la Ciudad de Mendoza¹, Godoy Cruz, Guaymallén, Las Heras, Maipú y Luján de Cuyo (ver figura 2). Al igual que otras áreas metropolitanas latinoamericanas, en las últimas décadas experimentó procesos de expansión urbana dispersa, crecimiento de la motorización individual y consolidación



Figura 2. Ciclovía municipal (izquierda) y Ciclovía estandarizada de UNICIPIO (derecha) en Ciudad de Mendoza. Fuente: fotografía propia, 2025.

de grandes corredores viales orientados al automóvil, generando problemas de congestión, fragmentación territorial y dependencia del transporte motorizado (Magallanes et al., 2024). En este contexto, la planificación estratégica adquirió una creciente relevancia a partir de la sanción de la ley provincial n°8051 que transformó al Ordenamiento Territorial en política de estado, proceso que se consolidó con la publicación del Plan Provincial de Ordenamiento Territorial en 2018 y los planes municipales publicados años siguientes. En ese marco, el Gobierno de Mendoza creó en 2016 al ente UNICIPIO, concebido como un experimento de gobernanza metropolitana orientado a fortalecer la coordinación entre municipios del AMM, incluyendo al municipio de Lavalle, y canalizar financiamiento para proyectos de desarrollo urbano sostenible. Su creación estuvo vinculada al Programa DAMI I, ejecutado por el gobierno nacional y financiado por el BID, y facilitó el ingreso del AMM a la ICES, consolidando al ente como el principal espacio institucional de articulación entre los gobiernos locales y el organismo internacional (Magallanes y Avila, 2022).

Sin embargo, UNICIPIO no constituyó una autoridad metropolitana con capacidad de gobierno sobre el conjunto del territorio. Surgió mediante un decreto impulsado por el gobierno provincial para promover la participación y alianzas entre municipios, bajo un esquema de adhesión voluntaria. Si bien puede firmar convenios y contratar servicios, su autonomía es relativa, ya que depende de la aprobación de los municipios y del gobierno provincial, y sus decisiones son meramente indicativas. Su débil institucionalización se expresa en la ausencia de presupuesto propio, la dependencia de financiamiento externo y la escasa representatividad derivada de que sus autoridades son designadas exclusivamente por el gobierno provincial. Estas características son relevantes para comprender la implementación de la RCAMM, ya que UNICIPIO fue promovido por el BID como instancia de coordinación metropolitana en el marco de la ICES, y actuó como el principal mediador local en la traducción del modelo regional de ciclo-infraestructura. La construcción de esta red se desarrolló sobre un territorio con experiencias previas de infraestructura para bicicletas. Los primeros

carriles exclusivos surgieron en Godoy Cruz desde 2011, a partir de la reconversión de antiguos terrenos ferroviarios en un parque lineal de 4.5 km que incorporó bicisendas y ciclovías recreativas. Esta iniciativa fue uno de los principales antecedentes provinciales y contribuyó a legitimar su incorporación en otros municipios del AMM. Por su parte, la Ciudad de Mendoza implementó en 2012 sus primeros carriles exclusivos sobre calles, aunque su diseño evidenció deficiencias técnicas en cuanto al ancho y la ubicación, generando conflictos con otros usuarios. En los años siguientes los demás municipios metropolitanos también comenzaron a incorporar carriles exclusivos, principalmente bicisendas en espacios públicos, aunque de manera fragmentada, sin coordinación metropolitana ni criterios técnicos compartidos, respondiendo más a una lógica recreativa que de movilidad cotidiana. Asimismo, entre 2014 y 2023 Godoy Cruz y Ciudad de Mendoza implementaron conjuntamente el programa En la bici, un experimento de SBC gratuito articulado con las ciclovías existentes (Ortiz y UNICIPIO, 2018).

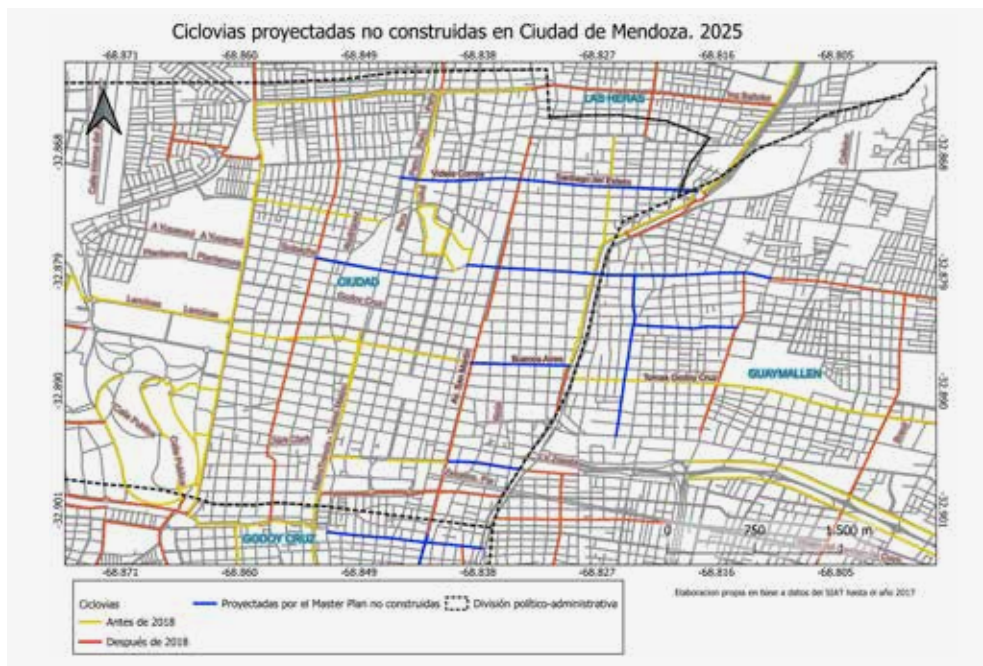
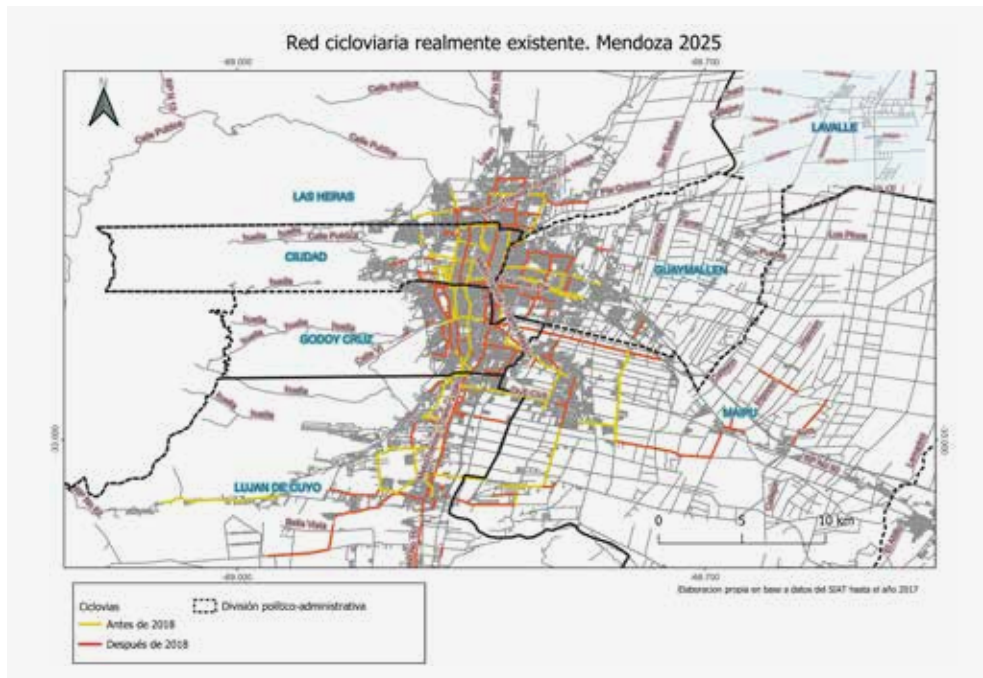


