



BOLETÍN

FAL

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Gobernanza del transporte: perspectivas teóricas y de políticas

Antecedentes

En el Diálogo Regional de Alto Nivel de la CEPAL sobre Gobernanza de los Recursos Naturales y de la Infraestructura, celebrado en noviembre de 2016 (la Semana de la Gobernanza de la CEPAL), las delegaciones ministeriales de 20 países de América Latina y el Caribe acordaron fomentar una visión común y un diálogo regional periódico y sistematizado sobre la gobernanza de la infraestructura en la región. Además, pidieron a la CEPAL que apoyara este diálogo mediante actividades específicas de investigación que facilitaran un debate sustancial sobre las cuestiones relacionadas con la gobernanza.

Si bien la gobernanza de la infraestructura podría parecer una noción un tanto vaga, ha habido varias iniciativas de políticas y de investigación destinadas a formular, desarrollar y, en algunos casos, incluso medir la gobernanza de la infraestructura a nivel nacional, regional o global¹.

Paralelamente, o a veces antes, el tema de la gobernanza se ha convertido en un factor destacado en los debates relacionados con algunos sectores de infraestructura específicos. Concretamente, la gobernanza del transporte representa un campo consolidado de estudios sobre el transporte y, cada vez más, es el tema de muchos artículos en materia de políticas y diálogos sobre políticas regionales o globales. Por ejemplo, el Foro Internacional de Transporte, una de las principales instancias para el diálogo de alto nivel sobre políticas de transporte, dedicó su reunión ministerial anual de 2017 a la gobernanza del transporte y formuló una declaración ministerial sobre el tema².

El objetivo de este boletín es presentar una visión general de la gobernanza del transporte desde perspectivas teóricas y de políticas. Para hacerlo, en los dos primeros apartados se presentan los principales conceptos, teorías y herramientas que derivan de la perspectiva académica: en primer lugar,

Este boletín FAL presenta una perspectiva teórica y de políticas sobre la gobernanza del transporte. El documento resume los conceptos clave relacionados con la gobernanza y luego analiza cómo se ha abordado en los estudios sobre el transporte. A continuación, analiza ejemplos de cómo se ha tratado este tema en iniciativas y foros internacionales en materia de políticas, tanto a nivel global como regional. El apartado final formula algunas propuestas para el diálogo sobre políticas en relación con la gobernanza del transporte en América Latina y el Caribe.

Este número ha sido escrito por Azhar Jaimurzina, Jefa de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Recursos Naturales e Infraestructura, de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas. Para mayores antecedentes sobre esta temática contactar a azhar.jaimurzina@un.org

Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.



Antecedentes



I. Perspectiva teórica de la gobernanza: definiciones y elementos clave



II. Gobernanza del transporte: definiciones, planteamientos y plan de investigación



III. La gobernanza del transporte en foros sobre políticas e iniciativas en materia de políticas



IV. Conclusiones



V. Bibliografía



NACIONES UNIDAS

CEPAL



¹ Consulte, por ejemplo, el Marco de la OCDE para la Gobernanza de las Infraestructuras [en línea] <http://www.oecd.org/gov/the-oecd-framework-for-the-governance-of-infrastructure.htm> o el informe de 2016 sobre gobernanza de la infraestructura de la Hertie School of Governance [en línea] <https://www.hertie-school.org/en/governancereport/govreport-2016/>.

² <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/2017-ministerial-declaration-governance-transport.pdf>.

los estudios sobre gobernanza y, a continuación, la aplicación de conceptos de la gobernanza a las cuestiones relacionadas con el transporte. El tercer apartado analiza una muestra de ejemplos de cómo han abordado este tema los foros internacionales de políticas, tanto globales como regionales. El apartado final formula algunas propuestas para el diálogo sobre políticas en relación con la gobernanza del transporte en América Latina y el Caribe, en el marco del diálogo sobre la gobernanza de la infraestructura, en consonancia con la declaración ministerial de la Semana de la Gobernanza de la CEPAL.

I. Perspectiva teórica de la gobernanza: definiciones y elementos clave

El concepto de gobernanza es notablemente complejo, lo que hace que muchos cuestionen si realmente es posible o útil enunciar un concepto universal que pueda aplicarse a todas las esferas o ámbitos de la formulación de políticas. Sin aportar una revisión bibliográfica completa sobre la gobernanza en este apartado, se indican en primer lugar las ideas y los conceptos que con más frecuencia se asocian a la gobernanza, para ofrecer un contexto más general antes de analizar cómo se ha aplicado el concepto de la gobernanza a cuestiones concretas en las investigaciones en materia de transporte.

En las últimas décadas, sobre todo en Europa Occidental, se ha dedicado un gran número de trabajos académicos a la cuestión de la gobernanza. El concepto se suele asociar a la ciencia política, dado que esta se centra en el estudio de las instituciones políticas y la teoría política. Sin embargo, se trata indiscutiblemente de una noción pluridisciplinar, que se alimenta en gran medida de muchas ciencias sociales, desde las ciencias políticas (especialmente, el estudio de las instituciones políticas, las relaciones internacionales, la economía política, la teoría del juego) y la sociología (sobre todo, los estudios de las organizaciones) hasta los estudios económicos (la economía de los costos de transacción, la economía institucional y la economía evolucionista).

Se reconoce ampliamente y se suele destacar que coexisten muchas definiciones de gobernanza y que, dependiendo de su enfoque (administración pública y política pública, relaciones internacionales, gobernanza supranacional, política comparativa, buena gobernanza, etc.), tienen poco o nada en común (Kjaer, 2004, y Treib, Bähr y Falkner, 2007). El nivel de análisis (nacional, regional o global), así como el ámbito de interés, fija, en gran medida, el fenómeno que quiere tratar la investigación sobre gobernanza y su alcance exacto (Krahmann, 2003).

Asimismo, los académicos siempre han abordado la gobernanza como un fenómeno global, y han intentado identificar los principales elementos e ideas que subyacen

al concepto. En el debate conceptual sobre gobernanza encontramos dos corrientes de pensamiento.

Un primer grupo de académicos, que por lo general adoptan la perspectiva de la teoría organizacional, suele seguir un enfoque amplio, que entiende la gobernanza como una noción contextual que abarca el complejo universo de actores con varios grados de interdependencia, normas de interacciones y procesos sociales, independientemente de las características de dichos procesos. Por ejemplo, Jessop (1998) considera que la gobernanza puede referirse a cualquier tipo de coordinación de actividades interdependientes o, en su trabajo posterior, al complejo arte de dirigir múltiples agencias, instituciones y sistemas que son autónomos los unos de los otros desde el punto de vista operativo y están vinculados estructuralmente mediante distintas formas de interdependencia recíproca (Jessop, 2003). Malpas y Wickham (1995) la definen como cualquier intento de controlar o gestionar un objeto conocido. Kjaer (2004) distingue entre mercado, jerarquías y modelos de redes de gobernanza, dependiendo de varios factores: la base de las relaciones, el grado de dependencia, el instrumento de intercambio, los medios para la resolución de los conflictos, y la coordinación y la cultura. Rosenau (2000) identifica seis tipos de gobernanza, según las posibles combinaciones de distintas estructuras y procesos. Finalmente, Borzel (2007) entiende la gobernanza como los modos institucionalizados de coordinación mediante los cuales se adoptan y aplican decisiones vinculantes colectivamente.

Un elemento implícito y, en ocasiones, explícito en la mayoría de estas definiciones es la ausencia del uso directo de poder. Algunos autores señalan que la gobernanza implica crear consenso u obtener el consentimiento o la aquiescencia necesarios para llevar a cabo un programa, en un ámbito en el que están en juego distintos intereses (De Alcántara, 1998) o consideran que la esencia de la gobernanza es el hecho de que se centra en mecanismos rectores que no dependen del recurso a la autoridad y las sanciones gubernamentales (Stoker, 1998). Otros ven la gobernanza como la regulación intencionada de las relaciones sociales y los conflictos subyacentes por parte de instituciones y medios fiables y duraderos, en lugar del uso directo del poder y la violencia (Jachtenfuchs, 2001, pág. 24, citado en Roe, 2013).

El segundo grupo, más amplio, suele asociar directamente la gobernanza con la fragmentación del poder y los procesos de toma de decisiones, a causa, en gran medida, de la función o el poder decrecientes de los actores del Estado.

Por ejemplo, a fin de entender mejor la gobernanza como teoría, Stoker (1998) formula cinco propuestas que definen la gobernanza. Para él, en primer lugar, la gobernanza se refiere a un conjunto de instituciones y actores que derivan del Gobierno pero que también lo trascienden. En segundo lugar, la gobernanza identifica el desdibujamiento de los

límites y las responsabilidades para hacer frente a cuestiones económicas y sociales. En tercer lugar, la gobernanza pone de manifiesto la dependencia de poder que existe en las relaciones entre instituciones que participan en la acción colectiva. En cuarto lugar, la gobernanza consiste en redes de actores autónomas y autogobernadas. Por último, la gobernanza reconoce la capacidad de conseguir que se hagan las cosas sin depender de la capacidad del Gobierno de dar órdenes o ejercer su autoridad. A su vez, se considera que el Gobierno es capaz de usar nuevas herramientas y técnicas para dirigir y guiar.

Krahmann (2003) sostiene también que, a pesar de las particularidades derivadas de un sector o nivel de análisis concretos, la gobernanza se puede considerar un fenómeno global, definido como la fragmentación de la autoridad política en siete dimensiones: geografía, función, recursos, intereses, normas, toma de decisiones y aplicación de políticas. Según él, la gobernanza se puede entender como las estructuras y los procesos que permiten a actores gubernamentales y no gubernamentales coordinar sus necesidades e intereses interdependientes a través de la formulación y ejecución de políticas cuando no existe una autoridad política aglutinadora. Contrapone la gobernanza (la fragmentación de la autoridad política) al Gobierno, que se entiende como la centralización de la autoridad dentro del Estado, y menciona un abanico de instituciones y modos de formulación de políticas en un continuo entre la gobernanza y el Gobierno.

