

1. Introducción

El pasado viernes 16 de mayo de 2014, en la Universidad Tecnológica Nacional – Facultad Regional Santa Fe, se realizó el 4° Taller Nacional de la Red Universitaria de Transporte. En el encuentro participaron más de 60 personas de diferentes Universidades, Organismos de Gestión Pública y Centros de Investigación de nuestro país.

En el Taller se realizó una breve introducción de la historia de la Red, ya que por realizarse en la ciudad de Santa Fe, se presentaron asistentes que no habían tenido la oportunidad de asistir a encuentros anteriores. Posteriormente, se dio lugar al trabajo en comisiones, continuando la metodología definida en el 3° Taller realizado en la Universidad Nacional de La Plata, el 18 de octubre de 2013.

2. Resumen del evento

Se realizó una reunión plenaria, que comenzó con una apertura de representantes del Equipo Organizador de la Red. Posteriormente, los asistentes se dividieron en las comisiones temáticas para reflexionar sobre los alcances de cada una de ellas, plantear ejes temáticos y proponer líneas de trabajo.

Finalizada la actividad en comisiones, los participantes se volvieron a reunir en plenario a fin de ser partícipes de la presentación de una convocatoria para proyectos de investigación de transporte, por parte de la Secretaría de Políticas Universitarias, del Ministerio de Educación de la Nación.

Luego, el representante de cada comisión expuso ante todos las conclusiones a las cuales arribaron en el trabajo intracomisión.

Como punto final se analizó y debatió sobre el Reglamento Operativo de la Red.

A continuación se describe lo abordado en cada una de las comisiones.

a. COMISIÓN I - Movilidad y Transporte Urbano

La comisión sostuvo los acuerdos alcanzados en el III Taller, respecto a su título y al eje central de investigación conjunta “La movilidad en ciudades en transformación: tensión ente modelos compacto y difuso de crecimiento urbano”, como paraguas organizador de distintas líneas de trabajo. Por consiguiente, avanzó hacia la definición de una modalidad de organización o dinámica interna de colaboración.

En primer lugar, la comisión discutió sobre los criterios orientadores de su accionar respecto a la labor interna y respecto a la labor de cara al entorno, y asumió posiciones.

4° Taller Nacional – Red Universitaria de Transporte

Respecto a la labor al interior de la comisión, primó el posicionamiento de fortalecer la riqueza del trabajo en red apuntando el accionar a aunar criterios entre unidades académicas. Respecto a la labor de cara al entorno, primó el posicionamiento de acompañar procesos, por sobre el de prescribir soluciones.

En segundo lugar, la comisión acordó organizar la colaboración tomando como parámetro las tres grandes esferas de la labor académica: investigación, docencia y extensión, conforme a propuestas surgidas en plenario. Respecto a la labor de investigación, acordó trabajar a partir de la definición de problemas. Surgió como foco problemático la medición de la calidad del autotransporte público, a propuesta de participantes de la UTN Litoral. Fue tomado como ejemplo para ensayar distintos caminos o formas de organizar la colaboración. Quedó planteada la posibilidad de participar de la Convocatoria Universidad y Transporte del Ministerio de Educación con un proyecto sobre este particular. Respecto a la labor de docencia, la comisión acordó trabajar sobre un repositorio bibliográfico. Y respecto a la labor de transferencia, acordó trabajar sobre la comunicación de resultados de la investigación mediante un estilo periodístico, de copetes breves. Quedó planteada la necesidad de buscar formas para resolver cooperativamente estas tareas, tanto para la comisión 1 como para las demás comisiones de la red, de modo de contar con personal idóneo para manejar el repositorio, traducir el lenguaje científico al periodismo de investigación, y administrar una plataforma para la comunicación de resultados de investigación.

b. COMISIÓN II - Transporte y Movilidad Regional

El debate se inicio retomando la discusión del encuentro anterior acerca del concepto de lo “Regional”, que escalas abarca, cual es su relación con lo urbano. ¿Qué sucede en su intersección? ¿Lo regional incide dentro de lo urbano o es al revés?

Entonces comenzamos a hablar del término “inter-regional” como la relación entre regiones. Esto nos indica un enfoque sistémico, donde existen partes que conforman un todo. Este sistema podemos considerarlo como una red conformada por Puntos/Nodos y Líneas/Corredores. Ahora nos resta cualificar dichas partes.

