



Revista digital del
PROGRAMA EN GESTIÓN DE LA CIUDAD

> AÑO 1 - 19 de Octubre 2009



UOC Universitat Oberta de Catalunya

> Artículo en PDF

Café de las
ciudades

INICIO >

"El movimiento se demuestra andando"

Resumen de las jornadas del XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, Buenos Aires, Marzo-abril 2009 (*) Por Patricia Brennan [\(1\)](#)

(*) El Congreso latinoamericano de Transporte Público y Urbano CLATPU, es un evento internacional que surge de la evolución del Encuentro Latinoamericano de Transporte Público y del Encuentro Técnico Latinoamericano de Transporte Urbano (ELATU, organizado por la CEPAL).

La realización de estos congresos, tiene como objetivo fundamental el intercambio de experiencias de orden práctico entre ciudades y países, la diseminación del conocimiento y del avance teórico que la región experimenta y la discusión sobre las particularidades de determinados temas considerados de relevancia para el transporte público en el contexto urbano.

CLATPU está dirigido y orientado a las autoridades nacionales, regionales y municipales de tránsito y transporte, operadores, consultores, profesores y estudiantes universitarios y a todas aquellas personas interesadas en el tema del transporte, la movilidad urbana y la recuperación del espacio público.

Luego de más de 20 años de actuación, es un foro consolidado de debate que se ha convertido en referente para todos los implicados en la gestión del transporte público en América Latina. Los congresos han venido sucediéndose ininterrumpidamente desde 1984 al presente.

Siendo para nosotros importante hacer eco a estas iniciativas que se vienen desarrollando en Latinoamérica respecto a la movilidad y el espacio público en las ciudades. En el presente número de Carajillo, queremos hacer divulgación de éste evento y de los contenidos tratados. Para tal efecto contamos con la colaboración de uno de los principales organizadores y promotores de ésta idea, Patricia Brennan.



El XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano tuvo lugar en la ciudad de Buenos Aires del 31 de marzo al 3 de abril de 2009 siendo, en esta oportunidad, el tema central "¿Movilidad o Inmovilidad?".

Estos congresos han venido sucediendo ininterrumpidamente desde 1984 al presente:

- I. São Paulo, Brasil, Septiembre 1984/Brasília, Brasil, Junio 1985
- II. Río de Janeiro, Brasil, Noviembre 1986/Mar del Plata, Argentina, Noviembre 1987
- III. Lima, Perú, Noviembre 1988
- IV. La Habana, Cuba, Julio 1989

- V. Santiago, Chile, Noviembre 1991
- VI. San José, Costa Rica, Junio 1993
- VII. Buenos Aires, Argentina, Noviembre 1994
- VIII. Curitiba, Brasil, Abril 1996
- XI. Guadalajara, México, Abril 1998
- X. Caracas, Venezuela, Noviembre 1999
- XI. La Habana, Cuba, Septiembre 2001
- XII. Bogotá, Colombia, Octubre 2003
- XIII. Lima, Perú, Octubre 2005
- XIV. Río de Janeiro, Brasil, Noviembre 2007

En esta oportunidad, el evento contó con los auspicios del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, el Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires y la Corporación Andina de Fomento (CAF). Cabe mencionar también la desinteresada colaboración de las empresas La Nueva Metrópol S.A. y Expreso Singer S.A. facilitando la movilidad y traslado de los participantes del congreso.

El congreso fue inaugurado por el Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Ing. Mauricio Macri quien dio la bienvenida a los participantes nacionales y extranjeros y expuso brevemente los lineamientos centrales de la política de movilidad, transporte y tránsito adoptada en su gestión de gobierno.

Durante el desarrollo hubo conferencias magistrales a cargo de destacados expertos extranjeros. En este sentido el Dr. Enrique Peñalosa, ex Alcalde de la ciudad de Bogotá, expuso sobre "Movilidad, equidad y calidad de vida".

El Dr. Peñalosa se explayó sobre el concepto de ciudad democrática expresando que el capitalismo genera desigualdad, paradoja para la cultura occidental que nació del concepto de igualdad. Manifestó que los derechos políticos, socioeconómicos, deben plantearse bajo dos tipos: 1) en toda constitución, todos los ciudadanos son iguales ante la ley, es decir, el interés general es prioritario al interés particular. De ello se debería concluir, para una buena política urbana, que se debe privilegiar en el espacio vial (que es público) el transporte público antes que el privado. 2) La igualdad en la calidad de vida, todos los niños deberían tener las mismas posibilidades de acceso a distintos bienes, como el acceso al verde, que se está perdiendo y eso es para siempre, porque dentro de 30 años se podrán derribar 30 hectáreas de ciudad para crear parques.