Rhodes (2007), en la revisión de su obra de 1997 sobre la comprensión de la gobernanza (“Understanding Governance”), que ha sido muy citada, ofrece una definición similar aplicable al ámbito de la administración pública y la política pública, que entiende la gobernanza como el hecho de gobernar con redes y por medio de ellas, ante el fenómeno del debilitamiento del Estado, es decir, el hecho de que el aumento de la gobernanza ha reducido la capacidad del ejecutivo principal de actuar de modo eficaz, con lo que depende menos de un código operativo de mando y más de la diplomacia.

Pollitt y Bouckaert (2011) definen el alcance de la gobernanza como las transiciones y los cambios en el rol gubernamental, es decir, el aparente cambio en la función del Estado, que pasa de la administración pública de los servicios prestados directamente, con una fase intermedia de la (nueva) gestión pública o la coordinación de servicios públicos prestados por una mayor variedad de actores, a la de garantizar la consecución de valor público con unos patrones contemporáneos, muy complejos y fluidos de prestación de servicios en todos los ámbitos. Para Mayntz (2003), el concepto de gobernanza supone una herramienta para hacer frente a los cambios en la naturaleza del Estado, que explica los cambios en la constelación de actores, tanto durante la formulación y la ejecución de políticas como en el método de dirección política. Además, para Mayntz, la inclusión de actores no gubernamentales, como la sociedad civil y el sector privado, marca la diferencia entre las perspectivas de la gobernanza y del Gobierno.

Así pues, en su examen conceptual de los modos de gobernanza, Treib, Bähr y Falkner (2007) propusieron la relación entre la intervención del Estado y la autonomía de la sociedad como punto de partida para el concepto de gobernanza. Según este examen, distintas corrientes de la bibliografía destacan diferentes aspectos de este continuo. La mayoría de las definiciones se pueden clasificar dependiendo de si hacen hincapié en las dimensiones de la gobernanza desde el punto de vista de la política (constelación de actores y relaciones de poder), el sistema de gobierno (sistemas de normas que rigen la interacción) o las políticas concretas (naturaleza de los instrumentos directivos o los modos de dirección política). Siguiendo esta clasificación de las definiciones de gobernanza, estos autores consideran que la mayoría de los modos de gobernanza descritos en las obras revisadas sobre el tema se pueden agrupar en nueve grupos (véase el cuadro 1). Además, les preocupa que muchos de los sistemas existentes en la literatura no son de por sí del todo convincentes, ya que mezclan distintas dimensiones implícitas y explícitas.

Cuadro 1
Gobernanza según las normas, la política o el sistema de gobierno

Dimensiones	Espectro	
	Concentración del poder en el Estado	Autonomía de la sociedad
Modos de gobernanza en la dimensión normativa	1) Carácter jurídicamente vinculante	Instrumentos jurídicos no vinculantes
	2) Aplicación rígida	Aplicación flexible
	3) Se aplican sanciones	No se aplican sanciones
	4) Regulación de los aspectos sustantivos	Regulación de los aspectos procedimentales
	5) Normas fijas	Normas flexibles
Modos de gobernanza en la dimensión de la política	6) Participación exclusiva de actores públicos	Participación exclusiva de actores privados
Modos de gobernanza en la dimensión del sistema de gobierno	7) Jerarquía en contraposición a mercado	Mercado
	8) Núcleo central de autoridad	Núcleos dispersos de autoridad
	9) Interacciones institucionalizadas	Interacciones no institucionalizadas

Fuente: Elaboración propia sobre la base de O. Treib, H. Bähr y G. Falkner, “Modes of governance: towards a conceptual clarification”, *Journal of European Public Policy*, 2007.



El papel destacado que se atribuye a la disminución del poder del Estado y el empoderamiento de actores no estatales (públicos y privados) lleva a muchos autores del segundo grupo a tener en cuenta el estudio de las redes. Es el caso de la definición de gobernanza de Rhodes (la define como gobernar con redes y por medio de ellas), que ya se ha citado y que, en su versión más detallada, incluye la interacción de varios elementos:

- Interdependencia entre organizaciones: esto principalmente hace referencia a la ampliación del alcance más allá de las instituciones gubernamentales formales (por lo tanto, diferente del concepto de Gobierno) para incluir a los actores no estatales.
- Interacciones continuadas entre los actores: causadas por la necesidad de intercambiar recursos y negociar objetivos comunes.
- Interacciones parecidas a las de un juego, según un conjunto de normas acordadas y que exigen un cierto grado de confianza.
- Un nivel considerable de autonomía respecto al Estado para las redes o los actores no estatales.

Cabe señalar que el estudio de la gobernanza de las redes surgió, en gran parte, para entender el comportamiento de las empresas, las industrias y los mercados, y no tanto los actores estatales. En la teoría general de la gobernanza de redes, que proponen Jones, Hesterly y Borgatti (1997), la gobernanza de redes implica un grupo selecto, constante y estructurado de empresas autónomas (y organismos sin ánimo de lucro) que participan en la creación de productos o servicios en función de contratos indefinidos e implícitos para adaptarse a las contingencias medioambientales y para coordinar y proteger los intercambios. La gobernanza de redes suele surgir en los sectores que se encuentran en una situación con cuatro características principales: singularidad de los activos, incertidumbre de la demanda, complejidad de las tareas y frecuencia de las interacciones. Asimismo, como han indicado los estudiosos de la gobernanza de redes, este término, aunque es más específico que gobernanza a secas, sigue dando lugar a muchas definiciones e interpretaciones. Ha sido objeto de críticas por la falta de fundamentos teóricos y conceptos claros, la desatención al papel del poder y la ausencia de

unos criterios de evaluación claros. Al aplicarse al papel del Estado, en particular, se lo ha criticado por considerar que los Gobiernos solo son un actor más, dejando de lado su papel social (Roe, 2013; Mu y Jong, 2016).

Más allá de las simples definiciones, el debate sobre la gobernanza procura vincular la eficacia de la formulación de políticas o su aplicación con las cuestiones relacionadas con la gobernanza (una relación que se suele considerar el tema de la mala gobernanza). Los trabajos sobre mala gobernanza se refieren, en gran medida, al desajuste entre el modo concreto de gobernanza (normalmente, el jerárquico), que ya no es eficaz a causa de los cambios en las constelaciones de actores, y los cambios en el equilibrio de poder (Rosenau, 2000; Sutherlands y Nichols, 2006) o los objetivos de una política concreta, como las preocupaciones ecológicas (Ruggie, 1993).

El concepto de la mala gobernanza se ha aplicado a todos los niveles de gobernanza, ya sea local, nacional, regional/ supranacional o global (Roe, 2013), y muchas veces, como resultado, se ha exigido una gobernanza nueva y mejor. En cambio, la mayoría de las revisiones conceptuales de la gobernanza suelen descartar el uso del término “nueva gobernanza”, ya que lo que es nuevo en un ámbito podría ser más bien viejo en otro campo de estudio, lo que hace que estas etiquetas no sean adecuadas como categorías analíticas (Treib, Bähr y Falkner, 2017). Jessop (1998), al relacionar la complejidad de la gobernanza con la gobernanza de sistemas sociales complejos, concluye que la creciente complejidad estructural y opacidad del mundo social hacen que la mala gobernanza sea la norma y no la excepción, y el carácter incompleto de la gobernanza y las turbulencias del entorno significan que ningún mecanismo de gobernanza se puede adaptar perfectamente a su entorno.

Más allá de las etiquetas de viejo y nuevo, la esencia de este debate es el proceso de transición de un modo de gobernanza a otro. Estas consideraciones propician la discusión de las dimensiones espaciales y temporales de la gobernanza, algo que quizás no se ha explorado lo suficiente. Jessop (2003) considera que la gobernanza es inherentemente espacial y temporal y que la correspondencia entre la escala espacial y el horizonte temporal puede ser un factor decisivo que determine el éxito o el fracaso de las estrategias locales de desarrollo económico. Entiende que el tiempo y el espacio son inevitablemente condiciones externas y contextos de acción. Así pues, también son intereses y objetos clave en la organización de la gobernanza, y los propios procesos de gobernanza representan conjuntamente los objetos que se gobiernan en estos mismos procesos y mediante ellos. En este sentido, el autor, igual que Hunt y Wickham (1994), cuestiona la premisa de que los objetos de la gobernanza existen con anterioridad a los mecanismos de gobernanza.

Otro punto de vista de la dimensión temporal de la gobernanza o la transición de un modo a otro es el que ofrece Termeer (2008), quien distingue entre gobernanza de primera, segunda y tercera generación en un planteamiento más bien dialéctico, similar a un proceso de aprendizaje. La primera generación consiste en usar herramientas e instrumentos de gobierno para modificar el comportamiento de las personas (zanahorias, palos y sermones o instrumentos legislativos, comunicativos y económicos). Ante las deficiencias de este planteamiento, que son la falta de información, la dificultad para hacerlo cumplir, el carácter autorreferente y su falta de escalabilidad y reflexividad, la segunda generación pasa de instrumentos únicos a combinaciones de instrumentos o medidas de políticas, intentando trabajar a través de las redes para ayudar a las personas implicadas a solucionar ellas mismas los problemas. Finalmente, la tercera generación deja atrás la idea de que el Gobierno sabe qué tipo de comportamiento deben tener las personas, y se inclina más por dejar hacer, observar, planificar, se centra en los pequeños pasos, la autosuficiencia, la gestión adaptativa y la autoorganización. Termeer piensa que las tres generaciones tienen valor, pero que la tercera es más adecuada si el entorno es complejo y dinámico.

De modo similar, Jessop (2003) considera que la gobernanza es el arte de la complejidad y propone que, en un mundo social complejo, los mecanismos de gobernanza son un modo de reducir este exceso de posibilidades futuras y la complejidad social que de ellas se deriva. Sin embargo, para hacerlo, según el mismo autor, cualquier intento de crear unos mecanismos de gobernanza eficaces debe hacer lo siguiente:

- a) simplificar los modelos y las prácticas que reducen la complejidad del mundo y son coherentes con los procesos del mundo real, así como pertinentes con respecto a los objetivos de los actores en cuestión;
- b) desarrollar la capacidad del aprendizaje social dinámico sobre distintos procesos causales y formas de interdependencia, atribuciones de responsabilidad y capacidad de acción, y posibilidades de coordinación en un entorno turbulento y complejo;
- c) crear métodos para coordinar acciones en distintas fuerzas sociales con diferentes identidades, intereses y sistemas de significado, a lo largo de distintos horizontes espaciales y temporales, y en distintos dominios de acción, y
- d) establecer tanto una visión común del mundo para la acción individual como un sistema de metagobernanza para estabilizar los posicionamientos, las expectativas y las normas de comportamiento de los principales agentes.