Figura 3. La Red Ciclovía del AMM realmente existente, 2018-2025. Fuente: elaboración propia. | Figura 4. Mapa de ciclovías proyectadas no construidas en la conexión Ciudad de Mendoza-Guaymallén y Ciudad-Godoy Cruz, 2025. Fuente: Elaboración propia.

Tal como muestra el relevamiento hecho para el Master Plan RCAMM, en el año 2018 ya existían 167.2 kilómetros (km) de carriles exclusivos para bicicletas municipales ya construidas o en obra, de los cuales 41.1 km se contabilizaban en Luján de Cuyo, 37.6 km en Maipú, 33.7 km en Ciudad de Mendoza, 18.4 km en Godoy Cruz, 17.7 km en Guaymallén, 12.4 km en Las Heras y 6.1 km en Lavalle. Esta infraestructura mostraba una marcada heterogeneidad, ya que algunos municipios privilegiaron bicisendas sobre las veredas y espacios verdes, mientras otros desarrollaron bicisendas sobre la calzada. También existían diferencias en los anchos de los carriles, los sistemas de segregación física, la señalización horizontal y vertical (ver figura 2), la semaforización y la provisión de estacionamientos para bicicletas (Ortiz y UNICIPIO, 2018).

Fue sobre este escenario donde comenzó el proceso de traducción del modelo políticas públicas de ciclo-infraestructura promovido por el BID. A partir del financiamiento DAMI II, UNICIPIO coordinó la elaboración del *master plan* RCAMM junto con representantes técnicos asignados por cada municipio del AMM, especialistas provinciales y del BID, y un consultor externo con experiencia en planificación ciclovía en Rosario y CABA. En representación del BID participó la coautora del manual *Mujeres y ciclismo urbano*, basado en la experiencia de CABA, cuya trayectoria en programas de gobernanza metropolitana y movilidad sostenible en la región le otorgó un rol relevante en el diseño de la infraestructura, tal como expresó la directora de UNICIPIO: “las consultoras del BID lo que hicieron fue asesorarnos en todo lo que tenía que ver con la seguridad vial del ciclista y con las medidas estandarizadas a nivel internacional, con el tipo de pintura y con la traza” (comunicación personal, 30 de mayo de 2023).

El objetivo consistía en transformar un conjunto disperso de intervenciones locales en una red integrada de alcance metropolitano que permitiera consolidar a la bicicleta como alternativa de transporte urbano. La propuesta retomó



Figura 5. Rodados de BiciTRAN (izquierda) y contador de bicicletas (derecha) en Ciudad de Mendoza. Fuente: fotografía propia, 2025.

varios de los componentes centrales difundidos por el BID en sus manuales y guías de ciclo-infraestructura. Su característica principal fue la construcción de una red continua e interconectada, la adopción de estándares comunes de diseño, la priorización de corredores estratégicos para desplazamientos cotidianos, la incorporación de estacionamientos para bicicletas, el fortalecimiento de mecanismos de coordinación intermunicipal y la integración con otras políticas de movilidad sostenible comprendidas en el Plan Integral de Movilidad del AMM.

Tal como planteó el consultor, el trazado de la red tuvo como criterio general “lograr un balance geográfico, una cobertura de zonas de mayor densidad, un buen acercamiento a los principales destinos de las zonas más pobladas. El enfoque siempre fue hacia una movilidad de usos cotidianos y no necesariamente recreativo” (comunicación personal, 30 de noviembre de 2023). En ese sentido, en la traducción local estableció un criterio propio diseñando ciclovías/bicisendas cada 400 metros buscando garantizar la proximidad de la infraestructura a las áreas urbanizadas y consolidar una red accesible para la población.

El resultado de este proceso fue un *master plan* que proyectaba inicialmente una red de 223.5 km, organizada en dos etapas sucesivas de ejecución. Una de sus principales innovaciones consistía en priorizar las conexiones intermunicipales, entendidas como elementos fundamentales para construir una red verdaderamente metropolitana. Sin embargo, la implementación efectiva presentó diferencias significativas respecto a la planificación original, tal como mostramos a continuación.

» La traducción fragmentada de la RCAMM realmente existente

Las obras de la RCAMM se ejecutaron recién entre 2021 y 2023 y durante ese período el proyecto fue reformulado en distintas oportunidades. La red proyectada inicialmente fue reducida primero a aproximadamente 110 km y finalmente las autoridades provinciales informaron la construcción de sólo 70 km mediante financiamiento DAMI. Paralelamente, algunos municipios desarrollaron nuevas ciclovías en este período, comprendidas por fuera de los corredores previstos en el *master plan*, especialmente en los casos de Godoy Cruz y Luján de Cuyo.

El relevamiento de campo realizado entre octubre y diciembre de 2025 permitió construir el mapa de la RCAMM realmente existente (ver figura 3), presentando en color amarillo y las ciclovías/bicisendas existentes al año 2018 presentadas en el plan maestro, y en naranja las ciclovías/bicisendas construidas en cada municipio en el período 2018-2025.

Este trabajo también permitió identificar diferencias entre la red proyectada y la infraestructura realmente existente. Los principales desajustes se observan en aquellos corredores que requerían coordinación interjurisdiccional. Varias de las conexiones previstas para articular municipios fueron ejecutadas de manera parcial o directamente no llegaron a construirse. En ese sentido, la implementación de la RCAMM constituye una expresión de lo que denominamos traducción metropolitana fragmentada, entendida como un proceso en el que las fronteras institucionales reconfiguran las políticas movilizadas durante su territorialización.

El mapa de la figura 4 toma como caso testigo a las ciclovías/bicisendas existentes en Ciudad de Mendoza y las conexiones con Guaymallén y Godoy Cruz, donde se observa la persistencia

de interrupciones y discontinuidades producto de conflictos de intereses y desacuerdos políticos entre gestores municipales. Las líneas azules muestran las ciclovías/bicisendas que se proyectaban en el master plan y que no se terminaron construyendo, revelando una marcada desconexión y falta de criterios común que genera mayor peligrosidad para usuarios que acceden al centro urbano por estos corredores.

