

INFORME DE ACTIVIDADES

PROGRAMA INTERDISCIPLINARIO de la UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES DE TRANSPORTE

(PIUBAT) - 2012

CONTENIDO

1. [ANTECEDENTES](#)
2. [CREACIÓN DEL PIUBAT](#)
3. [OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DE TRABAJO](#)
4. [ACTIVIDADES REALIZADAS](#)
5. [RED DE TRANSPORTE](#)
6. [PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO Y SOCIAL](#)
7. [PERSPECTIVAS AÑO 2013](#)

1. ANTECEDENTES

Desde hace más de tres años, comenzaron a trabajarse interdisciplinariamente temáticas vinculadas al transporte entre algunas unidades académicas. Estos vínculos preexistentes permitieron desde principios del año 2012 un trabajo más intenso tendiente a la creación de un Programa Interdisciplinario de Transporte.

Una de las actividades previas más destacables fue un manifiesto denominado “Carta de Buenos Aires” que se presentó el 1° de abril de 2009, en el marco del XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU). En él, los “integrantes de esta universidad pública expresa[ron] su posicionamiento sobre los problemas de movilidad en las ciudades y manifiesta[ron] un compromiso de co-operación participativa e interdisciplinaria...”. El texto reunía en 18 puntos, que vale la pena en este primer informe del PIUBAT repasar:

1. *Durante el siglo XX la incesante migración de población del campo a la ciudad generó en muchas ciudades fenómenos de conurbación con poblaciones vecinas y la posterior metropolización.*
2. *Hasta la mitad del siglo, las ciudades respondieron a estas demandas desarrollando su infraestructura de transporte y proveyendo una amplia diversidad de modos de transporte público masivo como ferrocarriles suburbanos, tranvías, buses, trolebuses y hasta subterráneos.*
3. *Luego, el ritmo de inversión en transporte público decreció, y fueron desmanteladas redes de tranvías y trolebuses. Entrada la segunda mitad del siglo XX, la influencia de las ideas urbanísticas modernas, promovió la construcción de autopistas, trasladándose parte de la demanda al automóvil particular.*
4. *En América Latina los procesos de urbanización se desarrollaron en casi todos los casos poco menos que espontáneamente, con el consiguiente incremento desordenado de las demandas de movilidad.*
5. *Sobre el final del siglo XX, la mayoría de los países europeos acordaron priorizar el transporte público, e implementar medidas para reducir el ingreso de automóviles al centro de las ciudades. Estas medidas también comenzaron a aplicarse en algunas ciudades de Norteamérica.*
6. *En la misma época, las ciudades latinoamericanas experimentaban importantes aumentos en la tasa de motorización e importantes caídas en la calidad de los servicios de transporte público, cayendo en el círculo vicioso del transporte. Hoy se reconoce que el problema del uso del auto no es la congestión sino el espacio que consume.*
7. *Comenzado el siglo XXI, algunas experiencias exitosas en Latinoamérica confirman que con la implementación de políticas públicas de transporte y movilidad que busquen la equidad, es posible favorecer la mejora de la calidad de vida de los habitantes, reducir la pobreza y promover áreas urbanas degradadas.*