Esta perspectiva de la gobernanza como modos de gestionar la complejidad y dirigir la transición hacia un futuro más deseable es un componente importante del debate actual sobre la gobernanza. Docherty, Marsden y Anable (2018) resumen esta opinión bajo el paraguas de *una gobernanza intencional*, es decir, una gobernanza que busca resolver los problemas de la sociedad, reconciliando los intereses divergentes, gestionando conflictos y protegiendo los intereses de la sociedad a largo plazo. Hacen referencia a varios autores, como Boyte (2011), que define la gobernanza como la labor constante de un conjunto de personas que solucionan problemas comunes y crean cosas, materiales o simbólicas, para conseguir un valor cívico duradero, o Bryson y otros (2014), que consideran que la función del Estado ha pasado a ser una función cuya responsabilidad principal ahora es la de actuar como garante de los valores públicos (es decir, los objetivos de la sociedad en general, incluidos los parámetros operativos de las empresas privadas) consensuados colectivamente mediante la deliberación y el diálogo ampliamente inclusivos. Docherty y otros concluyen que la gobernanza intencional se suele asociar a la noción de valor público, es decir, los objetivos generales de la sociedad, como el cambio climático, la igualdad e inclusión sociales, la reducción de los efectos externos negativos del crecimiento económico, etc.

Esta breve introducción del debate general sobre gobernanza sirve para ilustrar la complejidad del concepto, así como su flexibilidad, y pone de relieve el hecho de que aplicar el concepto de gobernanza a un tema concreto no implica tanto dominar una noción o conceptos particulares, sino más bien demostrar una disciplina metodológica para identificar y, luego, respetar las dimensiones concretas de la gobernanza que se consideran pertinentes para el campo o la cuestión que se investiga. Lo esencial del debate sobre la gobernanza es reconocer que para entender cómo se formulan las políticas y se adoptan las decisiones en materia de transporte, es indispensable hacer algo más que estudiar el Gobierno y reconocer la importancia de otras redes e intereses (públicos, privados, de los ciudadanos) a distintas escalas, ya que tienen repercusiones sobre la elección de las políticas, su aplicación y los resultados que arrojan.

Como muestra el apartado siguiente, la aplicación del concepto de gobernanza a la investigación sobre transporte se basa en muchas de las definiciones y los conceptos que ya se han citado, pero también aporta sus propios matices.

II. Gobernanza del transporte: definiciones, planteamientos y plan de investigación

La gobernanza del transporte, en consonancia con el debate general sobre gobernanza, cada vez recibe más atención de los académicos de muchas disciplinas y en lo que respecta a muchos segmentos de las actividades de transporte, si no todos.

El cuadro 2 incluye una breve descripción general de los artículos relacionados con la gobernanza en las principales publicaciones sobre políticas de transporte

en los últimos años. Para cada artículo indica el tema exacto (generalmente un subsector del transporte), el asunto objeto de la investigación y su posición respecto al concepto de gobernanza o al uso de dicho concepto. El período abarca ocho años (2010-2018) y se centra en la investigación académica que ha usado el término *gobernanza* en el título o en el cuerpo del artículo. Si bien tiene sus limitaciones, este planteamiento se ha usado en los estudios sobre transporte y ha demostrado ser útil a la hora de identificar problemas metodológicos o vacíos en la investigación actual relacionada con el transporte (cf. Zhang y otros, 2018; Marsden y Reardon, 2017).

Cuadro 2
Planteamientos de la gobernanza del transporte en las publicaciones sobre políticas de transporte, 2010-2018

Año	Publicación	Artículo	Tema	Cuestión principal de investigación	Definición/uso del concepto de gobernanza
2010	<i>Journal of Transport Geography</i>	Marsden, G. y T. Rye, "The governance of transport and climate change"	Transporte y cambio climático	Examinar la posibilidad de reducir drásticamente las emisiones de CO ₂ del transporte, analizando los instrumentos clave de políticas para el cambio y teniendo en cuenta las cuestiones de gobernanza a su alrededor.	Uso de la gobernanza multinivel como enfoque conceptual para estudiar el desarrollo, la aplicación, la eficacia y la rendición de cuentas de las políticas. Aplicación del marco analítico de la gobernanza multinivel y sus tipos a los objetivos de políticas complejos que trascienden el ámbito geográfico, administrativo y nacional/supranacional y los mandatos de acción.
2012	<i>Transport Policy</i>	Legacy, C., C. Curtis y S. Sturup, "Is there a good governance model for the delivery of contemporary transport policy and practice? An examination of Melbourne and Perth"	Política de transporte y uso del suelo	Examinar los acuerdos de gobernanza para el uso del suelo y la integración del transporte y, especialmente, la función de la estructura organizativa correspondiente y la función de la gobernanza para conseguir esta integración de políticas.	Considera que los acuerdos de gobernanza se refieren a la comprensión de las estructuras y los procesos de las organizaciones implicadas en establecer y poner en práctica las políticas en materia de transporte y en materia del uso del suelo, así como las relaciones que se establecen con entidades que existen fuera de la burocracia gubernamental. Se centra en la gobernanza en red y unas normativas estrictas para superar las mentalidades compartimentadas y las deficiencias de un planteamiento descendente. Referencias a la buena gobernanza.
2013	<i>The Asian Journal of Shipping and Logistics</i>	Roe, M., "Maritime governance and policy-making: the need for process rather than form"	Transporte marítimo	Examinar el proceso de formulación de políticas en el sector marítimo y cómo las cuestiones de flexibilidad, movimiento, cambio y la creciente velocidad de estos cambios pueden acomodarse en un nuevo marco de gobernanza.	Gobernanza [marítima] como la estructura y las relaciones globales que dirigen, controlan e influyen el sector [naviero y portuario]. Se centra en la mala gobernanza marítima, debido a que su forma actual es insuficiente para las necesidades y las características del sector.
2013	<i>Journal of Transport Geography</i>	Notteboom T., P. De Langen y W. Jacobs, "Institutional plasticity and path dependence in seaports: interactions between institutions, port governance reforms and port authority routines"	Puertos	Analizar la dependencia de la trayectoria previa y la plasticidad institucional en la gobernanza de puertos, centrándose en una interacción entre el entorno institucional, la estructura de gobernanza y la dinámica de la cadena de suministro y las estrategias interiores de las autoridades portuarias propietarias.	Referencias a las estructuras de gobernanza o la gobernanza de los puertos, básicamente vistas como la gestión de los puertos por parte del Estado y el grado de descentralización del poder del Estado.

Cuadro 2 (continuación)

Año	Publicación	Artículo	Tema	Cuestión principal de investigación	Definición/uso del concepto de gobernanza
2014	<i>Research in Transportation Economics</i> , 48	Veeneman, W. y D. van de Velde, "Developments in public transport governance in the Netherlands: A brief history and recent developments"	Transporte urbano	Describir la evolución de la gobernanza del transporte público en los Países Bajos, centrándose en las concesiones de autobuses, tranvía, metro y trenes regionales.	No da una definición de gobernanza, pero el artículo se centra en la evolución del papel y la estrategia del gobierno central en relación con las concesiones de transporte, y destaca la fragmentación y la maduración de la gobernanza ajustando los incentivos y las formas de cooperación entre los operadores y las autoridades en el ámbito del transporte público.
2015	<i>Journal of Transport Geography</i>	Jiang, Y. y otros "Analysis of the impacts of different modes of governance on inland waterway transport development on the Pearl River: The Yangtze River Mode vs. the Pearl River Mode"	Transporte por vías de navegación interior	Analizar las diferencias entre los dos tipos de gobernanza que se aplican en las arterias del río Yangtsé y el río Perla y explorar las distintas repercusiones en el desarrollo de sistemas de vías de navegación. Tras evaluar el impacto de las diferentes estructuras institucionales en el funcionamiento de la navegación interior a nivel de las cuencas fluviales, los autores concluyen que una estructura centralizada funciona mejor que un sistema que delegue responsabilidades en los niveles locales.	Los modos de gobernanza vistos como modo tipo Y (el gobierno central es el responsable de supervisar el mercado del transporte por vías de navegación interior) o modo tipo P (el gobierno central es el simple coordinador y los gobiernos locales son los gestores del río).
2015	<i>Research in Transportation Economics</i>	Malpezzi, S. y N. Wijnemga,] "Austerity in public transport in Europe: The influence of governance"	Transporte público urbano	Entender cómo el contexto organizativo influye en las decisiones sobre financiamiento y su resultado en lo que respecta a los servicios de transporte público que se ofrecen y los pasajeros transportados.	La gobernanza como el sistema de toma de decisiones, con la aportación de decisiones presupuestarias sobre el transporte público.
2016	<i>Journal of Transport Geography</i>	Wilmsmeier G. y J. Monios, "Institutional structure and agency in the governance of spatial diversification of port system evolution in Latin America"	Puertos	Indicar cómo ha cambiado el entorno institucional que rige la diversificación espacial de las actividades del puerto de contenedores a raíz de la descentralización de la gobernanza portuaria y la desconcentración del tráfico portuario.	La gobernanza se define como las instituciones, los mecanismos y los procesos a través de los cuales se ejerce el poder económico, político y administrativo, pero se sigue haciendo hincapié en los aspectos institucionales (estructuras y mandato).
2016	<i>Transportation Research Procedia</i>	Öberg M., K. Nilsson y C. Johansson, "Governance of major transport corridors involving stakeholders"	Transporte regional (corredores)	Examinar la gobernanza para construir los principales corredores de transporte en la Unión Europea, teniendo en cuenta la organización de la gobernanza, los actores y la gobernanza en el proceso de ejecución práctica.	Se considera que la gobernanza está formada por todas las actividades relacionadas con la dirección, incluidas las estructuras de colaboración y cooperación, y los procesos. Se hace hincapié en un cambio hacia una gobernanza con un amplio conjunto de partes interesadas que participan en la planificación y el financiamiento de la infraestructura de transporte, y en implicar a todas las partes interesadas en una gobernanza de corredores colaborativa.
2016	<i>Case Studies on Transport Policy</i>	Rau, H., M. Hynes y B. Heisserer, "Transport policy and governance in turbulent times: Evidence from Ireland"	Política de transporte	Investigar cómo el sistema de gobernanza imperante en Irlanda respondió a los rápidos cambios económicos, políticos y sociales.	La gobernanza se mide en líneas generales identificando las tendencias discursivas, las instituciones y los actores clave en el sector del transporte. Se centra en el cambio hacia la gobernanza multinivel, pero también en la evolución de los objetivos de las políticas de transporte (transición hacia un sistema más sostenible desde el punto de vista medioambiental).