La concentración de tramos inconclusos (líneas azules en el mapa) en corredores este-oeste estratégicos para la movilidad metropolitana refleja una traducción metropolitana fragmentada, en la que las fronteras institucionales entre Ciudad de Mendoza y Guaymallén obstaculizaron la coordinación requerida para su materialización.

Estas diferencias no implicaron un abandono completo de los lineamientos promovidos por el BID. Por el contrario, durante la implementación se incorporaron componentes del modelo vinculados al diseño de la infraestructura. En este sentido, se homogeneizó el color de los carriles construidos por UNICIPIO, se estandarizó la señalización vertical y horizontal y se incorporaron segregadores adaptados al ancho y jerarquía de las calles. La mayoría se construyó con un ancho de 2 metros, aunque en algunos casos fue reducido por conflictos con otros usuarios. También se incorporaron 730 cicletteros en edificios y espacios públicos, pero sin sistemas de seguridad asociados.

Otro de los aportes más importantes fue la implementación progresiva del SBC que, si bien entre 2014-2023 existió el programa En la bici, desarrollado únicamente entre Ciudad de Mendoza y Godoy Cruz, en el año 2023 lanzó el programa BiciTRAN como propuesta superadora que buscó fortalecer la intermodalidad del transporte metropolitano. Estas bicicletas son gestionadas por el Gobierno de Mendoza, suministradas por la empresa Smod y desde comienzos de 2026 cuentan con auspicio del banco Supervielle (ver figura 5), siguiendo con la propuesta de asociación público-privada que

sugiere el manual del BID. Desde su lanzamiento en agosto de 2023, el servicio experimentó una expansión progresiva; según datos de la aplicación BiciTRAN, para agosto de 2025 contaba con 550 bicicletas distribuidas en 88 estaciones: 29 en Ciudad de Mendoza, 27 en Godoy Cruz, 18 en Guaymallén, 10 en Luján de Cuyo, 4 en Las Heras, ninguna en Maipú y Lavalle.

También adoptó aspectos del modelo vinculados a la adecuación de los marcos normativos, estableciendo disposiciones para el reconocimiento de la bicicleta como vehículo y la priorización de la movilidad activa. Se modificó el artículo 44 de la ley provincial n° 9024 para exigir el uso de casco homologado y luces para bicicletas o vehículos sin motor, aunque su aplicación y control fueron limitados. También se elaboró el *Manual del ciclista urbano*, donde sistematizaron criterios de circulación, articulándose con la normativa provincial de seguridad vial vigente. Algunos municipios desarrollaron programas de promoción del uso de la bicicleta con la celebración del Día de la bicicleta en Ciudad de Mendoza y el programa Al trabajo en bici en Godoy Cruz. Por último, ambos municipios incorporaron sistemas de monitoreo y conteo de bicicletas en ciclovías para generar estadísticas sobre de uso (ver figura 5), tal como recomendaban los manuales y el consultor.

En conjunto, la experiencia del AMM evidencia una incorporación significativa de los instrumentos promovidos por el BID adaptados a la escala local. No obstante, las diferencias entre la red proyectada y la ejecutada, especialmente en los corredores intermunicipales, revelan tensiones entre la planificación metropolitana y la implementación municipal, así como las limitaciones de UNICIPIO para consolidar una gobernanza metropolitana efectiva.

» Reflexiones finales

Las políticas de movilidad sostenible y la expansión de la ciclo-infraestructura en América Latina forman parte de procesos de movilidad de políticas urbanas. En ellos, organismos

internacionales, redes de ciudades y gobiernos locales participan en la circulación y territorialización de modelos que no viajan como paquetes cerrados, sino como ensamblajes abiertos reinterpretados según las capacidades institucionales, relaciones de poder y condiciones materiales de cada contexto.

El trabajo mostró que el BID desempeñó un rol central en la construcción de un modelo latinoamericano de políticas públicas de ciclo-infraestructura, articulando financiamiento, producción de conocimiento experto y difusión regional de mejores prácticas. A diferencia de otros procesos históricos de circulación de políticas predominantemente en dirección norte-sur, el banco promovió la circulación sur-sur de políticas urbanas, ensamblando experiencias regionales exitosas desarrolladas en ciudades como Bogotá, CABA, entre otras. A partir de estas experiencias, el BID ensambló y consolidó un modelo estandarizado de políticas públicas para la movilidad ciclista que incorporó lineamientos sobre infraestructura, gestión pública, coordinación interjurisdiccional y regulación urbana. De este modo, el organismo no sólo financió obras, sino que también contribuyó a definir cómo las ciudades deben planificar e implementar la ciclo-infraestructura, incorporando el enfoque metropolitano.

La experiencia del AMM evidencia que la traducción de estos modelos depende de arreglos institucionales y políticos específicos. Proponemos comprender este proceso como una traducción metropolitana fragmentada, donde las fronteras institucionales reconfiguraron las políticas movilizadas durante su territorialización. En este caso, aunque UNICIPIO buscó articular municipios, canalizar financiamiento y coordinar instrumentos comunes de planificación, su coordinación efectiva sobre el territorio metropolitano estuvo limitada por su débil institucionalización, la ausencia de capacidades vinculantes y la dependencia de acuerdos voluntarios. En consecuencia, persistieron prioridades diferenciadas de cada municipio, discontinuidades en la red y conflictos interjurisdiccionales.

Si bien la traducción local del modelo incorporó aspectos centrales promovidos por el BID – como la estandarización de criterios de diseño de la infraestructura física, la planificación de una red integrada a políticas más amplias de movilidad, la incorporación de SBC, manuales para ciclistas y adecuación normativa–, su implementación fue parcial y desigual. Durante los años transcurridos entre la presentación del *master plan* y su efectiva ejecución, la política perdió progresivamente algunos de sus componentes. La reducción de kilómetros proyectados, la discontinuidad de corredores estratégicos, el encarecimiento del presupuesto y la priorización fragmentada realizada por cada municipio debilitaron la mirada integral e interjurisdiccional inicialmente planteada.