Sobre el particular, afirmó que el siglo XX pasará a la historia como el siglo del desastre urbano, recordando que en la antigüedad toda calle era peatonal, mientras que el automóvil sólo tiene 80 años y que además el auto utiliza un espacio público que no todos compartimos. En este sentido, planteó que para planear un sistema de transporte, hay que preguntarse primeramente ¿qué ciudad queremos? y aún antes ¿cómo queremos vivir?, asegurando que la organización del transporte no es un tema de la ingeniería, sino un asunto de elección vital. Asimismo, recordó que anteriormente hacer ciudades diseminadas tenía su lógica cuando el petróleo era muy barato, pero ahora es absurdo.

Bajo esta perspectiva, explicó que una ciudad "amable" para los peatones y los ciclistas casi con seguridad es una buena ciudad, relatando que en Bogotá quienes se movilizan a diario en bicicleta pasaron de casi cero a más de 350.000. Indicó que aún en las ciudades más grandes, más de la mitad de la población vive a menos de 5 kilómetros de donde trabaja y que contar con ciclorutas protegidas físicamente es un símbolo de democracia ya que muestra que un ciudadano en una bicicleta de US \$ 30 es igual de importante que uno en un automóvil de US \$ 30.000. Sobre el particular, enfatizó que contar con veredas de calidad y ciclorutas protegidas no son elementos arquitectónicos simpáticos sino un derecho.

Al referirse al caso específico de la ciudad de Bogotá detalló que se necesitaba un transporte masivo para la ciudad de 7 millones de habitantes y que los sistemas férreos estaban completamente fuera del alcance, si de lo que se trataba era de llegar a toda la ciudad en dos o tres décadas. Por ende, en su administración se consideró más efectivo construir 500 kilómetros de BRT en los siguientes 20 años, que 50 kilómetros de metro ya que con transporte masivo con base en buses (BRT) tipo Curitiba o Bogotá es posible hacer entre 10 y 15 veces más kilómetros que con un metro por la misma inversión.

Asimismo, explicó que aún con algunas líneas de metro, la mayoría de los pasajeros movilizados por el transporte masivo usan buses, ejemplificando que Londres tiene 1800 kilómetros de líneas férreas urbanas y aún así los buses movilizan un millón más de pasajeros diarios que los sistemas férreos. Londres gasta US 14,000 millones cada año en subsidios al transporte y no obstante para un recorrido largo el costo del pasaje puede ascender hasta US \$ 12. Por su parte, informó que TransMilenio cubre costos de operación con US \$ 0,60 por pasajero, mientras que ningún sistema férreo cubre costos de operación por pasajero, si se incluye la depreciación, con menos de US \$ 1,50.

Seguidamente, expresó que en países pobres el costo de oportunidad de invertir miles de millones de dólares en líneas de metro que no alcanzan nunca a movilizar siquiera el 15% de la población de una ciudad es inmenso y que TransMilenio está movilizandando más pasajeros por kilómetro/hora/sentido que el 90% de los metros del mundo. Asimismo, comentó que los metros no son necesariamente más rápidos ya que buses expresos en vías sin semáforos son más rápidos que los metros que tienen que parar en todas las estaciones, mientras que los buses no tienen que quedarse en una línea sino que pasan de una a otra y minimizan las transferencias ahorrando así mucho tiempo de viaje.

Por otro lado, explicó que los BRTs cuestan poco pero son intensivos en capital político y en gerencia de alta calidad,

debiendo enfrentarse costos políticos como el quitar espacio vial a los automóviles, que en los países en desarrollo pertenecen a clases medias y altas, así como enfrentar eventualmente a grupos de transportadores privados preestablecidos.

En cuanto a los efectos de los BRT sobre la estructuración urbana, detalló que si bien la estructuración urbana y la valorización generada por los sistemas férreos es mayor, los BRT bien hechos también generan estructura y valorizan, citando como ejemplo que todos los centros comerciales construidos en Bogotá durante los últimos 8 años se han hecho sobre troncales de TransMilenio.

Finalmente mencionó que en términos de movilidad, una buena ciudad no es la que tiene grandes autopistas, sino aquella en que los ciudadanos se pueden movilizar con rapidez, seguridad y ojalá comodidad y una buena ciudad es aquella en que un niño en una bicicleta o un triciclo pueda moverse con seguridad en cualquier sitio.

Por su parte, el Profesor Manuel Herce de la Universidad Abierta de Cataluña disertó en relación a "Instrumentos y políticas para la gestión de la movilidad urbana".