Cuadro 2 (continuación)

Año	Publicación	Artículo	Tema	Cuestión principal de investigación	Definición/uso del concepto de gobernanza
2016	<i>Transport Policy</i>	Mu, R., y M. de Jong, "A network governance approach to transit-oriented development: Integrating urban transport and land use policies in Urumqi, China"	Transporte urbano	Estudiar el desarrollo orientado al transporte (DOT), es decir, una mayor integración entre el transporte y el uso del suelo, y los problemas de gobernanza concretos que surgen de la puesta en práctica de iniciativas de DOT.	La aplicación del planteamiento de la gobernanza de redes, como el planteamiento más adecuado para hacer frente al complejo proceso de formulación de políticas que implica una red de actores con una variedad de percepciones, objetivos, recursos y estrategias. Se centra en dos aspectos: en primer lugar, los instrumentos y los mecanismos pensados para mejorar la correspondencia entre los objetivos, las tareas y los esfuerzos de los actores en red y, en segundo lugar, las estrategias deliberadas y los intentos conscientes de mando de los actores para influenciar, facilitar y dirigir los procesos de interacción.
2017	<i>Transportation Research, parte A</i>	Marsden G, y L. Reardon, "Questions of governance: Rethinking the study of transportation policy"	Estudios de transporte	El artículo cuestiona el planteamiento imperante del modelo técnico-racional a la hora de estudiar la política en materia de transporte, como pone de manifiesto la elección de los temas, las metodologías de investigación y el alcance de los artículos de investigación sobre el transporte en las principales publicaciones sobre políticas de transporte.	La gobernanza de áreas y procesos de las políticas como un entorno de toma de decisiones más diverso y en red. La revisión de la investigación actual sobre transporte permite llegar a la conclusión de que, en gran medida, se han ignorado y estudiado poco algunas cuestiones importantes de la gobernanza como el contexto, el poder, los recursos y la legitimidad.
2017	<i>Transportation Research, parte A</i>	Hoffmann S., J. Weyer y L. Longen, "Discontinuation of the automobility regime? An integrated approach to multi-level governance"	Transporte por carretera	Evaluar la posibilidad de poner fin a los regímenes sociotécnicos vigentes, en este caso los regímenes de automovilidad, mediante la gobernanza deliberada.	El concepto de gobernanza multinivel, que se define como el uso integrado de tres marcos analíticos: la perspectiva multinivel, las redes de actores y la gobernanza. La gobernanza multinivel analiza la interacción de los actores en distintos niveles anidados de la toma de decisiones. Se centra en las constelaciones de actores y en los procesos de formulación de políticas.
2017	<i>Research in Transportation Business & Management</i>	Notteboom, T. y Z. Yang, "Port governance in China since 2004: Institutional layering and the growing impact of broader policies"	Puertos	Analizar la evolución de la gobernanza portuaria en China, como reacción a los cambios en el contexto económico nacional y global, los cambios de la reforma del Gobierno de China y unas políticas públicas más amplias.	No da una definición concreta de gobernanza, pero se centra en la descentralización del poder, es decir, el paso gradual de una toma de decisiones y titularidad muy centralizadas a un panorama de gobernanza portuaria que ofrece más margen para la corporatización y la participación del sector privado.
2017	<i>Research in Transportation Business & Management</i>	Rodrigue, J. P "The governance of intermediacy: The insertion of Panama in the global liner shipping network"	Puertos	Analizar las principales etapas de la evolución de la gobernanza de los activos marítimos de Panamá, dado que ha pasado a ser la principal ubicación intermediaria en la red global de transporte marítimo de línea y los correspondientes cambios en la gobernanza. El objetivo es analizar en qué medida la gobernanza puede ejercer un papel a la hora de atraer, conservar y ampliar las actividades logísticas.	No da una definición, pero presenta un enfoque amplio de la gobernanza, que analiza el conjunto de instituciones (primero las coloniales, la Autoridad del Canal de Panamá, la Autoridad Marítima de Panamá y las iniciativas actuales del Estado) destinadas a mantener y mejorar la posición de Panamá en el sector logístico.
2018	<i>Journal of Transport Geography</i>	Rye, T. y otros, "The relationship between formal and informal institutions for governance of public transport"	Transporte público	Entender la relación entre las instituciones formales (la gobernanza contemplada por la legislación) y las informales (la gobernanza no contemplada por la legislación) que sustentan la planificación, el funcionamiento y la mejora del transporte público local y regional.	No da una definición de gobernanza, pero hace referencia a los problemas de fragmentación y coordinación en la gobernanza del transporte público. Se centra principalmente en cuestiones institucionales.

Cuadro 2 (conclusión)

Año	Publicación	Artículo	Tema	Cuestión principal de investigación	Definición/uso del concepto de gobernanza
2018	<i>Research in Transportation Economics</i>	Veeneman, W. "Developments in public transport governance in the Netherlands; the maturing of tendering"	Transporte urbano	Analizar las enseñanzas obtenidas de la licitación en los Países Bajos.	Se considera que la gobernanza del transporte público consta de un conjunto de instituciones que dan a los actores un mandato (la capacidad de actuar) y financiamiento (los medios para actuar), y estructuran sus acciones hacia un sistema de transporte público, cuyo resultado esperado es lograr unos valores públicos concretos. Se centra en la dependencia dentro de los elementos de la gobernanza y la maduración de la gobernanza.
2018	<i>Transportation Research, parte A</i>	Docherty, I., G. Marsden y J. Anable, "The governance of smart mobility"	Transporte en general	Examinar el papel de la gobernanza en la gestión de la transición del régimen socio-tecnológico a la movilidad inteligente, transición ocasionada por las tecnologías emergentes, como los vehículos automatizados, las aplicaciones de intercambio entre pares y el Internet de las cosas.	La gobernanza de la [movilidad inteligente] implica prestar atención simultáneamente al porqué (la función de la política pública), el qué (las normas del juego), el quién (las redes de actores y su posición, poder y objetivos) y el cómo (el modo en que se implica el público y se mantienen la transparencia y la rendición de cuentas) del sistema de gobernanza.
2018	<i>Progress in Planning.</i>	O'Brien, P., A. Pike y J. Tomaney, "Governing the 'ungovernable'? Financialisation and the governance of transport infrastructure in the London 'global city-region'"	Transporte urbano	Analizar la gobernanza de la infraestructura (fondos y financiamiento) a escala de la ciudad región, usando el ejemplo de Londres, y contribuir a los debates teóricos sobre la aparente ingobernabilidad de las ciudades regiones y las ciudades globales.	El concepto de gobernanza se usa en relación con la evolución del papel de la autoridad central y el argumento principal es que la gobernanza de la inversión en infraestructura en Londres, una ciudad región global que tiene una posición dominante dentro de un Estado muy centralizado, se ve transformada constantemente por un conjunto diferenciado de relaciones entre instituciones públicas y privadas locales, nacionales e internacionales.
2018	<i>Research in Transportation Economics</i>	Veeneman, W. y C. Mulley, "Multi-level governance in public transport: Governmental layering and its influence on public transport service solutions"	Transporte público	Analizar el contexto bibliográfico de la gobernanza multinivel y su aplicación a la prestación de transporte público mediante el análisis de estudios de casos.	Aplicación del concepto de gobernanza multinivel, es decir, la teoría es que el nivel de gobierno nacional no es necesariamente la unidad dominante en la formulación de políticas y, dependiendo de la situación, la formulación y aplicación de políticas suelen tener que hacerse dentro de un sistema de negociación constante entre gobiernos jerarquizados en distintos niveles territoriales. Se centra en la diseminación del mandato y el financiamiento en distintos niveles de gobierno.
2018	<i>Transport Geography</i>	Poku-Boansi, M. y G. Marsden, "Bus rapid transit systems as a governance reform project"	Transporte urbano	Analizar el proceso de introducción del transporte rápido en autobús (TRA) como reforma de la gobernanza, correlacionando los datos sobre los niveles de madurez de la gobernanza en el subcontinente africano con el progreso en la puesta en marcha del TRA.	Hace referencia a la definición de Treib (2007) como la dirección y coordinación de actores interdependientes (por lo general colectivos) sobre la base de unos sistemas reguladores institucionalizados. Identificación de tres áreas distintas pero interrelacionadas: primera, un conjunto de leyes, prácticas y normas formales e informales; segunda, la red de actores que participan en la toma de decisiones; tercera, la formulación de políticas como parte de un modo de dirección política.
2018	<i>Transport Policy</i>	Qiang Zhang, Harry Geerlings, Abdel El Makhroufi, Shun Chen, "Who governs and what is governed in port governance: A review study"	Puertos	Aportar una revisión de la literatura sobre gobernanza portuaria, analizando el paso del concepto de reforma portuaria al concepto de gobernanza portuaria. Una clasificación de la investigación existente sobre gobernanza portuaria para abrir la "caja negra" de la gobernanza portuaria.	Se hace referencia a la gobernanza multinivel y a la definición de las partes interesadas, pero también se ve la gobernanza como un ámbito mucho más amplio, que gira en torno a cuatro preguntas principales: quién gobierna, qué se gobierna, cómo se gobierna y con qué propósito.

Fuente: Elaboración propia.

Como se ve en el cuadro 2, en los últimos años los investigadores cada vez han dedicado más atención a la gobernanza. Se ha analizado en relación con una gran variedad de temas de transporte, desde la perspectiva modal (transporte marítimo, portuario, urbano, por vías de navegación interior, carreteras) o multimodal (corredores de transporte) y en relación con los objetivos de desarrollo generales (cambio climático, movilidad inteligente) o las dificultades relativas a la integración de políticas (transporte y uso del suelo).