De este modo, la RCAMM realmente existente constituye una expresión de traducción metropolitana fragmentada, en la que las políticas movilizadas son adaptadas, negociadas y reformuladas en función de las capacidades institucionales, disputas territoriales y condicionamientos políticos presentes en cada escala de gobierno. Será motivo de futuras investigaciones profundizar en los usos, las formas de apropiación y valoraciones tienen los/as ciclistas de la infraestructura implementada. •

NOTAS

1- Nota de edición: Ciudad de Mendoza es el nombre propio de la división político-administrativa, topónimo institucional oficial, que designa al municipio de la capital de la provincia que, junto con Godoy Cruz, Guaymallén, Las Heras, Maipú y Luján integran el Área Metropolitana de Mendoza.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

• Baumann, C., Bojacá, M., Rambeau, M. y Zéles-te, W. (2013). *Biciudades: un estudio regional acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte en América Latina y el Caribe*. BID. <https://tinyurl.com/25pz7cwh>

• Castellanos, S., De la Lanza, I., Bray Sharpin, A., Lleras, N., Lo Re, L. y Amezola Rodríguez,

D. (2019). *Guía para la estructuración de sistemas de bicicletas compartidas*. BID. <https://doi.org/10.18235/0002391>

• CIPPEC. (2019). *Hacia el desarrollo urbano integral del Área Metropolitana de Mendoza (UNICIPIO)*. Una propuesta de co-creación de políticas públicas y planificación. CIPPEC. <https://tinyurl.com/2cmdbczk>

• Díaz, R. y Rojas, F. (Eds.). (2017). *Mujeres y ciclismo urbano: Promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://doi.org/10.18235/0000913>

• Harris, A. y Moore, S. (2011). Planning histories and practices of circulating urban knowledge. *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(5), 1-16.

• Herce Vallejo, M. (2009). *Sobre la Movilidad en la ciudad*. Editorial Reverté S.A.

• Jajamovich, G., Saraiva, C. y Silvestre, G. (2022). Circulación de ideas de planificación urbana y políticas urbanas en América Latina. En P. Pérez y M. C. Rodríguez (Eds.), *Las políticas neoliberales y la ciudad en América Latina: desafíos teóricos y políticos* (pp. 331-357). Universidad de Buenos Aires.

• Longhurst, A. y Mccann, E. (2017). Political struggles on a frontier of harm reduction drug policy: Geographies of constrained policy mobility. En W. Stewart y B. Warf (Eds.), *Drugs, Law, People, Place and the State Ongoing regulation, resistance and change* (Vol. 20, pp. 109-123). Routledge.

• Magallanes, R. M., Navarrete, M. J. y Dalla Torre, J. (2024). Desafíos para la movilidad sostenible: el desarrollo de políticas en el Área. *Transporte y Territorio*, 30, 260-385. <https://doi.org/10.34096/rtt.i30.13626>

• Magallanes, R. M. y Avila, A. L. (2022). El Banco Interamericano de Desarrollo como actor clave en la promoción del modelo neoliberal de ciudad sustentable del Área Metropolitana de Mendoza, Argentina (2011-2021). *Huellas*, 26(1), 83-103. <https://doi.org/10.19137/huellas-2022-2606>

• Mazzalay, V., Ubelhartt, I., Velez, P., Micheli, C., Maldonado, C., La Valva, M. y Montani, M. (2022). Gobierno y gobernanza en espacios metropolitanos de Argentina. Aportes iniciales para un debate necesario. En C. Lazzarini, F. Quilici, M. D'Ascenzo, F. Laudonia y R. Páez Canosa (Eds.), *Gobernar Espacios Metropolitanos. Un análisis federal sobre los continuos urbanos en la Argentina* (pp. 49-80). TeseoPress Design. <https://tinyurl.com/29zxhnos>

• Ministerio de Transporte Argentina. (2023). *Manual para el diseño e implementación de ciclo-infraestructuras en ciudades argentinas*. Gobierno de la Nación Argentina.

• Montero, S. (2017). Worlding Bogotá's Ciclovía: From Urban Experiment to International Best Practice. *Latin American Perspectives*, 44(2), 111-131. <https://doi.org/10.1177/0094582X16668310>

• Ortiz, F. y UNICIPIO. (2018). *Master plan ciclovías para el Área Metropolitana de Mendoza*. Gobierno de Mendoza.

• Peciña-López, D. (2022, junio 3). Ciudades a pedales: El compromiso del Grupo BID con la infraestructura ciclista. *Banco Interamericano de Desarrollo*. <https://goo.su/wjt3hK>

• Peck, J. y Theodore, N. (2010). Mobilizing policy: Models, methods, and mutations. *Geoforum*, 41(2), 169-174. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2010.01.002>

• Ríos, R., Taddia, A., Pardo, C. y Lleras, N. (2015). *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: guía para impulsar el uso de la bicicleta*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://tinyurl.com/yuf2tv73>

• Rodríguez Porcel, M., Pinto Ayala, A. M., Bocarejo, J. P., Páez, D., Ortiz, M. Á., Ramos, J. P., Sarmiento, O. L., Morales, R., Pacheco, J., Márquez, F., Franco, J. F., Leal Vallejo, A., Vadillo Quesada, C. y Cantarella, J. (2017). *Cómo promover el buen uso de la bicicleta*. Banco Interamericano de Desarrollo-Universidad de Los Andes. <https://tinyurl.com/yrq5m25u>

• Rodríguez Porcel, M., Pinto Ayala, A. M., Páez, D., Ortiz, M. Á. y Bocarejo, J. P. (2017). *Aprender*

de los países vecinos. *Experiencias de ciudades de América Latina en la promoción de la bicicleta como modo de transporte cotidiano*. Banco Interamericano de Desarrollo-Universidad de Los Andes. <https://tinyurl.com/yl26kg8c>

• Slack, E. (2019). *Metropolitan Governance. Principles and Practice* (Discussion Paper N.º 659). Banco Interamericano de Desarrollo. <https://goo.su/J8GcZ>

• Temenos, C. y McCann, E. (2012). The local politics of policy mobility: Learning, persuasion, and the production of a municipal sustainability fix. *Environment and Planning A*, 44(6), 1389-1406. <https://doi.org/10.1068/a44314>

• Terraza, H., Lew, S., Taddia, A., Ríos, A. R., Madrid, M., Uniman, D., Westermarck, E., Ye, Q. y Jones, T. (2016). ¡A Todo Pedal! *Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://goo.su/ycJzmsz>

• Van Laake, T., Gómez-Rodríguez, J. S., Bustos, J. F., Lleras, N. y Pérez-Rodríguez, D. (2025). De la acera a la calzada: la evolución del diseño y la política de infraestructura ciclista en ciudades colombianas. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, LVII(226), 810-827. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2025.226.13>



Rodrigo Martín Magallanes. Licenciado en Geografía por la Universidad Nacional de Cuyo (UNCUYO). Doctorando en Ciencias Sociales por la UNCuyo. Becario doctoral del CONICET 2019-2026, en el Instituto Multidisciplinario de Estudios Sociales Contemporáneos (IMESC-IDEHESI-CONICET). Representante por graduados en el Instituto de Geografía de la UNCUYO. Profesor de Geografía en nivel medio. Su investigación se inserta en el campo de los estudios urbanos críticos y la geografía urbana, particularmente en las discusiones en torno a la movilidad de políticas y modelos urbanos, planificación estratégica, grandes proyectos urbanos, desarrollo sostenible, movilidad urbana y sistemas de ciclovías, empresarialismo urbano y conflictos en la producción de ciudades neoliberales.

Roles de autoría*: 1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 14

<https://orcid.org/0000-0001-9911-8436>

rm.magallanes@conicet.gov.ar

*Ver referencias en normas para autores.