Durante su conferencia, el Profesor Herce planteó que el derecho a la movilidad de las personas en el territorio implica la atención a todas las formas de desplazamiento. Su satisfacción exige, por tanto, de la intervención de la Administración Pública para garantizar una oferta de espacio público adaptado y de sistemas de transporte para ello.

En este sentido, resaltó que las técnicas habituales con que se ha enfocado esta problemática han mostrado claramente sus insuficiencias dando como resultado la predominancia del automóvil en la calle, que es el espacio público por excelencia. Detallo, que las consecuencias han sido terribles para la ciudad, pero lo que quizás se ha puesto menos de relieve es el riesgo de exclusión social que suponen para amplias capas de población: para aquellos que no disponen de vehículo propio, para aquellos que la ocupación masiva del espacio por este tipo de vehículos les impide realizar desplazamientos a pie o en bicicleta, para diversas capas de población que no pueden utilizar este tipo de vehículos o no lo encuentran adecuado al motivo y duración del desplazamiento, para ciudadanos que trascurren gran parte de su tiempo en intercambios en un transporte colectivo a menudo ineficaz, etc.

Por otra parte, destacó que en la sociedad actual la movilidad de las personas y de las mercancías ha adquirido una importancia muy superior a la que tenía en períodos anteriores de la ciudad. La palabra movilidad ha ido desplazando a la palabra transporte, no por motivos coyunturales sino porque realmente son conceptos de diferente alcance. Las diferencias entre el concepto movilidad, que implica autonomía y libertad de movimiento, y el de transporte, que supone infraestructuras y gasto de energía, lleva a poner de relieve una situación paradójica. Las infraestructuras siguen siendo, y cada vez más, el soporte fijo de la economía de una región, como sector de inversión generador de empleo y como condicionantes de su desarrollo, pero lo que está cambiando aceleradamente es su rol como discriminador de los niveles de servicios directos que se ofrecen al ciudadano. En efecto, la indiscriminada ampliación de redes de infraestructuras se traduce en una mayor dispersión territorial de lo urbano, que a su vez genera un modelo de movilidad insostenible, de alto costo energético y de creciente internalización de costos por amplias capas de ciudadanos.

En este orden de ideas realzó que la transformación de ese modelo sólo puede ocurrir a partir de la capacidad de entender que únicamente con la concentración urbana y con la densidad de ocupación del suelo puede alcanzarse un nuevo modelo de movilidad que atienda a las necesidades de todos los ciudadanos, que descansa sobre las formas menos costosas y saludables de desplazamiento.

En consecuencia, explicó que para la gestión de la movilidad urbana se requieren políticas diferenciadas. De un lado, estrategias urbanísticas tendientes a la consecución de una ciudad más sostenible, entendiéndose por ello un espacio urbano donde se minimicen el consumo de energía y la contaminación producida y se maximice el intercambio de relaciones sociales. De otro, se trata de plantear un modelo de movilidad que priorice el viaje a pie, en bicicleta o en transporte público, con los mismos objetivos respecto al consumo energético, la contaminación y la respuesta a las necesidades de conexión social.

Al referirse a la experiencia de las ciudades europeas, señaló que son muchos los textos normativos y las prácticas municipales en las se está forjando este concepto de movilidad sostenible. Los textos normativos europeos van desde las reflexiones sobre el ahorro energético del Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano que la Comisión Europea elevó al Consejo y al Parlamento de esta entidad, hasta el Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010. En el último, se proponen hasta sesenta medidas que buscan mejorar la calidad y la eficacia de los transportes en Europa, fomentar la intermodalidad y adaptar la variedad de modos de transporte de cara al año 2010, pautas para un proceso que facilite la obtención de un sistema de transporte sostenible. Entre ellas, destacan como buenas prácticas:

- La mejora cualitativa de los servicios públicos de transporte.
- La limitación de las plazas de estacionamiento en el espacio público
- La asignación de vías con prioridad a los medios de transporte colectivo.
- La participación de las empresas o administraciones en la organización de los viajes de sus empleados y en la financiación del transporte público.
- La promoción del uso compartido del coche.
- El cobro por el uso de la infraestructura viaria como política de disuasión de su uso en determinadas zonas

urbanas.

Finalmente, concluyó su conferencia animando a los asistentes a avanzar por este nuevo camino, advirtiendo que el mismo requiere de actitudes públicas decididas, de información del por qué de las medidas a los ciudadanos y de un cambio profundo en las actitudes de los técnicos implicados en esta problemática.