Se suele hacer referencia a la gobernanza del transporte en relación con la complejidad cada vez mayor de los procesos generales para la toma de decisiones en el ámbito del transporte, a causa de varios hechos recientes e interrelacionados, como los siguientes:

- el mayor peso de los actores no estatales o la disminución del poder del Estado (Roe, 2013; Veneeman, 2018);
- nuevos motivos de preocupación, como el cambio climático (Marsden y Rye, 2010);
- las dificultades intersectoriales y en materia de integración de políticas (Stead y Meijers, 2009);
- los rápidos avances tecnológicos y las incertidumbres, así como los correspondientes cambios del régimen socio-tecnológico (Roe, 2013; Veneeman, 2018; Docherty, Marsden y Anable 2018);
- la aparición de actores supranacionales, como la Unión Europea (Hoffmann, Weyer y Longen, 2017).

Si bien el concepto de gobernanza se introduce en los estudios del transporte de esta forma o por este motivo, es lógico que exista una gran diversidad en las dimensiones exactas o la interpretación de la gobernanza al aplicarse al sector del transporte. También se puede ver una evolución en el pensamiento sobre la gobernanza del transporte en algunos ámbitos concretos de los estudios sobre transporte.

Concretamente, los estudios de puertos destacan como un ámbito en el que el examen de cuestiones de gobernanza se ha convertido en una línea de investigación más o menos reconocida. Como apuntan Debrie, Lavaud-Letilleul y Parola (2013), desde la década de 1990 los estudios sobre gobernanza portuaria han pasado de centrarse en el concepto de reforma portuaria al de gobernanza portuaria. En su revisión reciente de más de 70 artículos académicos, dedicados a la cuestión de la gobernanza portuaria, Zhang y otros (2018) concluyen que se están empezando a hacer estudios de base o teóricos centrados en las cuestiones básicas relacionadas con la gobernanza portuaria, como el modelo de gobernanza portuaria, la relación entre el modelo de gobernanza portuaria y el desempeño del puerto, las interacciones entre instituciones, las reformas

en materia de gobernanza portuaria, los procedimientos de las autoridades portuarias y las características comunes de los procesos de reforma de la gobernanza portuaria. Asimismo, indican que si bien el concepto de gobernanza portuaria se acepta ampliamente, se ha usado junto con conceptos similares, o en estrecha relación con ellos, como el traspaso de competencias de puertos y la privatización de puertos, lo cual puede dar lugar a una mayor ambigüedad en cuanto a la distinción entre estos conceptos, el significado exacto de la gobernanza portuaria y su aplicación en estudios empíricos, y se refieren a la gobernanza portuaria todavía como una “caja negra”.

De modo similar, en su libro sobre gobernanza marítima, Roe (2013) señala que la proliferación de las privatizaciones y los cambios resultantes en la estructura de titularidad y el proceso de organizar y administrar el sector portuario fomentaron, en parte, el trabajo sobre gobernanza portuaria. Según él, el hecho de destacar continuamente las cuestiones de titularidad relativas a la gobernanza y el proceso de traspaso de competencias está vinculado casi únicamente con las responsabilidades de los puertos en relación con el tipo de traspaso de competencias y el equilibrio que se consigue entre lo público y lo privado, sin hacerse referencia a las cuestiones culturales o relativas a la sociedad ni de los flujos de información, poder e influencia o las estructuras alternativas que podrían crearse en la jurisdicción y el Gobierno. En este sentido, podemos considerar que la investigación sobre gobernanza portuaria es una base necesaria, aunque insuficiente, para llevar a cabo un debate conceptual más general sobre la gobernanza del transporte.

Desde un punto de vista más general, gran parte de los trabajos sobre gobernanza del transporte provienen de la extensa investigación anterior sobre la función de las instituciones en la evolución de los sistemas de transporte, que es un ámbito consolidado de la investigación sobre transporte. Hay muchos estudios que analizan en qué medida los entornos institucionales afectan a la aplicación de políticas. Hay pruebas empíricas de que los acuerdos institucionales a nivel de la ciudad, es decir, las diferencias en el reparto de responsabilidades dentro del sector gubernamental y entre el sector público y privado, afectan directamente al logro de los objetivos de las políticas o, por lo menos, a la aplicación de algunos instrumentos de las políticas, como las inversiones en transporte (Marsden y May, 2006). La investigación sobre gobernanza portuaria está muy marcada por el legado institucionalista, derivado de la aplicación de los enfoques de la economía de los costos de transacción y la economía institucional. Sin embargo, también se ha analizado la repercusión de las instituciones en relación con otros subsectores del transporte (transporte urbano, corredores intermodales)

y en relación con la creciente complejidad de los procesos generales de toma de decisiones relativas al transporte, a causa del mayor peso de los actores no estatales, unos objetivos de desarrollo más complejos, como el cambio climático (Marsden y Rye, 2010), o las dificultades intersectoriales y en materia de integración de políticas (Stead y Meijers, 2009).

El legado del análisis institucionalista, además de los datos empíricos, ofrece muchos conceptos útiles, que podrían ampliarse a la gobernanza. Encontramos muy buenos ejemplos de ello en el debate sobre la dependencia de la trayectoria previa, el bloqueo y la plasticidad institucional (Notteboom, De Langen y Jacobs, 2013; Notteboom y Yang, 2017), que se han usado para explicar las situaciones más allá del alcance inicial. Asimismo, no siempre queda claro cuáles son las nuevas perspectivas y la capacidad aclaratoria que el concepto de gobernanza aporta al debate. Muchas veces se considera que las instituciones y el modo en el que están organizadas son la variable explicativa o incluso una variante de la gobernanza (Rye y otros, 2018; Ng y Palli, 2010, citado en Wilmsmeier y Monios, 2016; Jiang y otros, 2015). Incluso el análisis que define la gobernanza como las instituciones, los mecanismos y los procesos a través de los cuales se ejerce el poder económico, político y administrativo tiende finalmente a reproducir un análisis institucionalista más bien clásico, que estudia el mandato y la estructura institucional (Wilmsmeier y Monios, 2016) o la evolución de las instituciones del Estado a cargo de los puertos (Rodríguez, 2017). En muchos de estos casos, la gobernanza se usó más bien como un concepto genérico, que servía de contexto comodín o incluso como sinónimo de unas reformas de políticas satisfactorias.

Las partes de la investigación sobre gobernanza que buscan presentar la gobernanza como un nuevo paradigma o marco de investigación ofrecen varias perspectivas o conceptos sobre la gobernanza especialmente útiles en el sector del transporte.

En primer lugar, cabe mencionar la perspectiva de la gobernanza multinivel, que explica el hecho de que las actividades de gobernanza se dan a distintos niveles (local, nacional, supranacional), que las acciones en un nivel cambian las condiciones marco de los actores en otros niveles, generando así una dinámica difícil de controlar (Hoffmann, Weyer y Longen, 2017) y que, dependiendo de la situación, la formulación y la ejecución de políticas suelen tener lugar dentro de un sistema de negociación constante entre gobiernos jerarquizados en distintos niveles territoriales (Marks, 1993, p. 392, citado en Marsden y otros, 2014). Como resumen Veeneman y Mulley (2018), la premisa clave de la teoría de la gobernanza multinivel es que el nivel de gobierno nacional no es necesariamente la unidad dominante en la formulación de políticas, que

la elaboración y aplicación de políticas muchas veces no están claramente definidas en relación con un único nivel de gobierno y que, en la práctica, todos los niveles de gobierno tratan con organismos encargados de tareas específicas (organismos o entidades no gubernamentales creados para una tarea concreta). Estos organismos con tareas concretas se suelen denominar instituciones de tipo II, distintas de las instituciones de tipo I, relacionadas con los niveles de gobierno responsables de muchas áreas políticas diferentes, según la distinción que hacen Hooghe y Marks (2001). Se ha usado esta perspectiva para explicar la posibilidad de alejarse del régimen sociotécnico del sistema de automovilidad (Hoffmann, Weyer y Longen, 2017), los cambios en la gobernanza portuaria (Zhang y otros, 2018), y las decisiones presupuestarias en materia de transporte público (Veeneman y Mulley, 2018), así como entender la política sobre el cambio climático dentro del contexto europeo (Marsden y Rye, 2010).

Una de las aportaciones desde la perspectiva de la gobernanza multinivel es que, en el caso de algunos objetivos de políticas, como luchar contra el cambio climático, cada vez es más difícil y artificial mantener un nivel bajo de toma jerárquica de decisiones impulsadas por las instituciones de tipo I, habida cuenta de la naturaleza de los desplazamientos y la distribución espacial de las empresas, y que, sin embargo, la abundancia de instituciones de tipo II cuya competencia funcional no coincide con la agenda contra el cambio climático y la presencia de fuertes grupos de presión industriales externos indican que un mayor traspaso de competencias no dará lugar necesariamente a unas soluciones negociadas óptimas, sino que podría conllevar el riesgo de sufrir más retrasos y diluir los compromisos (Marsden y Rye, 2010). Cabe destacar que la perspectiva de la gobernanza multinivel, aunque en muchos casos aborda la fragmentación del poder entre los distintos niveles de gobierno, no se limita necesariamente a los actores estatales, ya que muchas instituciones de tipo II son actores no estatales (aunque posiblemente sean organizaciones intergubernamentales análogas a las del Estado).

Otra perspectiva de la gobernanza bien conocida y bastante similar es la gobernanza de redes, que se ha aplicado ampliamente a las cuestiones del transporte público y urbano. Sørensen y Gudmundsson (2010) destacan la creciente importancia de la modalidad de redes en la gobernanza contemporánea del transporte público, que incrementa la relevancia de la confianza, la reciprocidad y el intercambio eficaz de información entre los actores. Poku-Boansi y Marsden (2018) se centran en la red de actores implicados en la toma de decisiones como uno de los elementos de la gobernanza en la introducción de sistemas de transporte rápido en autobús. Legacy, Curtis y Sturup (2012) hacen referencia a la gobernanza en red y a unas normativas estrictas para superar las mentalidades

compartimentadas y conseguir la integración de las políticas para el transporte y el uso del suelo. Mu y Jong (2016) ofrecen la aplicación más explícita de la gobernanza de redes al mismo tema, refiriéndose al caso de Urumchi (China). Usan el término “gobernanza de redes” para describir los patrones más o menos estables de relaciones entre los actores del Gobierno, las empresas y la sociedad civil, autónomos pero interdependientes, en los procesos de planificación urbana, formulación y aplicación de programas y políticas públicas, y distinguen dos aspectos de la gobernanza de redes: en primer lugar, los instrumentos y los mecanismos pensados para mejorar la correspondencia, voluntaria o forzosa, entre los objetivos, las tareas y los esfuerzos de los actores en red y, en segundo lugar, las estrategias deliberadas y los intentos conscientes de mando de los actores dentro de las redes para influenciar los procesos de interacción, facilitar y dirigir las interacciones, y cambiar las características de las redes.