Normas para la publicación en *A&P Continuidad*

» Definición de la revista

A&P Continuidad realiza dos convocatorias temáticas anuales para recibir artículos y ensayos. Los mismos se procesan a medida que se postulan, considerando la fecha límite de recepción indicada en la convocatoria. Además de esta modalidad, cuenta con la sección Temas Libres, abierta durante todo el año.

Este proyecto editorial está dirigido a toda la comunidad universitaria. El punto focal de la revista es el Proyecto de Arquitectura, dado su rol fundamental en la formación integral de la comunidad a la que se dirige esta publicación. Editada en formato papel y digital hasta el número 15 y luego en formato digital, se organiza a partir de números temáticos estructurados alrededor de las reflexiones realizadas por maestros modernos y contemporáneos, con el fin de compartir un punto de inicio común para las reflexiones, conversaciones y ensayos de especialistas. Asimismo, propicia el envío de material específico integrado por artículos originales e inéditos que conforman el dossier temático.

El idioma principal es el español. Sin embargo, se aceptan contribuciones en italiano, inglés, portugués y francés como lenguas originales de redacción para ampliar la difusión de los contenidos de la publicación entre diversas comunidades académicas. En esos casos deben enviarse las versiones originales del texto acompañadas por las traducciones en español de los mismos. La versión en el idioma original de autor se publica en formato PDF, mientras que la versión en español en todos los formatos.

» Documento Modelo para la preparación de artículos

A los fines de facilitar el proceso editorial en sus distintas fases, los artículos deben enviarse reemplazando o completando los campos del Documento Modelo, cuyo formato general se ajusta a lo exigido en estas Normas para autores (fuente, márgenes, espaciado, etc.). Recuerde que no serán admitidos otros formatos o tipos de archivo y que todos los campos son obligatorios, salvo en el caso de que se indique lo contrario. Para mayor información sobre cómo completar cada campo puede remitirse a las Normas para autores completas que aquí se detallan.

» Tipos de artículos

Los artículos postulados deben ser productos de investigación, originales e inéditos (no deben haber sido publicados ni estar en proceso de evaluación). Sin ser obligatorio se propone usar el formato YMYD (Introducción, Materiales y Métodos, Resultados y Discusión). Como punto de referencia se pueden tomar las siguientes tipologías y definiciones del Índice Bibliográfico Pubindex (2010):

Artículo de revisión: documento resultado de una investigación terminada donde se analizan, sistematizan e integran los resultados de investigaciones publicadas o no publicadas, sobre un campo en ciencia o tecnología, con el fin de dar cuenta de los avances y las tendencias de desarrollo. Se

caracteriza por presentar una cuidadosa revisión bibliográfica de por lo menos 50 referencias.

Artículo de investigación científica y tecnológica: documento que presenta, de manera detallada, los resultados originales de proyectos terminados de investigación. La estructura generalmente utilizada contiene cuatro apartes importantes: introducción, metodología, resultados y conclusiones.

Artículo de reflexión: documento que presenta resultados de investigación terminada desde una perspectiva analítica, interpretativa o crítica del autor, sobre un tema específico, recurriendo a fuentes originales.

Título y autoría

El **título** debe ser conciso e informativo, en lo posible no superar las 15 palabras. En caso de utilizar un subtítulo debe entenderse como complemento del título o indicar las subdivisiones del texto. El título del artículo debe enviarse en idioma español e inglés.

La autoría del texto (máximo 3) debe proporcionar tanto apellidos como nombres completos o según ORCID.

ORCID proporciona un identificador digital persistente para que las personas lo usen con su nombre al participar en actividades de investigación, estudio e innovación. Proporciona herramientas abiertas que permiten conexiones transparentes y confiables entre los investigadores, sus contribuciones y afiliaciones. Por medio de la integración en flujos de trabajo de investigación, como la presentación de artículos y trabajos de investigación, ORCID acepta enlaces automatizados entre quien investiga o ejerce la docencia y sus actividades profesionales, garantizando que su obra sea reconocida.

Para registrarse se debe acceder a <https://orcid.org/register> e ingresar su nombre completo, apellido y correo electrónico. Debe proponer una contraseña al sistema, declarar la configuración de privacidad de su cuenta y aceptar los términos de usos y condiciones. El sistema le devolverá un email de confirmación y le proporcionará su identificador. Todo el proceso de registro puede hacerse en español.

Cada autor o autora debe indicar su filiación institucional principal (por ejemplo, organismo o agencia de investigación y universidad a la que pertenece) y el país correspondiente. En el caso de no tener afiliación a ninguna institución debe indicar: "Independiente" y el país. Asimismo, deberá redactar una breve nota biográfica (máximo 100 palabras) en la cual se detallan sus antecedentes académicos y/o profesionales principales, líneas de investigación y publicaciones más relevantes, si lo consideraran pertinente. Si corresponde, se debe nombrar el grupo de investigación o el posgrado del que el artículo es resultado así como también el marco institucional en el cual se desarrolla el trabajo a publicar. Para esta nota biográfica, se deberá enviar una foto personal y un e-mail de contacto para su publicación.

» Roles de autoría

La taxonomía de redes de colaboración académica (CRediT) permite proporcionar crédito a todos los roles que intervienen en un proceso de investigación y garantizar que estos sean visibilizados y reconocidos durante la

comunicación de los resultados obtenidos. La definición de catorce (14) categorías permite, además, identificar estos roles de autoría como objetos de recuperación, por lo que serán sensibles a su clasificación y su posterior reutilización en el marco de otros procesos investigativos.

A&P *Continuidad* adhiere a la utilización de CRediT (Contributor Roles Taxonomy) para indicar en forma sistemática el tipo de contribución que realizó cada autor/a en el proceso de la investigación, disminuir las disputas entre los autorxs y facilitar la participación académica.

Los catorce roles que define la taxonomía son:

- 1- *Administración del proyecto: responsabilidad en la gestión y coordinación de la planificación y ejecución de la actividad de investigación.*
- 2- *Adquisición de fondos: Adquisición del apoyo financiero para el proyecto que condujo a esta publicación*
- 3- *Análisis formal: Aplicación de técnicas estadísticas, matemáticas, computacionales, u otras técnicas formales para analizar o sintetizar datos de estudio*
- 4- *Conceptualización: Ideas, formulación o desarrollo de objetivos y metas generales de la investigación*
- 5- *Curaduría de datos: Actividades de gestión relacionadas con anotar (producir metadatos), eliminar y mantener datos de investigación, en fases de uso y reúso (incluyendo la escritura de código de software, donde estas actividades son necesarias para interpretar los datos en sí mismos)*
- 6- *Escritura - revisión y edición: Preparación, creación y / o presentación del trabajo publicado por aquellos del grupo de investigación, específicamente, la revisión crítica, comentarios o revisiones, incluyendo las etapas previas o posteriores a la publicación*
- 7- *Investigación: Desarrollo de un proceso de investigación, específicamente, experimentos o recopilación de datos / pruebas*
- 8- *Metodología: Desarrollo o diseño de metodología, creación de modelos*
- 9- *Recursos: Provisión de materiales de estudio, reactivos, materiales de cualquier tipo, pacientes, muestras de laboratorio, animales, instrumentación, recursos informáticos u otras herramientas de análisis*
- 10- *Redacción - borrador original: Preparación, creación y / o presentación del trabajo publicado, específicamente, la redacción del borrador inicial (incluye, si pertinente en cuanto al volumen de texto traducido, el trabajo de traducción)*
- 11- *Software: Programación, desarrollo de software, diseño de programas informáticos, implementación de código informático y algoritmos de soporte, prueba de componentes de código ya existentes*
- 12- *Supervisión: Responsabilidad en la supervisión y liderazgo para la planificación y ejecución de la actividad de investigación, incluyendo las tutorías externas*
- 13- *Validación: Verificación, ya sea como parte de la actividad o por separado, de la replicación / reproducibilidad general de los resultados / experimentos y otros resultados de investigación*
- 14- *Visualización: Preparación, creación y / o presentación del trabajo publicado, específicamente, la visualización / presentación de datos*