Si nos referimos a una escala Regional, podríamos considerar a las Ciudades como Nodos que atraen y vinculan los Corredores, conformados por distintos tipos de canales de transporte como por ejemplo:

- Vehicular: Rutas, Autopistas, Aéreo, Portuario, Marítimo, Ferroviario, etc.
- De Información: transporte de datos o comunicación física o virtualmente.
- De Servicios: mediante Ductos o Canales como los gasoductos.

4° Taller Nacional – Red Universitaria de Transporte

Pensar en un transporte INTERREGIONAL, es pensar en políticas, en logísticas que regulen la superposición de las diferentes redes, y también que potencien la relación entre los diferentes elementos y escalas.

En base a esto se comenzó una discusión acerca del intercambio regional/internacional, como son las políticas dentro de nuestro país con respecto al transporte, tanto de cargas como de datos y servicios.

Encontramos a la Argentina dentro de una posición dual, por un lado como un país de tránsito pasante para naciones como Chile por ejemplo, ya que somos su conexión más directa con el atlántico. Pero a su vez somos el fin de varios caminos; ya que determinamos el límite sur, somos la “punta de rieles”. Y de ahí se producen varias críticas con respecto a la falta de restricciones al tránsito de cargas, como el estado de los corredores vehiculares resulta perjudicado para el uso interno, debido a los transportes de cargas pesadas. Entonces intentamos determinar quienes deberían estar debatiendo las condiciones de intercambio con respecto al tránsito pasante: empresas, políticos tanto nacionales como internacionales y también los encargados de la seguridad a nivel nacional, que controlen su aplicación.

Ahora cuando nos referimos a la demanda de movilidad interna, nos encontramos frente a una economía dinámica, que necesita justificar los costos de las obras. Los costos a tener en cuenta son económicos, pero también deben considerarse los costos tecnológicos, sociales y sobre todo los ambientales. El consumo energético generado por la construcción de caminos y la producción de los materiales que consolidan las redes, no deben pasar desapercibidos a la hora de la toma de decisiones.

Siempre que evaluemos una obra deberá evaluarse su impacto en paralelo, esto incluye beneficios y perjuicios: económicos y ambientales.

Esto nos lleva a la búsqueda permanente de una movilidad Sustentable tanto:

- Económica
- Financiera
- Tecnológica
- Medioambiental
- Social

Luego comenzamos a buscar temas que pudieran funcionar de manera transversal para todos los ejes del taller y creíamos que los siguientes conceptos podían servir:

- Interregional: como relación entre regiones
- Internacional
- Sistémico
- Interrelación de lo regional en lo urbano/ Choque de escalas

4° Taller Nacional – Red Universitaria de Transporte

- Evaluación de nuevos proyectos desde lo público/privado en lo Institucional.
- Reorganización de las Instituciones en relación al Transporte. Ministerio/ Secretaria de Transporte.
- Resolver la falta de formación de especialistas en el tema de Transporte, lo cual impide el progreso y avance en el área.

Ya llegando al cierre del trabajo en comisión se decidió por redefinir el título, de modo tal que se establezca la relación entre lo urbano y lo regional, quedando conformado de la siguiente manera:

“Corredores, Redes y Conectividad: Ejes Logísticos y Movilidad Inter-Regional”

c. COMISIÓN III - Metodología, Registro y Explotación de Datos para la Planificación y Gestión

En el cuarto encuentro de la comisión 3 de la Red Nacional de Transporte, durante la conferencia de apertura, se propuso trabajar al interior de cada comisión, **una problematización de las temáticas incluidas en cada una**, con el propósito de visibilizar posibles articulaciones o espacios de convergencia, y con el propósito ulterior de poner en discusión la actual estructura de comisiones en funcionamiento. Los participantes pusimos colectivamente a consideración **los siguientes problemas**:

1- En materia de generación y explotación de datos de movilidad, se constituye en problema **el paradigma vigente envejecido**, o que ya no puede dar respuestas a las problemáticas actuales, y en consecuencia, se genera una necesidad de **nuevos conceptos, nuevas metodologías** adecuadas a las dinámicas territoriales y a las nuevas tecnologías, **nuevos protocolos y también nuevas preguntas**, que orienten los estudios y la captura de datos ubicando en un contexto territorial integrado a la problemática de la movilidad urbana.

2- Vinculado al problema de la falta de preguntas adecuadas a las problemáticas territoriales y de movilidad actuales, se vuelve problemática la **poca profundidad y falta de transversalidad en las problematización de la movilidad**, situación que suele conducir preguntas de estudio y de diagnóstico que resultan en propuestas de alcance limitado y parcial.