Una de las partes más interesantes de la investigación sobre gobernanza para los encargados de formular políticas y los profesionales es la aplicación del concepto ya mencionado de la gobernanza intencional a las preocupaciones o las estrategias de desarrollo donde el sector del transporte ejerce un papel significativo. En este sentido, la gobernanza se considera inseparable del bien público o de los valores públicos que procura fomentar o conseguir.

Vemos ejemplos de este planteamiento en la investigación sobre la gobernanza de la movilidad inteligente (Docherty, Marsden y Anable, 2018), el cambio climático (Marsden y Rye, 2010), las políticas nacionales para un transporte público más sostenible (Rau, Hynes y Heisserer, 2016) y, en menor medida, pero en la misma línea, la aplicación de la gobernanza multinivel al abandono de los regímenes automovilísticos (Hoffmann, Weyer y Longen, 2017). Estos autores querían analizar qué cambios serían necesarios en los objetivos y las modalidades de gobernanza para conseguir más valor público de la transición de los sistemas de movilidad a una movilidad más inteligente, un transporte más sostenible o un régimen socio-tecnológico menos basado en el automóvil. Esta perspectiva, bastante parecida a la idea de Jessop de que la gobernanza gestiona la complejidad y múltiples situaciones posibles, tiene en cuenta qué oportunidades y retos tiene el Estado o el Gobierno, que, a pesar de tener menor peso e influencia como principal financiador o incluso como proveedor de conocimiento, sigue encargado de hacer avanzar la sociedad hacia los objetivos de bienestar o de desarrollo consensuados por ella. Al analizar el caso de la movilidad inteligente, por ejemplo, Docherty y otros sostienen que, como la movilidad es un sistema, existen muchos futuros posibles de movilidad inteligente, incluso para

cualquier paquete concreto de innovaciones tecnológicas y, en este sentido, esta perspectiva no se centra tanto en los actores estatales en contraposición a los actores no estatales, sino en gestionar la movilidad, es decir, en la función que adopta el Estado dentro de estas nuevas redes para dirigir, facilitar y también rechazar distintos elementos del sistema de movilidad (Docherty, Marsden y Anable, 2018). Una visión bastante extremista de esta cuestión es el concepto de ingobernabilidad, propuesto por autores que consideran que algunas situaciones —por ejemplo, el transporte en grandes áreas metropolitanas— cada vez son más ingobernables, ya que forman parte de la gobernanza urbana global, fragmentada y dispersa, porque las ciudades región funcionan como entidades espaciales, sociales y económicas complejas (O'Brien, Pike y Tomaney, 2018).

La investigación sobre cómo cambian con el tiempo las modalidades o estrategias de gobernanza para conseguir unos resultados más tangibles está estrechamente relacionada con esta perspectiva de la gobernanza intencional. Por ejemplo, en una serie de publicaciones conexas sobre la gestión del transporte público en los Países Bajos, Veeneman evaluó cómo ha evolucionado la gobernanza global desde la introducción de las licitaciones en 2001, analizando el propio proceso en lugar de los resultados. Identificó varias etapas o elementos en el proceso, así como la interacción de distintos elementos de la gobernanza: aplicar (donde se introduce el cambio en la gobernanza para pasar a las licitaciones en el transporte público), descubrir (ver los inconvenientes de las licitaciones, es decir, fragmentación, incentivos mal entendidos, disposiciones contradictorias, inflexibilidad, cultura de la culpa), contrarrestar (modalidades para hacer frente a las dificultades) y realinear (con nuevas tecnologías, patrones de demanda, situaciones de mercado o prioridades políticas, el difícil equilibrio entre la prestación de servicios y los cambios en el sistema de gobernanza) (Veeneman, 2018).

Mu y de Jong (2016) elaboraron una escala acumulativa para analizar cómo la gobernanza (de redes) trata los escalones de la gobernanza: complejidad sustantiva (una situación de formulación y aplicación de políticas que implica múltiples actores y se caracteriza por múltiples percepciones y conocimientos controvertidos), incertidumbre estratégica (una situación donde los actores de las redes se comportan de modo reflexivo, prevén las estrategias de los actores, reaccionan a los cambios del entorno y toman decisiones inesperadas) e insuficiencia institucional (un entorno en el que las normas de las redes son inadecuadas, poco claras o incluso contradictorias, y faltan mecanismos de coordinación para la interacción y para dar lugar a acciones colectivas).

Por último, una línea de investigación de la gobernanza del transporte aborda los sesgos y las deficiencias de la propia investigación sobre gobernanza del transporte. La revisión mencionada de los trabajos sobre gobernanza portuaria realizada por Zhang y otros (2018) concluye que la mayor parte de las investigaciones se han dedicado a las cuestiones de quién gobierna y, en menor medida, a qué se gobierna, sin dedicar suficiente atención a las cuestiones de cómo se gobierna y con qué propósito. De modo similar, en su artículo “Questions on governance: rethinking the study of transportation policy”, Marsden y Reardon revisan una muestra de 100 artículos de dos de las principales publicaciones en materia de políticas de la bibliografía sobre transporte, e identifican una brecha considerable entre los estudios aplicados sobre políticas de transporte y la formulación de políticas, y argumentan que hay importantes cuestiones de la gobernanza, como el contexto, el poder, los recursos y la legitimidad, que la literatura actual ignora en gran medida (Marsden y Reardon, 2017).

En conclusión, la investigación sobre gobernanza del transporte es un ámbito bastante variado y en constante expansión. Sin embargo, sigue siendo necesario especificar la capacidad aclaratoria y gravitar hacia un uso más coherente del concepto. Por ejemplo, existe cierta tensión en la investigación sobre gobernanza del transporte, que muchas veces hace referencia a la perspectiva de la gobernanza como la perspectiva que amplía el alcance del análisis más allá de los actores estatales, pero sigue basándose principalmente en el Estado, y se centra más en la distribución del poder dentro de las instituciones estatales o entre el Estado y el sector privado. Aunque algunos autores lo justifican afirmando que el Estado sigue siendo un actor único facultado con el mandato de maximizar el valor público (Docherty, Marsden y Anable, 2018), sigue siendo interesante vincular la investigación sobre gobernanza con la amplia investigación sobre la organización industrial dentro del sector privado del transporte (concentración, integración vertical u horizontal, etc.) o analizar la repercusión que la sociedad civil (más) empoderada tiene en las políticas de transporte.

Parece que cada vez hay más convergencia con respecto a una visión integral de la gobernanza, como un conjunto completo del quién gobierna, qué se gobierna, cómo se gobierna y para qué (Zhang y otros, 2018). Tal como sostienen Docherty, Marsden y Anable (2018), al pensar sobre la gobernanza de la transición hacia la movilidad inteligente, es preciso prestar atención simultáneamente al porqué (la función de la política pública), el qué (las normas del juego), el quién (las redes de actores y su posición, poder y objetivos) y el cómo (el modo en que se implica al público, y se mantienen la transparencia y la rendición de cuentas) del sistema de gobernanza.

Tradicionalmente, gran parte de la investigación sobre transporte se ha basado en examinar a los actores, la distribución del poder de decisión y la interacción entre el Estado y los actores no estatales, el quién, el qué y, en cierta medida, el cómo de la gobernanza. La gobernanza intencional es un concepto prometedor para tratar la dimensión del “para qué” de la gobernanza. El aspecto del cómo todavía no se ha estudiado lo suficiente como para explicar de modo eficaz cómo se hacen las políticas en lugar de qué son las políticas, y aporta conocimientos que provienen del análisis del contexto, el poder, los recursos y la legitimidad (Marsden y Reardon, 2017).

III. La gobernanza del transporte en foros sobre políticas e iniciativas en materia de políticas

A diferencia de la diversidad de perspectivas que existe en la investigación académica, la mayoría de los foros sobre políticas e iniciativas en materia de políticas convergen en invocar la gobernanza del transporte para fomentar las “buenas” prácticas en la creación y aplicación de políticas de transporte. Las recomendaciones suelen tener un fuerte componente normativo y, en la mayoría de los casos, dan por sentado que más transparencia, el estado de derecho y unas políticas inclusivas y equitativas conllevan automáticamente unas decisiones sobre políticas mejores y más eficaces. En algunos casos se presentan indicadores para medir la buena gobernanza del transporte.

Un ejemplo de ello es la propuesta de indicadores de la gobernanza del transporte para África subsahariana realizada por el Programa de Política de Transporte para África Subsahariana. La propuesta se basa en entender la gobernanza como un ejercicio de autoridad con discreción e integridad y, por consiguiente, en entender que la mala gobernanza es el abuso de poder con fines indebidos y, normalmente, para obtener un beneficio personal. Siguiendo esta premisa, la propuesta presenta indicadores para medir la gobernanza del transporte en diez dimensiones, que se exponen en el cuadro 3.

El Marco de la OCDE para la Gobernanza de las Infraestructuras (OCDE, 2015) tiene un enfoque normativo muy similar, ya que identifica los elementos de la buena gobernanza de las infraestructuras y considera que una de las principales razones por las que los proyectos de infraestructura no cumplen con el calendario y el presupuesto establecidos ni con los objetivos previstos sobre el suministro de servicios es una gobernanza deficiente y que los proyectos de infraestructura con una gobernanza deficiente suelen sufrir sobrecostos, retrasos, un desempeño insatisfactorio, infrutilización, un deterioro acelerado a causa del mal mantenimiento y, de vez en cuando, “elefantes blancos” y puentes hacia la nada.