A&P *Continuidad* alienta a realizar la declaración de cada una de las autorías en el Documento modelo para la presentación de propuestas.

Los autores que remitan un trabajo deben tener en cuenta que el escrito deberá haber sido leído y aprobado por todos los firmantes y que cada uno de ellos deberá estar de acuerdo con su presentación a la revista.

Para mayor información, sugerimos consultar la Guía para la declaración de roles de autoría.

» Conflicto de intereses

En cualquier caso se debe informar sobre la existencia de vínculo comercial, financiero o particular con personas o instituciones que pudieran tener intereses relacionados con los trabajos que se publican en la revista.

Normas éticas

La revista adhiere al Código de conducta y buenas prácticas establecido por el *Committee on Publication Ethics (COPE) (Code of Conduct and Best Practice Guidelines for Journal Editors y Code of Conduct for Journals Publishers)*. En cumplimiento de este código, la revista asegurará la calidad científica de las publicaciones y la adecuada respuesta a las necesidades de lectores y autores. El código va dirigido a todas las partes implicadas en el proceso editorial de la revista.

» Resumen y palabras clave

El resumen, escrito en español e inglés, debe sintetizar los objetivos del trabajo, la metodología empleada y las conclusiones principales destacando los aportes originales del mismo. Debe contener entre 150 y 200 palabras. Debe incluir entre 3 y 5 palabras clave (en español e inglés), que sirvan para clasificar temáticamente el artículo. Se recomienda utilizar palabras incluidas en el tesoro de UNESCO (disponible en <http://databases.unesco.org/thessp/>) o en la Red de Bibliotecas de Arquitectura de Buenos Aires Vitruvius (disponible en <http://vocabularyserver.com/vitruvio/>).

» Requisitos de presentación

Formato:

El archivo que se recibe debe tener formato de página vrlineado sencillo y la alineación, justificada.

Los artículos podrán tener una extensión mínima de 3.000 palabras y máxima de 6.000 incluyendo el texto principal, las notas y las referencias bibliográficas.

Imágenes, figuras y gráficos:

Las imágenes, entre 8 y 10 por artículo, deberán tener una resolución de 300 dpi en color (tamaño no menor a 13X18 cm). Los 300 dpi deben ser reales, sin forzar mediante programas de edición. Las imágenes deberán enviarse insertadas en el documento de texto –como referencia de ubicación– y también por separado, en formato jpg o tiff. Si el diseño del texto lo requiriera, el Secretario de Redacción solicitará imágenes adicionales a los autores. Asimismo, se reserva el derecho de reducir la cantidad de imágenes previo acuerdo con el/la autor/a.

Cuando se elaboren tablas, se solicita enviar también los archivos con los textos editables, para facilitar las etapas de corrección y diseño posteriores.

Tanto las figuras (gráficos, diagramas, ilustraciones, planos mapas o fotografías) como las tablas deben ir enumeradas y deben estar acompañadas de un título o leyenda explicativa que no exceda las 15 palabras y su procedencia.

Ej.:

Figura 1. Proceso de.... (Stahl y Klauer, 2008, p. 573).

La imagen debe referenciarse también en el texto del artículo, de forma abreviada y entre paréntesis.

Ej.:

El trabajo de composición se efectuaba por etapas, comenzando por un croquis ejecutado sobre papel cuadriculado en el cual se definían las superficies necesarias, los ejes internos de los muros y la combinación de cuerpos de los edificios (Fig. 2), para luego pasar al estudio detallado.

El/la autor/a es el responsable de adquirir los derechos o autorizaciones de reproducción de las imágenes o gráficos que hayan sido tomados de otras fuentes, así como de entrevistas o material generado por colaboradores diferentes a los autores.

Las fuentes de las imágenes deben identificarse con precisión en las leyendas explicativas, señalando su autoría y procedencia. Se recomienda privilegiar materiales de calidad y con referencias verificables, evitando recurrir a imágenes de origen incierto, repositorios informales o redes sociales.

Secciones del texto:

Las secciones de texto deben encabezarse con subtítulos, no números. Los subtítulos de primer orden se indican en negrita y los de segundo orden en *bastardilla*. Solo en casos excepcionales se permitirá la utilización de subtítulos de tercer orden, los cuales se indicarán en caracteres normales.

Enfatización de términos:

Las palabras o expresiones que se quieran enfatizar, así como también los títulos de libros, periódicos, películas, etc. van en *bastardilla*.

Uso de medidas:

Van con punto y no coma.

Nombres completos:

En el caso de citar nombres propios se deben mencionar en la primera oportunidad con sus nombres y apellidos completos. Luego, solo el apellido.

Uso de siglas:

En caso de emplear siglas, se debe proporcionar la equivalencia completa la primera vez que se menciona en el texto y encerrar la sigla entre paréntesis.

Uso de ítems:

Se recomienda evitar el uso de ítems, sugiriéndose, en cambio, el uso de una narración continua y cohesiva.

Citas:

Las citas cortas (menos de 40 palabras) deben incorporarse en el texto. Si la cita es mayor de 40 palabras debe ubicarse en un párrafo aparte con sangría continua sin comillas. Es aconsejable citar en el idioma original. Si este difiere del idioma del artículo se agrega a continuación, entre corchetes, la traducción. La cita debe incorporar la referencia (Apellido, año, p. n° de página).

1) Cita en el texto:

a) Un autor/a:

(Apellido, año, p. número de página)

Ej.

(Pérez, 2009, p. 23)

(Gutiérrez, 2008)

(Purcell, 1997, pp. 111-112)

Benjamin (1934) afirmó....

b) Dos autores/as:

Ej.

Quantrín y Rosales (2015) afirman..... o (Quantrín y Rosales, 2015, p. 15)

c) Tres a cinco autores/as:

Se nombra el primer apellido y se agrega et al.

Ej.