3- En ocasiones se vuelve problemática la **falta de claridad y precisión que plantean los estudios de movilidad**, o bien la **inconvergencia de dichos propósitos con las metodologías y herramientas disponibles** para implementar, sujetas esta fundamentalmente a los recursos humanos calificados.

4- Otro problema, derivado del alto costo de implementación del uso de metodologías tradicionales, está constituido por la **imposición metodológica de los organismos**

4° Taller Nacional – Red Universitaria de Transporte

multilaterales de crédito que aceptan financiar un proyecto. La obligatoriedad metodológica genera trabas en el alcance de los propósitos de estudios, en la medida en que no reconocen las carencias en materia de recursos humanos a la vez que niegan, sin argumentos sólidos, la efectividad de métodos alternativos de bajo costo.

5- Un problema recurrente en el desarrollo de estudios de transporte radica en **la falta de trabajo conjunto y o acoplado de los especialistas en materia de ciudad y transporte, y los profesionales estadísticos o informáticos** que tienen la responsabilidad de procesar grandes volúmenes de información para alcanzar los objetivos del estudio.

6- El acceso a las tecnologías de recolección y el almacenamiento de datos, a los modelos y el software implementado en sistemas tecnológicos, de forma tal que resulten, en la mayor medida posible, independientes de las empresas proveedoras de servicios tecnológicos es un problema que, a partir de algunas experiencias negativas, debe ser considerado. El acceso, la propiedad y el know-how del estado y la sociedad toda sobre las bases de datos y el código de programación de los distintos algoritmos de tratamiento de datos, tanto georeferenciales como de otras estadísticas de viajes, asegura la continuidad de los servicios y la libertad de decidir las políticas de transporte y tránsito más convenientes. Al contrario, el uso de aplicaciones encriptadas o la imposibilidad de consulta de las bases de datos, reservadas acaso por las empresas en función de mantener la iniciativa en un negocio, puede contraponer el interés comercial con el social.

7- La perspectiva temporal de los estudios de transporte condiciona las prácticas metodológicas y la producción consecuente de información de diagnóstico y planificación, en consecuencia se observa como problema **la falta de consideración del largo plazo** en las decisiones que atañen a los estudios de transporte y territorio. En este sentido, y particularmente, considerando la necesidad de acoplar una mirada largoplacista a la necesaria y predominante mirada cortoplacista, surge el problema complementario de **la falta de indicadores que distingan** en estudios y propuestas, el corto plazo del mediano y del largo plazo.

8- Finalmente, y de alguna manera vinculados a los problemas anteriores, surge el problema de la falta de recursos humanos formados para desarrollar el estudio de movilidad vinculado a territorio. Cabe mencionar que las capacitaciones que se dictan en nuestro país, responden a la concepción tradicional de transporte, con sus metodologías ancladas en el viejo paradigma.

d. COMISIÓN IV - Planificación y Gestión de Políticas Públicas y Proyectos

La Comisión con el total consenso de sus integrantes decide centrarse en la PLANIFICACIÓN con énfasis en lo estratégico.

Este posicionamiento posibilita gestionar e implementar políticas públicas en el corto y mediano plazo, atendiendo, complementando y en particular evitando las “políticas erráticas”.

Asimismo, la Comisión luego de algunas reflexiones decide incluir todo lo relativo a las Políticas de formación y capacitación de grado y posgrado; puesto que en ellas se despliegan la totalidad de enfoques y marcos teóricos que serán base necesaria para la planificación.¹

EJES RECTORES²

1. Institucionalidad (Actores – Jurisdiccionalidad – Agenda Pública) para la planificación y gestión de políticas públicas de Transporte.
2. Identificación de las fuentes de financiamiento y programación de la inversión en infraestructura y su financiamiento.
3. Articulación (multi) criterios de selección y evaluación de Proyectos
4. Marco regulatorio
5. Patrones de desarrollo económico, crecimiento poblacional y las condiciones en la apropiación de territorio³

CONSIDERACIONES

Se define la Red en dos planos operativos

1. Red como ámbito de interconexión entre las diferentes investigaciones, abordajes de las múltiples problemáticas y los participantes de la misma.
2. Comisión como ámbito de identificación, jerarquización, desarrollo y definición de una Agenda de Problemas