Cuadro 3
Indicadores propuestos de la gobernanza del transporte para África Subsahariana

Ámbito de gobernanza	Indicador	Descripción
1	Mandatos institucionales y responsabilidades	Claridad y distinción de los mandatos y las responsabilidades de los ministerios, departamentos y agencias clave en el sector del transporte.
2	Prioridades estratégicas	Coherencia de la política del sector del transporte y medida en que su proceso de priorización se basa en criterios objetivos.
3	Disciplina presupuestaria	Asignaciones presupuestarias basadas en previsiones financieras fiables y en consonancia con las prioridades en función de criterios objetivos.
4	Diseño del programa	Calidad y uso de indicadores clave del desempeño e indicadores del uso óptimo de los recursos.
5	Adquisiciones	Divulgación pública de los planes de adquisiciones del sector del transporte, de modo exhaustivo y oportuno (incluidas las oportunidades de licitación, las concesiones de los contratos y los datos sobre la resolución de reclamos relativos a las adquisiciones).
6	Ejecución	Informes exhaustivos de plazos y costos sobre el progreso del trabajo de los (diez) principales proyectos del sector del transporte, que se divulguen al público de modo oportuno y accesible.
7	Sostenibilidad	El organismo del sector del transporte ha fijado parámetros de referencia para el mantenimiento periódico y rutinario de activos y asigna el presupuesto en consecuencia.
8	Divulgación de la información	Transparencia y puntualidad en la divulgación del gasto y el presupuesto anuales.
9	Control externo	Normas que se aplican al proceso de nombramiento y la pertenencia a los órganos de dirección clave del sector del transporte.
10	Rendición de cuentas	Porcentaje de las recomendaciones de informes de auditores financieros y técnicos independientes que se ponen en práctica en el período de un año.

Fuente: A. Christie, D. Smith y K. Conroy, "Transport governance indicators in Sub-Saharan Africa", *Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) Working Paper*, N° 95, Washington, D.C., Banco Mundial, 2003.

La OCDE define la gobernanza de la infraestructura como los procesos, las herramientas y las normas de interacción, toma de decisiones y control que usan las organizaciones gubernamentales y sus equivalentes en lo que respecta a la puesta a disposición del público y el sector público de los servicios de infraestructura. Para la OCDE la gobernanza de la infraestructura hace referencia a la interacción entre las instituciones gubernamentales internamente, así como su interacción con el sector privado, los usuarios y los ciudadanos, y abarca todo el ciclo de vida del activo de la infraestructura.

A partir del análisis de los retos de gobernanza a lo largo del ciclo de vida de la infraestructura, el marco de la OCDE presenta un conjunto necesario de dimensiones de la gobernanza que se refuerzan entre sí, independientemente de la elección de la modalidad de ejecución, ya que pueden estar disponibles en múltiples modelos institucionales y organizativos.

Estas dimensiones o, mejor dicho, recomendaciones, incluyen los siguientes elementos:

- Debería existir una visión nacional estratégica a largo plazo para el uso de la infraestructura, que tenga en cuenta el carácter multidimensional de los retos.
- Los procesos, los principios y los marcos regulatorios deberían fomentar un desarrollo, gestión y renovación de la infraestructura sostenibles y asequibles.

- El proceso para gestionar los proyectos de infraestructura a lo largo de su ciclo de vida debería centrarse en los usuarios. Debería basarse en consultas amplias, una participación estructurada y el acceso a la información, y centrarse principalmente en las necesidades de los usuarios.
- La coordinación en los distintos niveles de gobierno y las jurisdicciones debería ser honesta, hacerse periódicamente y estar orientada al desempeño. La coordinación dentro de los niveles de gobierno debe encontrar un buen equilibrio entre todas las perspectivas del Gobierno y las perspectivas sectoriales.
- Se debería disponer de los procedimientos y las habilidades adecuados para garantizar una rigurosa seguridad de los proyectos, asequibilidad, optimización de los recursos y transparencia.
- Las evaluaciones de los proyectos deberían basarse en datos y en un procedimiento equilibrado en la relación entre calidad y precio.
- Deberían existir sistemas que se centren en el desempeño del activo durante toda su vida útil.
- Se deberían detectar los puntos de entrada de la corrupción en todas las etapas del proyecto de infraestructura pública y mejorar la integridad y los mecanismos contra la corrupción.

- La elección de la modalidad adecuada de ejecución debería integrar aspectos políticos, sectoriales y estratégicos.

Finalmente, distintos documentos de políticas elaborados por las instituciones de la Unión Europea abordaron la cuestión de la gobernanza. Como resume Fritz (2010), del trabajo de las instituciones de la Unión Europea se derivan cinco principios fundamentales importantes para el sector del transporte:

- Participación, es decir, asegurarse de que el máximo número de partes interesadas tenga la oportunidad de participar en el proceso de gobernanza.
- Rendición de cuentas, que se suele equiparar a la rastreabilidad y a unas normas de procedimiento aceptadas, y que puede reflejarse en procedimientos en reuniones, el formato, el contenido y el idioma de documentos y debates.
- Franqueza, es decir, transparencia (incluso cuando la transparencia absoluta en la formulación de políticas no es siempre posible por motivos de seguridad y confidencialidad).
- Eficacia, es decir, el uso eficaz de los recursos en el contexto de la tarea en cuestión, en función de la prominencia (si los responsables de la adopción de decisiones tienen la información que necesitan), credibilidad (si la información es correcta desde el punto de vista técnico) y legitimidad (si los intereses del usuario ocupan un lugar central).
- Coherencia, la uniformidad del proceso de gobernanza como un proceso de formulación de políticas coordinado y sistemático.

En este contexto, la Declaración ministerial de 2017 sobre la Gobernanza del Transporte realizada por el Foro Internacional de Transporte ofrece una opinión diferente sobre este tema, más en consonancia con la perspectiva académica de la gobernanza intencional que ya se ha mencionado. En primer lugar, indica una clara relación entre el desempeño del transporte y los objetivos de la actual agenda política mundial, como el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. También afirma que actualmente el reto es garantizar que la gobernanza del transporte —los marcos institucionales, legislativos, regulatorios y de políticas según los cuales se diseña, se pone en marcha y se gestiona el transporte— responde a las transformaciones dinámicas y rápidas que definen el sector, como la llegada de los vehículos conectados y automatizados, los macrodatos en el transporte y la transformación digital de la sociedad y la economía en general. Junto con la referencia general a la buena gobernanza, es decir, unos procesos y una toma de

decisiones que sean transparentes, eficientes y eficaces, equitativos e inclusivos, y que respeten el estado de derecho, en la Declaración se señalan también diversas áreas o tareas de la gobernanza del transporte, entre ellas: la conectividad para una economía global y una sociedad inclusiva, la infraestructura del transporte para las futuras necesidades de movilidad y acceso, una normativa flexible para fomentar la innovación, un marco sólido para los datos de movilidad abierta y un acceso urbano inclusivo para una mejor movilidad.

En conclusión, el alcance de la gobernanza del transporte en las iniciativas y los foros sobre políticas sigue asociándose principalmente a la calidad de los procesos de formulación de políticas, y ofrece un marco con un fuerte componente normativo sobre cómo deberían elaborarse, aplicarse y evaluarse las políticas de transporte. En general, se da por sentado que mejorar la transparencia, la inclusividad, la coherencia y la base empírica de estos procesos daría lugar a mejores decisiones y políticas, una aplicación más eficaz y unos resultados más tangibles. En este sentido, el enfoque general se basa en los procesos asociados a gobernar, así como en los procesos y las instituciones gubernamentales, y se intenta encontrar la manera de ayudar a los Gobiernos a usar los fondos de modo más eficaz y aplicar programas que tengan más probabilidades de lograr los objetivos.

IV. Conclusiones

A partir de esta breve sinopsis de las perspectivas académicas y de políticas, se puede hacer una serie de propuestas preliminares sobre el ámbito de investigación y la asistencia técnica de la CEPAL en materia de gobernanza del transporte.

Asimismo, el debate académico y de políticas actual sobre la gobernanza del transporte ofrece suficientes elementos para tener una definición de trabajo de la gobernanza del transporte a efectos de las actividades de la CEPAL y un posible marco de la CEPAL sobre el transporte.

Como proponen Treib, Bähr y Falkner (2007), la relación entre la intervención del Estado y la autonomía de la sociedad en el sector del transporte puede considerarse un punto de partida para el concepto de gobernanza del transporte. La evolución del papel del Estado sigue siendo una cuestión fundamental, pero la gobernanza debería intentar tener en cuenta toda la complejidad de esta relación, aplicada al transporte. En términos más concretos, el marco de gobernanza debería intentar tratar las cuatro dimensiones de la gobernanza del transporte: quién gobierna, qué se gobierna, cómo se gobierna y con qué propósito.

Como estas cuatro dimensiones están muy interrelacionadas y en constante interacción, y se influyen entre sí, estudiarlas implica un proceso iterativo y de comunicación

constante entre todas las dimensiones. Sin embargo, se propone que, en lugar de centrarse en el quién, cómo y qué, como se ha hecho tradicionalmente, el punto de partida debería ser la dimensión del “para qué”, en consonancia con el concepto de gobernanza intencional. La vinculación de las cuestiones del transporte con las preocupaciones y los objetivos de desarrollo generales debería ser una premisa básica del análisis. Así pues, debe analizarse la gobernanza del transporte en cuanto a su impacto positivo o negativo sobre las ambiciones y los objetivos de desarrollo de la sociedad y el Estado, intentando identificar qué cambios en la gobernanza llevarían a maximizar el enfoque del desarrollo sostenible que hace el sector del transporte. Responder a la pregunta de “para qué” influenciaría el alcance del análisis en las otras tres dimensiones, ya que una perspectiva más amplia del para qué probablemente haría aumentar la variedad de actores, el ámbito del tema en cuestión y los puntos de vista sobre la naturaleza y las características de los procesos y las interacciones.

La dimensión del “quién gobierna” debería identificar las partes interesadas (estatales y no estatales) en el ámbito del transporte, teniendo en cuenta que cada vez son más y más diversas, los distintos grados de poder e influencia y su interdependencia e influencia mutua. Aquí el punto central seguirá siendo el Estado o el Gobierno, pero analizar mejor los actores no estatales aportaría, sin duda, valor al debate.