Machado et al. (2005) aseguran que... / En otros experimentos los autores encontraron que... (Machado et al., 2005)

d) Autor corporativo o institucional con siglas o abreviaturas:

La primera citación se coloca el nombre completo del organismo y entre paréntesis la abreviatura y luego se puede utilizar la abreviatura directamente.

Ej.

Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP, 2016) y luego OPEP (2016); Organización Mundial de la Salud (OMS, 2014) y luego OMS (2014).

e) Autor corporativo o institucional sin siglas o abreviaturas

Ej.

Instituto Cervantes (2012), (Instituto Cervantes, 2012).

f) Traducciones y reediciones.

Si se ha utilizado una edición que no es la original (traducción, reedición, etc.) se coloca en el cuerpo del texto: Apellido (año correspondiente a la primera edición/año correspondiente a la edición que se utiliza)

Ej.
Pérez (2000/2019)

Cuando se desconoce la fecha de publicación, se cita el año de la traducción que se utiliza

Ej.
(Aristóteles, trad. 1976)

2) Notas

Las notas pueden emplearse cuando se quiere ampliar un concepto o agregar un comentario sin que esto interrumpa la continuidad del discurso. Solo deben emplearse en los casos en que sean estrictamente necesarias para la intelección del texto. No se utilizan notas para colocar la bibliografía. Los envíos a notas se indican en el texto por medio de un supraíndice. La sección que contiene las notas se ubica al final del manuscrito, antes de las referencias bibliográficas. No deben exceder las 40 palabras en caso contrario deberán incorporarse al texto.

3) Referencias bibliográficas:

Todas las citas, incluso las propias para no incurrir en autoplagio, deben corresponderse con una referencia bibliográfica ordenada alfabéticamente. No debe incluirse en la lista bibliográfica ninguna fuente que no aparezca referenciada en el texto.

a) Si es un/a autor/a:

Apellido, Iniciales del nombre. (Año de publicación). *Título del libro en cursiva*. Editorial.

Ej.
Mankiw, N. G. (2014). *Macroeconomía*. Antoni Bosch.
Apellido, A. A. (1997). *Título del libro*. <http://www.xxxxxxx>
Apellido, A. A. (2006). *Título del libro*. <http://doi:xxxxx>

b) Autoría compartida:

Ej.
Gentile, P. y Dannone, M. A. (2003). *La entropía*. EUDEBA.

c) Si es una traducción:

Apellido, nombre autor (año). *Título*. (iniciales del nombre y apellido, Trad.). Editorial (Trabajo original publicado en año de publicación del original).

Ej.
Laplace, P. S. (1951). *Ensayo de estética*. (F. W. Truscott, Trad.). Siglo XXI (Trabajo original publicado en 1814).

d) Obra sin fecha.

Ej.
Martínez Baca, F. (s. f.). *Los tatuajes*. Tipografía de la Oficina del Timbre.

e) Varias obras de un/a autor/a con un mismo año:

Ej.
López, C. (1995a). *La política portuaria argentina del siglo XIX*. Alcan.
López, C. (1995b). *Los anarquistas*. Tonini.

f) Si es compilación o edición:

Apellido, A. A. (Ed.). (1986). *Título del libro*. Editorial.

Ej.
Wilber, K. (Ed.). (1997). *El paradigma holográfico*. Kairós.

g) Libro en versión electrónica

Apellido, A. A. (Año). Título. <http://www.xxxxxxx>

Ej.
De Jesús Domínguez, J. (1887). *La autonomía administrativa en Puerto Rico*. <http://memory.loc.gov/monitor/oct00/workplace.html>

h) Capítulo de libro:

-Publicado en papel, con editor/a:

Apellido, A. A., y Apellido, B. B. (Año). Título del capítulo o la entrada. En A. A. Apellido. (Ed.), *Título del libro* (pp. xx-xx). Editorial.

Ej.
Flores, M. (2012). Legalidad, leyes y ciudadanía. En F. A. Zannoni (Ed.), *Estudios sobre derecho y ciudadanía en Argentina* (pp. 61-130). EDIUNC.

-Sin editor/a:

McLuhan, M. (1988). Prólogo. En *La galaxia de Gutenberg: génesis del homo typhograficus* (pp. 7-19). Galaxia de Gutenberg.

-Digital con DOI:

Albarracín, D. (2002). Cognition in persuasion: An analysis of information processing in response to persuasive communications. En M. P. Zanna (Ed.), *Advances in experimental social psychology* (Vol. 3, pp. 61-130). [https://doi:10.1016/S0065-2601\(02\)80004-1](https://doi:10.1016/S0065-2601(02)80004-1)

i) Tesis y tesina

No publicada

Apellido, A. (Año). *Título de la tesis* [Tesina de licenciatura, tesis de maestría o doctoral no publicada]. Nombre de la Institución.

Ej.
Santos, S. (2000). *Las normas de convivencia en la sociedad francesa del siglo XVIII* [Tesis doctoral no publicada]. Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Publicada

Apellido, A. (Año). *Título de la tesis* [Tesis de maestría o doctoral, Nombre de la Institución que otorgó el título]. Nombre de la base de datos www.xxxxxxx

Ej.
Santos, S. (2000). *Las normas de convivencia en la sociedad francesa del siglo XVIII* (Tesis doctoral, Universidad Nacional de Tres de Febrero). Repositorio institucional www.acamitesis.untref.edu.ar

j) Artículo impreso:

Apellido, A. A. (Fecha). Título del artículo. *Nombre de la revista, volumen*(número si corresponde), páginas.

Ej.

Gastaldi, H. y Bruner, T. A. (1971). El verbo en infinitivo y su uso. *Lingüística aplicada*, 22(2), 101-113.

Daer, J. y Linden, I. H. (2008). La fiesta popular en México a partir del estudio de un caso. *Perífrasis*, 8(1), 73-82.

k) Artículo online

Apellido, A. A. (Año). Título del artículo. *Nombre de la revista, volumen(número)*, páginas. <http://>

Ej.

Capuano, R. (1997). Estudio, prevención y diagnóstico de dengue. *Medicina*, 54(25), 337-343. http://www.trend-statement.org/asp/documents/statements/AJPH_Mar2004_Trendstatement.pdf

Sillick, T. J. y Schutte, N. S. (2006). Inteligencia emocional. *E-Journal de Psicología Aplicada*, 2(2), 38-48. <http://ojs.lib.swin.edu.au/index.php/ejap>

l) Artículo en prensa:

Briscoe, R. (en prensa). Egocentric spatial representation in action and perception. *Philosophy and Phenomenological Research*. <http://cogprints.org/5780/1/ECSRAP.F07.pdf>

m) Periódico

-Con autoría explícita

Apellido A. A. (Fecha). Título del artículo. *Nombre del periódico*. <http://...>

Ej

Pérez, J. (2025, julio 31). Tsunami. *Página12*. <https://www.pagina12.com.ar/pirulo/846138>

-Sin autor/a

Incendio en la Patagonia. (2016, diciembre 3). *Diario Veloz*. <http://m.diario-veloz.com/notas/48303-siguen-los-incendios-la-patagonia>

n) Simposio o conferencia en congreso:

Apellido, A. (Fecha). Título de la ponencia. *Título del simposio o congreso*. Nombre de la organización, Lugar. <https://>

Ej.