8. *La movilidad equitativa garantiza el derecho de inclusión, asegurando un espacio para cada modo de transporte y para la movilidad de cada grupo social, capturando demandas diferenciadas, capaces de convivir sin confrontar, en una renovada concepción del espacio público.*
9. *Una movilidad innovadora contribuye a superar los problemas de movilidad, que son muchos de ellos de carácter global, pero otros responden a las características propias de cada urbe.*
10. *Una movilidad eficaz, transportando la mayor cantidad de personas con el mejor uso de recursos tecnológicos, económicos y energéticos, se plasma en general el transporte público urbano de pasajeros.*
11. *Una movilidad eficiente, transportando la mayor cantidad de personas al menor costo posible, se alcanza en general con la integración intermodal.*
12. *La renovación de formas regulatorias, que estimule la productividad y la transferencia social de beneficios, es una decisión política de los actores que intervienen en el sector que puede coadyuvar a resolver de problemas del transporte metropolitano.*
13. *Estimular la modernización empresarial, mediante una activa participación del estado, dentro de un marco adecuado de garantías de derechos y obligaciones, alienta la inversión privada como fuente adicional a los recursos públicos destinados al sector.*
14. *Adecuar las relaciones regulatorias, promoviendo la construcción de acuerdos sobre la base de la identificación de puntos de interés en común entre los diversos actores del sector, coopera en la priorización de proyectos que podrán materializarse y con mayor solidez institucional.*
15. *Renovar las relaciones regulatorias, incorporando nuevos actores y canales de comunicación, estimulando actitudes activas, innovadoras y cooperativas, incentiva la colaboración empresarial y ayuda a la participación de la comunidad en las decisiones del sector y a elevar el nivel de pertenencia ciudadana en tales decisiones.*
16. *Rediseñar las redes y servicios atendiendo la nueva estructura territorial metropolitana, es el desafío de aquellas ciudades cuyo desarrollo urbano pretende alcanzar una movilidad equitativa para todos los ciudadanos.*
17. *Promover la prestación de transporte periférico, en bordes e intersticios urbanos, aporta una movilidad que alcance especialmente a los sectores de mayor pobreza de las grandes metrópolis.*
18. *Alentar políticas de coordinación y cooperación metropolitana permite resolver la parálisis e inacción de diversos niveles del estado en grandes ciudades con distintas jurisdicciones intervinientes sobre el transporte, y gestionar políticas planes y programas de articulación en el territorio en el marco de una estrategia consistente.*

2. CREACIÓN DEL PIUBAT

Si bien no todas las Facultades que hoy están representadas en el PIUBAT adhirieron oportunamente al manifiesto expuesto en el punto anterior, a lo largo del último trienio se pudo alcanzar un consenso como para la creación formal del este Programa.

La urgencia por la creación del PIUBAT, fue impulsada por la detección de núcleos críticos de vacancia de investigación y desarrollo dentro de la Universidad de Buenos Aires. En efecto, se entendió a principios del año 2012 que esta realidad impactaba en las políticas públicas que desde el ámbito académico pueden inspirar y apoyar al sector a futuro, en vistas a fortalecer la gestión en los diversos niveles del Estado.

A su vez, en la Resolución de creación que se aprobó en el Consejo Superior en julio de 2012, entre los considerandos enfatizaba que “la problemática del transporte es un área temática de singular importancia dados los severos impactos económicos, sociales, políticos, urbanos, regionales, ambientales y estratégicos para el país que acarrea, y que su mitigación también afectará el sistema productivo a escala global”, pero también se reconocía, que “la Universidad de Buenos Aires cuenta con un conjunto de grupos de investigación de alta calidad académica cuyos enfoques o líneas de investigación predominantes son susceptibles de articularse optimizando el uso de recursos y potenciando sus alcances en materia de conocimiento científico y tecnológico.”

Así surgió el PIUBAT, cuyos objetivos se han fijado en base a los siguientes conceptos:

- La noción de corredores, como franjas de territorio donde existe una densidad de recursos y una conformación multimodal de oferta, que requiere decisiones coordinadas de naturaleza compleja, especialmente en cuanto a la infraestructura;
- El concepto de intermodalidad, como cuestión central en cuanto a la conformación de una oferta de transporte que responda según la potencialidad de cada modo a la demanda generada;
- Una institucionalidad sólida del sector, como herramienta para una gestión eficaz y eficiente tanto a escala urbana como regional, sin la cual la planificación no encuentra sostenibilidad.

El desafío del PIUBAT también alcanza otra realidad señalada entre los considerandos de la Resolución de creación del Programa, referida a la investigación del sector en particular; en efecto, “se observa en nuestra Universidad y también en la Argentina una vacancia en la investigación y desarrollo sobre transporte, en comparación con otros países de Latinoamérica.” Esta afirmación, realza aún más la urgencia por la creación del PIUBAT.

3. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DE TRABAJO

El PIUBAT tiene entre sus objetivos el estudio de las siguientes temáticas:

1. Corredores interurbanos intermodales de alta densidad: propendiendo al desarrollo conceptual y a la investigación aplicada, según se expresa en el anterior acápite de *Presentación y Fundamentos* del PIUBAT.
2. Área Metropolitana de Buenos Aires: en tanto ámbito territorial de incumbencia de la UBA, aglomerado más importante del país, con mayor atracción de viajes y con mayores demandas sociales, por las urgencias en la planificación, inversión y sustentabilidad ambiental del sistema, especialmente de los modos masivos, y;
3. Específicos tópicos de investigación que muestren aspectos críticos de vacancia. En la medida en que el desarrollo de las actividades del PIUBAT lo indique, se espera el surgimiento de nuevas líneas de investigación que promuevan una mayor eficacia, eficiencia, equidad y sustentabilidad a los sistemas de transporte.

La metodología se centra en la interacción de tres ámbitos de gestión:

- i. *Ad-intra* Universidad de Buenos Aires: mediante el desarrollo e investigación generados a partir de las convocatorias a proyectos propias de la UBA según los *Fundamentos y Objetivos* expuestos;
- ii. Con otras universidades: con la idea de promocionar una red universitaria de transporte en el marco del Consejo Interuniversitario Nacional (CIN), que se encuentra en desarrollo;
- iii. Con las jurisdicciones del Estado, nacional, provinciales y municipales: en la medida que estén dispuestas al aporte de la Universidad de Buenos Aires en la construcción de políticas, programas y proyectos para el sector que mejoren el transporte en su conjunto.

Los lineamientos metodológicos que rigen sus actividades son los siguientes:

- a) En una primera etapa, se articularán en función de los objetivos planteados las contribuciones de proyectos de investigación en curso o recientemente concluidos en el ámbito de la Universidad de Buenos Aires. Esto permitirá establecer una suerte de “estado del arte” en materia del conocimiento y experiencia acerca de los corredores troncales y

del transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires. Se obtendrán aquí sendos diagnósticos, y una propuesta preliminar de cursos de acción a seguir.

- b) De esta etapa, surgirán proyectos concretos a desarrollar, mediante convocatorias *ad-hoc* a grupos de investigación, sobre los temas de corredores troncales y transporte metropolitano. Asimismo, podrán abrirse nuevas líneas de investigación, relacionadas con estos temas, en la medida que resulten pertinentes.
- c) Periódicamente, se resumirán los avances logrados y se reformulará la propuesta de cursos de acción mencionada en a).
- d) En paralelo, se avanzará en la integración de la Red Universitaria de Transporte, brindando allí nuevos aportes acerca de las temáticas tratadas.
- e) Los avances que se logren serán sistemáticamente difundidos para conocimiento de la opinión pública, mediante publicaciones, una web participativa y eventos. Asimismo, se realizarán en forma periódica reuniones de difusión y discusión en el ámbito del sector público.

4. ACTIVIDADES REALIZADAS

Se comenzó a trabajar interdisciplinariamente a principios del año 2012. El trabajo interdisciplinario hasta la confirmación formal del PIUBAT en julio de ese año, reunió a un conjunto de especialistas del sector, entre los que se encontraban: el Ing. Arturo Abriani y el Ing. Daniel Batalla (Facultad de Ingeniería), el Lic. Alberto Müller y la Lic. Ana Liberali (Facultad de Ciencias Económicas), la Dra. Andrea Gutiérrez (Facultad de Filosofía y Letras), la Dra. Isabel Rúa (Facultad de Derecho), y el Arq. Martín Orduna (Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo).

Posteriormente a la creación del PIUBAT se realizaron 3 reuniones en la segunda parte del año 2012 (septiembre, octubre y noviembre) en la sede de la Secretaría de Ciencia y Técnica de la Universidad de Buenos Aires, que contaron con la participación del Sr. Secretario, el Dr. Hugo Sirkin y de los siguientes investigadores representando a las unidades académicas de Arquitectura, Diseño y Urbanismo; Económicas; Exactas y Ciencias Naturales; Filosofía y Letras e Ingeniería: el Arq. Luis Ainstein, el Ing. Arturo Abriani, el Ing. Eduardo Parodi, el Ing. Daniel Batalla, la Prof. Flavia Bonomoy, el Lic. José Villadeamigo, el Lic. Julio Rearte, la Dra. Andrea Gutiérrez, el Arq. Martín Blas Orduna, el Dr. Guillermo Durán, el Lic. Alberto Müller y el Ing. Alberto Del Vecchio,

Director del Departamento de Transporte (FIUBA). También participaron en la reunión de octubre el Ing. Gabriel Venturino y el Dr. Carlos Rosito, Decano de la Facultad de Ingeniería.