La dimensión del “qué se gobierna” implica las características espaciales y temporales de la gobernanza del transporte, ya que solo se puede llevar a cabo un análisis significativo y dar unas recomendaciones útiles analizando casos y circunstancias concretos. Como indica Jessop (2003), la gobernanza es inherentemente espacial y temporal, ya que ambos son forzosamente condiciones externas y contextos de acción, y las relaciones sociales representan intereses y objetos clave en la organización de la gobernanza. En este sentido, el marco de gobernanza del transporte podría y debería usarse en todos los niveles de la formulación de políticas o en relación con cualquier sector del transporte o desafío temático o intrasectorial.

El “cómo se gobierna” es la dimensión donde se podría conseguir la mayor parte del valor añadido. La gobernanza debería analizarse como dinámica y proceso de aprendizaje, ya que las competencias de gobernanza de los actores implicados cambian y es de esperar que mejoren con el tiempo y las iteraciones. Asimismo, será decisivo desglosar las preguntas del “cómo”, trascendiendo las meras declaraciones normativas y las vanas ilusiones para analizar las características y los procesos actuales de la gobernanza, a fin de buscar las explicaciones y los motivos detrás de la situación actual y

para ser capaces de determinar qué hay que cambiar para que la gobernanza evolucione.

Por último, se sugiere que un enfoque basado en el estudio de casos fomenta los avances en la investigación aplicada sobre la gobernanza del transporte, centrándose en las características particulares de la gobernanza del transporte hoy en día que facilitan o dificultan la consecución de los objetivos de desarrollo y los objetivos de la sociedad, que se recogen en la agenda de la región de América Latina y el Caribe. Este trabajo podría utilizar los planteamientos y los hallazgos de la investigación académica que intentó explicar cómo la gobernanza y sus modalidades afectan a la eficacia de las políticas en materia de cambio climático, los cambios de los regímenes socio-tecnológicos consolidados o el aprovechamiento del valor público de la movilidad inteligente.

V. Bibliografía

- Boyte, H. (2011), “Constructive politics as public work: organizing the literature”, *Political Theory*, vol. 39, N° 5.
- Bryson, J., B. Crosby y L. Bloomberg (2014), “Public value governance: Moving beyond traditional public administration and the new public management”, *Public Administration Review*, vol. 74, N° 4.
- Borzel, T. A. (2007), “European Governance—Negotiation and Competition in the Shadow of Hierarchy”, documento preparado para la “European Union Studies Association Meeting, Montreal, 17-20 de mayo.
- Christie, A., D. Smith y K. Conroy (2003), “Transport governance indicators in Sub-Saharan Africa”, *Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) Working Paper*, N° 95, Washington, D.C., Banco Mundial.
- Debie, J., V. Lavaud-Letilleul y F. Parola (2013), “Shaping port governance: the territorial trajectories of reform”, *Journal of Transport Geography*, vol. 27.
- Docherty, I., G. Marsden y J. Anable (2018), “The governance of smart mobility”, *Transportation Research Part A*, en prensa.
- Fritz, J. (2010), “Towards a ‘new form of governance’ in science-policy relations in the European Maritime Policy”, *Marine Policy*, vol. 34, N° 1.
- Hoffmann S., J. Weyer y L. Longen (2017), “Discontinuation of the automobility regime? An integrated approach to multi-level governance”, *Transportation Research Part A*, vol. 103.
- Hooghe, L. y M. Gary (2001), “Types of multi-level governance”, *European Integration online Papers (EIoP)*, vol. 5, N° 11, 12 de octubre.
- Hunt, A. y G. Wickham (1994), *Foucault and Law: Towards a Sociology of Governance*, Londres, Pluto Press.
- Jessop, B. (2003), “The governance of complexity and the complexity of governance: preliminary remarks on some problems and limits of economic guidance”, Lancaster University [en línea] <http://www.lancaster.ac.uk/fass/resources/sociology-online-papers/papers/jessop-governance-of-complexity.pdf>.

- ____ (1998), "The rise of governance and the risk of failure: the case of economic development", *International Social Science Journal*, vol. 50, N° 155.
- Jiang, Y. y otros (2015), "Analysis of the impacts of different modes of governance on inland waterway transport development on the Pearl River: The Yangtze River Mode vs. the Pearl River Mode", *Journal of Transport Geography*.
- Jones, C., W. S. Hesterly y S. P. Borgatti (1997), "A general theory of network governance: Exchange conditions and social mechanisms", *Academy of Management Review*, vol. 4.
- Kjaer, A. M. (2004), *Governance*, Cambridge, Polity Press.
- Krahmann, E. (2003), "National, regional and global governance: One phenomenon or many?", *Global Governance*, vol. 9.
- Legacy, C., C. Curtis y S. Sturup (2012), "Is there a good governance model for the delivery of contemporary transport policy and practice? An examination of Melbourne and Perth", *Transport Policy*, vol. 19.
- Malpas, J. y G. Wickham, (1995), "Governance and failure: on the limits of sociology", *Australian and New Zealand Journal of Sociology*, vol. 31, N° 3.
- Malpezzi, S. y N. Wijmenga (2015), "Austerity in public transport in Europe: The influence of governance", *Research in Transportation Economics*, vol. 51.
- Marks, G. (1993), "Structural policy and multilevel governance in the EC", *The state of the European Community: The Maastricht debates and beyond*, vol. 2, A. Cafruny y G. Rosenthal (eds.), Boulder, Lynne Rienner.
- Marsden, G. and L. Reardon (2017), "Questions of governance: rethinking the study of transportation policy", *Transportation Research*, Part A 101.
- Marsden, G. y T. Rye (2010), "The governance of transport and climate change", *Journal of Transport Geography*, vol. 18, N° 6.
- Marsden, G. y A. May (2006) "Do institutional arrangements make a difference to transport policy and implementation? Lessons for Britain", *Environment and Planning C: Government and Policy*, vol. 24.
- Marsden, G., G. Lyons and J. Anable (2010), "Opportunities and options for transport policy", Universities' Transport Study Group, inédito.
- Marsden, G. y otros (2014), "Muddling through with climate change targets: a multi-level governance perspective on the transport sector", *Climate Policy*, vol. 14.
- May A. (2015), "Encouraging good practice in the development of sustainable urban mobility plans", *Case Studies on Transport Policy*, vol. 3.
- Mayntz, R. (2003), "New challenges to governance theory", *Governance as Social and Political Communication*, Henrik P. Bang (ed.), Manchester, Manchester University Press.
- Mu, R. y M. de Jong (2016), "A network governance approach to transit-oriented development: Integrating urban transport and land use policies in Urumqi, China", *Transport Policy*, vol. 52.
- Notteboom, T. y Z. Yang (2017), "Port governance in China since 2004: Institutional layering and the growing impact of broader policies", *Research in Transportation Business & Management*, vol. 22.
- Notteboom T., P. De Langen y W. Jacobs (2013), "Institutional plasticity and path dependence in seaports: interactions between institutions, port governance reforms and port authority routines", *Journal of Transport Geography*, vol. 27.
- Öberg M., K. Nilsson y C. Johansson (2016), "Governance of major transport corridors involving stakeholders", *Transportation Research Procedia*, vol. 14.
- O'Brien, P., A. Pike y J. Tomaney (2018), "Governing the 'ungovernable'? Financialisation and the governance of transport infrastructure in the London 'global city-region'", *Progress in Planning*, en prensa.
- OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos) (2015), *Towards a Framework for the Governance of Infrastructure*, París.
- Pollitt, C. y G. Bouckaert, (2011), *Public Management Reform: A Comparative Analysis*, Oxford University Press.
- Poku-Boansi, M. y G. Marsden (2018), "Bus rapid transit systems as a governance reform project", *Journal of Transport Geography*, vol. 70.
- Rau, H., M. Hynes y B. Heisserer (2016), "Transport policy and governance in turbulent times: Evidence from Ireland", *Case Studies on Transport Policy*, vol. 4.
- Rhodes, R.A.W. (2007), "Understanding governance: 10 years on", *Organization Studies*, vol. 28, N° 8.
- Rodrigue, J. P. (2017), "The governance of intermediacy: The insertion of Panama in the global liner shipping network", *Research in Transportation Business & Management*, vol. 22.
- Roe, M. (2013), "Maritime governance and policy-making: the need for process rather than form", *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol. 29/2.
- Rosenau, J. N. (2000), "The governance of fragmentation: Neither a world republic nor a global interstate system", Quebec, Congress of the International Political Sciences Association.
- Ruggie, J. G. (1993), "Territoriality and beyond: Problematizing modernity in international relations", *International Organization*, vol. 47, N° 1.
- Rye T. y otros (2018), "The relationship between formal and informal institutions for governance of public transport", *Journal of Transport Geography*, vol. 69.
- Sørensen, C. y H. Gudmundsson (2010), "The impact of governance modes on sustainable transport – the case of bus transport in Greater Manchester", *UK, World Review of Intermodal Transportation Research*, vol. 3, N° 1/2.
- Stead, D. y E. Meijers (2009), "Spatial planning and policy integration: concepts, facilitators and inhibitors", *Planning Theory & Practice*, vol. 10, N° 3.
- Stoker, G. (1998), "Governance as theory: Five propositions", *International Social Science Journal*, vol. 50, N° 155.

- Sutherland, M. and S. Nichols (2006), "Issues in the governance of marine spaces", *Administering Marine Spaces: International issues*, M. Sutherland (ed.), Copenhagen, International Federation of Surveyors.
- Termeer, K. (2008), "Third generation governance", *Dies Natalis Symposium*, Netherlands, Wageningen University.
- Treib, O., H. Bähr and G. Falkner (2007), "Modes of governance: towards a conceptual clarification", *Journal of European Public Policy*, vol. 14.
- Veeneman, W. (2018), "Developments in public transport governance in the Netherlands; the maturing of tendering", *Research in Transportation Economics*.
- Veeneman, W. y C. Mulley (2018), "Multi-level governance in public transport: governmental layering and its influence on public transport service solutions", *Research in Transportation Economics*, en prensa.
- Veeneman, W. y D. van de Velde (2014), "Developments in public transport governance in the Netherlands: A brief history and recent developments", *Research in Transportation Economics*, vol. 48.
- Wilmsmeier, G. y J. Monios (2016), "Institutional structure and agency in the governance of spatial diversification of port system evolution in Latin America", *Journal of Transport Geography*, vol. 51.
- Zhang Q. y otros (2018), "Who governs and what is governed in port governance: A review study", *Transport Policy*, vol. 64.