Asimismo, el congreso albergó en sus sesiones plenarias, las exposiciones referidas a los resultados alcanzados en el proyecto Observatorio de Movilidad Urbana, llevado adelante por la Corporación Andina de Fomento en cooperación con la Fundación Latinoamericana de Transporte Público y Urbano, organizadora de los CLATPU, y otras entidades no gubernamentales. Esta investigación compendia y compara los parámetros poblacionales, socio-económicos y de los sistemas de transporte de 15 ciudades latinoamericanas: Belo Horizonte, Bogotá, Buenos Aires, Caracas, Curitiba, D.F. México, Guadalajara, Leon, Lima, Montevideo, Porto Alegre, Río de Janeiro, San José de Costa Rica, Santiago de Chile y Sao Paulo.

Los objetivos planteados para el Observatorio de Movilidad Urbana son:

- Conocer las principales características de los sistemas de transporte y de las áreas urbanas que atienden.
- Mejorar la comprensión de los procesos del transporte y su relación con la accesibilidad, movilidad y el desarrollo urbano
- Desarrollar un instrumento que contribuya a fortalecer las capacidades de planificación y análisis en instituciones locales
- Producir datos e información continuos, periódicos, comparables y confiables, sobre las ciudades y el transporte en la región.
- Comparar, establecer parámetros de evolución histórica y proyecciones.
- Actuar como catalizador de acciones de apoyo a las ciudades para financiar proyectos y fortalecer sus capacidades.
- Establecer redes de cooperación regionales, entre profesionales, autoridades, asociaciones y usuarios.

Completó el cuadro de disertaciones especiales las ofrecidas por el Dr. Hermes Almirón, Subsecretario de Transporte, Puertos, Aeropuertos y Redes del Gobierno de la Provincia de Misiones referida al Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de Posadas, y por el Dr. Oscar Díaz, Director Senior del Institute for Transportation & Development Policy (ITDP) acerca de la experiencia de esta ONG. Por último, el Director General de Transporte del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Ing. Guillermo Krantzer, expuso su trabajo Políticas Públicas de Movilidad para una Ciudad Equitativa y Humana.

En cuanto a las mesas redondas que se llevaron a cabo, las mismas versaron sobre las temáticas siguientes: "Financiamiento de Transporte y Participación Público Privada", "Transporte, Academia y Ejercicio Profesional" y "Tendencias Regulatorias y de Mercado en los Transportes Urbanos de América Latina" la cual contó con la moderación del Arq. Eduardo Moreno, Coordinador de Transporte Metropolitano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por otra parte, durante el desarrollo de las sesiones técnicas, los participantes se dividieron en 3 salas para asistir a la exposición de 125 ponencias clasificadas en 13 temáticas: Planeamiento y Economía del Transporte; Modelación Aplicada en Transportes; Gestión y Operación de Transporte Público; Políticas Sustentables de Transporte; Transporte y Uso del Suelo; Transporte y Ambiente, Tránsito y Transporte Urbano; Seguridad Vial; Transporte Urbano de Mercaderías; Financiamiento de Transporte y Participación Pública y Privada; Aspectos Regulatorios e Institucionales; Capacitación en Recursos Humanos y Transporte e Inclusión Social.

Paralelamente se realizó una feria tecnológica de servicios, equipos y productos relacionados con el transporte y tránsito urbanos que abarcó proveedores de vehículos de transporte, compañías de seguro, consultoras especializadas, proveedores de equipos de percepción tarifaria y sistemas inteligentes de tránsito.

La cantidad de asistentes alcanzó las 442 personas, representando a un total de 23 países. Además de los asistentes de Argentina, las delegaciones más importantes fueron las de Colombia, Brasil, Venezuela, Costa Rica y México, contándose además con la presencia de representantes de Estados Unidos, Chile, España, Francia, Paraguay, Uruguay, Perú, Bolivia, Canadá, Alemania, Cuba, Filipinas, Guatemala, Israel, Italia, Países Bajos y Portugal.

Por último, la sesión de cierre estuvo a cargo del Sr. Director General de Transporte de la ciudad, Ing. Guillermo Krantzer, oportunidad en la cual los organizadores del evento agradecieron la colaboración y apoyo de la totalidad de actores que participaron activamente del mismo, anunciando la sede del XVI CLATPU a realizarse en 2011 en México.

PB

(1) Patricia Brennan: Presidenta Fundación Latinoamericana de Transporte Público y Urbano. ([volver al texto](#))

> EN ESTE NÚMERO:

- > [Editorial](#)
- > [Movilidad y transporte, dos distintas formas de abordar un mismo problema](#)
- > [Reinventar las proximidades desde la ciudad sostenible](#)
- > [Dotaciones de aparcamiento y nuevos desarrollos urbanísticos](#)
- > [La movilidad de los pobres en dos metrópolis europeas](#)
- > [Noticias](#)
- > [Presentación](#)