NÚCLEOS

1. EL SISTEMA TRONCAL FLUVIAL Y PORTUARIO (ARGENTINO – MERCOSUR)

¹ Articular la investigación y transferencia de enfoques - herramientas que permitan mejorar la planificación y gestión de Políticas Públicas, Planes y Programas de Transporte, con el fin de cooperar con su desarrollo en los diferentes niveles de gobierno y en la sociedad en su conjunto. Fuente: 3° Taller Nacional – Red Universitaria de Transporte. Octubre, 2013. La Plata

² 3° Taller Nacional – Red Universitaria de Transporte. Octubre, 2013. La Plata

³ 2° Núcleos Temáticos. Taller Nacional – Red Universitaria de Transporte. Setiembre, 2012. La Matanza

4° Taller Nacional – Red Universitaria de Transporte

2. EL SISTEMA FERROVIARIO INTERURBANO Y LA ASIGNACIÓN INTERMODAL DEL TRÁFICO
3. SISTEMAS METROPOLITANOS DE TRANSPORTE
4. EQUIPAMIENTO AEROPORTUARIO Y SU ESCALA DE TRÁFICO

e. COMISIÓN V - Procesos políticos, sociales, económicos y culturales en torno al transporte y movilidad.

Este resumen es la expresión y resultado del fructífero debate entre los distintos investigadores, becarios y académicos que han integrado, en el 4to taller de la RUT, la comisión V renombrada en el tercer encuentro como *“procesos políticos, sociales, económicos y culturales en torno al transporte y movilidad”*.

En líneas generales, al igual que las restantes comisiones, el debate se centró sobre el ajuste y precisión de las líneas de trabajo y sus correspondientes alcances. Con tal objetivo, cabe señalar que se dieron al interior del taller de la comisión dos momentos importantes que resultaron de la propia dinámica grupal favoreciendo el espacio para el diálogo y discusión.

Un primer momento de “presentación” que surgió frente a la incorporación y participación de nuevos integrantes. Al respecto, cada uno fue precisando la procedencia, experiencias, líneas de investigación y ramas de estudios y dada esta situación se abrió las puertas a una recapitulación y repaso mediante la relectura y explicación de las experiencias de los talleres anteriores. De ahí que, en correspondencia a lo compartido se puso en discusión nuevamente el nombre de la comisión y se decidió de manera consensuada una modificación mínima, en relación al orden de las categorías que lo componen quedando finalmente de la siguiente manera: *“Procesos culturales, políticos y socioeconómicos en torno al transporte y movilidad”*.

Este cambio responde justamente a fortalecer la postura que en el tercer taller se presentó, en dar cuenta del aspecto procesual del transporte y la movilidad, del enfoque desde las ciencias sociales que permitan comprender la movilidad y el transporte en su evolución a lo largo del tiempo, en los tiempos implicados y fundamentalmente jerarquizar el aspecto cultural de la movilidad.

Luego, se dio lugar al segundo momento que se centró en el objetivo principal de este taller es decir, precisar y ajustar las líneas principales de trabajo. De esta manera se resumen en los siguientes puntos:

1. Los procesos culturales en torno al transporte y movilidad. Nueva cultura de la movilidad. Estudio de herramientas para la visualización de los problemas y toma de decisiones a lo largo del tiempo. Comprender la dimensión social, en el sentido

4° Taller Nacional – Red Universitaria de Transporte

del rol y experiencias de los actores involucrados en la producción del transporte y movilidad tanto en su uso, ideas y representaciones.

2. La dimensión espacial y territorial de los procesos en torno al transporte y la movilidad.
3. Los procesos políticos y socio económicos. El estado: entre los actores involucrados en los procesos, el rol del estado y/o los saberes y prácticas estatales como eje preponderante dentro de las investigaciones de los participantes.
4. El conocimiento: las teorías, conceptos e ideas utilizados para comprender y significar las acciones, desde diferentes miradas a lo largo del tiempo. El paso de una visión sectorial a una visión integrada del sector transporte y el desarrollo del socio territorial.

Finalmente, se vuelve a proponer como en el 3er encuentro desde la comisión:

- La necesidad de visualizar la RUT a partir del impulso de la página web, como plataforma de difusión.
- Funcionalidad de links de las distintas universidades participantes como así también de los institutos y de los distintos investigadores integrantes.
- Buscar otras formas de trabajo que no sean las comisiones o evitar la atomización en grupos de afinidades que no se contacten con el resto.