Manrique, D. (2011, julio 12-15). Evolución en el estudio y conceptualización de la consciencia. [Conferencia]. *El psicoanálisis en Latinoamérica*. X Congreso Iberoamericano de Psicología, Río Cuarto, Argentina. <https://...>

ñ) Materiales de archivo

Apellido, A. A. (Año, mes día). Título del material. [Descripción del material]. Nombre de la colección (Número, Número de la caja, Número de Archivo, etc.). Nombre y lugar del repositorio.

-Carta de un repositorio

Ej.

Gómez, L. (1935, febrero 4). [Carta a Alfredo Varela]. Archivo Alfredo Varela (GEB serie 1.3, Caja 371, Carpeta 33), Córdoba, Argentina.

-Comunicaciones personales, emails, entrevistas informales, cartas personales, etc.

Ej.

Lutes (comunicación personal, abril 18, 2001)

(V.-G. Nguyen, comunicación personal, septiembre 28, 1998)

Estas comunicaciones no deben ser incluidas en las referencias.

-Leyes, decretos, resoluciones etc.

Ley, decreto, resolución, etc. número [Ente que lo promulgó]. *Título de la ley, decreto, resolución, etc.* Publicación.

Ej.

Resolución 163 [Ministerio de Cultura] *Por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos nacionales*. 28 de agosto de 2017.

o) Película o video

Greca, A. (Director). (1917). El último malón [Película]. Greca Films.

Universidad de Oxford. (2018, diciembre 6). ¿Cómo se cita en formato APA 7? [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=qm1xGfOZJc8>

Cualquier otra situación no contemplada se resolverá de acuerdo a las Normas APA (*American Psychological Association*) 7° edición.

» Agradecimientos

Se deben reconocer todas las fuentes de financiación concedidas para cada estudio, indicando de forma concisa el organismo financiador y el código de identificación. En los agradecimientos se menciona a las personas que habiendo colaborado en la elaboración del trabajo, no figuran en el apartado de autoría ni son responsables de la elaboración del manuscrito (Máximo 50 palabras).

» Licencias de uso, políticas de propiedad intelectual de la revista, permisos de publicación

Los trabajos publicados en *A&P Continuidad* están bajo una licencia Creative Commons Reconocimiento-No Comercial- Compartir Igual (CC BY-NC-SA) que permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de una obra de modo no comercial, siempre y cuando se otorgue el crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.

Al ser una revista de acceso abierto garantiza el acceso inmediato e irrestricto a todo el contenido de su edición papel y digital de manera gratuita.

Quienes contribuyen con sus trabajos a la revista deben remitir, junto con el artículo, los datos respaldatorios de las investigaciones y realizar su depósito de acuerdo a la Ley 26.899/2013, Repositorios Institucionales de Acceso Abierto. Cada autor/a declara:

1) Ceder a *A&P Continuidad*, revista temática de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario, el

derecho de la primera publicación del mismo, bajo la Licencia *Creative Commons* Atribución-No Comercial-Compartir Igual 4.0 Internacional;

2) Certificar que es autor/a original del artículo y hace constar que el mismo es resultado de una investigación original y producto de su directa contribución intelectual;

3) Ser propietario/a integral de los derechos patrimoniales sobre la obra por lo que pueden transferir sin limitaciones los derechos aquí cedidos, haciéndose responsable de cualquier litigio o reclamación relacionada con derechos de propiedad intelectual, exoneran

4) Dejar constancia de que el artículo no está siendo postulado para su publicación en otra revista o medio editorial y se compromete a no postularlo en el futuro mientras se realiza el proceso de evaluación y publicación en caso de ser aceptado;

5) En conocimiento de que *A&P Continuidad* es una publicación sin fines de lucro y de acceso abierto en su versión electrónica, que no remunera a los autores, otorgan la autorización para que el artículo sea difundido de forma electrónica e impresa o por otros medios magnéticos o fotográficos; sea depositado en el Repositorio Hipermedial de la Universidad Nacional de Rosario; y sea incorporado en las bases de datos que el editor considere adecuadas para su indización.

» Detección de plagio y publicación redundante

A&P Continuidad somete todos los artículos que recibe a la detección del plagio y/o autoplagio a través del software Crossref Similarity Check de Ithenticate. En el caso de que este fuera detectado total o parcialmente el texto no comienza el proceso editorial establecido por la revista y se da curso inmediato a la notificación respectiva al autor o autora. La revista se compromete con la integridad de los trabajos publicados. Por eso, en los casos en los que se compruebe contenido fraudulento -garantizando la confidencialidad y el anonimato de quien lo detecte- los trabajos ya publicados serán inmediatamente eliminados. Se considera plagio:

-trabajos ajenos presentados como propios

-no reconocer debidamente frases o ideas de otros autores

-no citar de acuerdo a las normas establecidas por la revista las incorporaciones literales

-citar falsamente al autor de una cita

-presentar como inédito un trabajo propio ya publicado (autoplagio) y sea en forma total o parcial.

Envío

Si el/la autor/a ya es un usuario registrado de *Open Journal System* (OJS) debe postular su artículo iniciando sesión. Si aún no es usuario/a de OJS debe registrarse para iniciar el proceso de envío de su artículo. En *A&P Continuidad* el envío, procesamiento y revisión de los textos no tiene costo alguno para quien envíe su contribución. El mismo debe comprobar que su envío coincida con la siguiente lista de comprobación:

1- El envío es original y no ha sido publicado previamente ni se ha sometido a consideración por ninguna otra revista.

2- Los textos cumplen con todos los requisitos bibliográficos y de estilo indicados en las Normas para autoras/es.

3- El título del artículo se encuentra en idioma español e inglés y no supera las 15 palabras. El resumen tiene entre 150 y 200 palabras y está acompañado de entre 3/5 palabras clave. Tanto el resumen como las palabras clave se encuentran en español e inglés.

4- Se proporciona un perfil biográfico de quien envía la contribución, de no más de 100 palabras, acompañado de una fotografía personal, filiación institucional y país.

5- Las imágenes para ilustrar el artículo (entre 8/10) se envían incrustadas en el texto principal y también en archivos separados, numeradas de acuerdo al orden sugerido de aparición en el artículo, en formato jpg o tiff. Calidad 300 dpi reales o similar en tamaño 13x18. Cada imagen cuenta con su leyenda explicativa.

6- Los/as autores/as conocen y aceptan cada una de las normas de comportamiento ético definidas en el Código de Conductas y Buenas Prácticas.

Se adjunta el formulario de Cesión de Derechos, completo y firmado por quienes contribuyen con su trabajo académico.

Los/as autores/as remiten los datos respaldatorios de las investigaciones y realizan su depósito de acuerdo a la Ley 26.899/2013, Repositorios Institucionales de Acceso Abierto.



Utiliza este código para acceder a todos los contenidos on line
A&P continuidad