También el PIUBAT tuvo en el año 2012 una importante participación representando a la UBA en la creación de la Red Universitaria de Transporte, sobre la cual se informa en el siguiente apartado.

5. RED DE TRANSPORTE

Paralelamente a la creación del PIUBAT, el mismo grupo interdisciplinario de la UBA que lideraba la creación del Programa, junto con otros investigadores de la Universidad Tecnológica Nacional y luego de la Universidad Nacional de General Sarmiento, se abocaron a la creación de una Red Universitaria de Transporte, conscientes, de que para poder alcanzar un aporte académico a escala nacional era imprescindible vincularse a otras universidades nacionales que estuvieran trabajando en la temática del transporte.

Así, el 31 de mayo se realizó un pre-taller, que concluyó en los siguientes puntos:

1. Reconstruir un “mapa institucional” de la estructura organizacional de la actividad académica de investigación sobre transporte en cada universidad;
2. trabajar en la construcción de una “agenda de problemas” del sector, la cual se constituirá en uno de los productos del Taller a realizarse el 28 de septiembre de 2012; y
3. establecer a partir del desarrollo de la Red Universitaria de Transporte instancias de diálogo con los tomadores de decisiones y otros actores de la sociedad.

En el transcurso del año fueron sumándose más universidades, hasta alcanzarse una red de más de 20 universidades nacionales. Se destacan entre ellas: la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS), la Universidad Nacional de Luján (UNLU), la Universidad Nacional de Tres de Febrero (UNTREF), la Universidad Nacional de Moreno (UNM), la Universidad Nacional de La Matanza (UNLAM), la Universidad de Buenos Aires (UBA), la Universidad Nacional de San Martín, la Instituto Universitario Naval (INUN), la Universidad Nacional de Avellaneda (UNDAV) y la Universidad Nacional de Rosario (UNR).

Tal como se fijara en el Pre-Taller del 31 de mayo, el 28 de septiembre se realizó un Taller en la UNLAM que fue un hito en el intercambio científico – académico del sector. Tras este evento se convocó a otro, a realizarse a principios del 2013.

6. PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO Y SOCIAL

El PIUBAT tiene una marcada vocación por desarrollar y promover proyectos de investigación y desarrollo tecnológico y social para el sector transporte con impacto urbano y regional.

En este sentido, el Dr. Sirkin explicó en octubre al PIUBAT los avances que se están produciendo a partir de la propuesta del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva (MINCYT) de conformar un Banco Nacional de Proyectos de Investigación y Desarrollo Tecnológico y Social (PDTs) e instó a la presentación de proyectos de transporte a dicho Banco.

Como respuesta a esta iniciativa, en el marco del PIUBAT, se gestiona una primera propuesta destinada a evaluar la factibilidad del proyecto del Corredor Austral, para vincular por Mar Argentino a la Provincia de Santa Cruz y a la Isla de Tierra del Fuego.

7. PERSPECTIVAS AÑO 2013

Se propone trabajar en 3 ejes que se discutirán a principios del año 2013: i) nuevas propuestas a ser presentadas al Banco PDTs del MINCYT; ii) todo el aporte necesario para el fortalecimiento de la Red Universitaria de Transporte; y iii) el desarrollo de los Lineamientos y Temáticas de investigación del PIUBAT, que ya fueron planteados preliminarmente sobre finales del 2012.

Sobre este último punto se aspira a desarrollar un intenso debate interdisciplinario, siempre con el marco dado por la Resolución de creación del PIUBAT y con la valiosa predisposición de los investigadores que lo integran.

Finalmente cabe destacar todo el apoyo que se recibe por parte de la Secretaría de Ciencia y Técnica de la Universidad de Buenos Aires, la cual ha sabido comprender e interpretar la coyuntura del sector y la función que la UBA puede cumplir como aporte a la sociedad para mejorar la planificación, la gestión y los proyectos de infraestructura que a nivel urbano y regional las redes de transporte de nuestro país demandan; todo ello a fin de procurar la sustentabilidad de la movilidad de las cargas y los pasajeros que se desplazan en las ciudades y regiones de nuestro país.