

PRESENTACIÓN

Los congresos latinoamericanos de transporte público y urbano: espacio de contribución teórico-práctica y de intercambios sobre movilidad sostenible y transporte urbano en América Latina 1984-2024



Rosa Virginia Ocaña Ortiz

Universidad Simón Bolívar, Departamento de Planificación Urbana. Caracas, Venezuela.
Fundación Latinoamericana de Transporte Público y Urbano. Buenos Aires, Argentina.
ORCID: 0000-0002-1410-6725

Patricia Brennan

Fundación Latinoamericana de Transporte Público y Urbano. Buenos Aires, Argentina.

Recibido: 16.09.2024. Aceptado: 21.10.2024.

En abril de 2024, entre el 8 y el 12, se desarrolló en Santo Domingo, República Dominicana, el XXII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (XXII CLATPU). Dada la trayectoria de estos congresos en el ámbito de la movilidad y el transporte urbano en América Latina, la *Revista Transporte y Territorio* (RTT) invitó a la Fundación Latinoamericana de Transporte Público y Urbano (ALATPU) a preparar el *dossier* del número 31, dedicado a estos congresos y sus aportes en la investigación y producción teórica y práctica sobre dichos temas.

Los inicios de los congresos latinoamericanos de transporte público y urbano

El origen de los Congresos Latinoamericanos de Transporte Público y Urbano se remonta a los años ochenta, específicamente a septiembre de 1984, cuando se realizó el primer Encuentro Latinoamericano de Transporte Público (ELATP) en San Pablo, Brasil. Este encuentro se llevó a cabo en forma conjunta con el III Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito, Transporte y Logística (III PANAM). Por otra parte, en junio de 1985, la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) organizó la primera edición del Encuentro Latinoamericano de Transporte Urbano (ELTU), evidenciando que el transporte público y urbano era un tema de interés en la región y que las discusiones y el intercambio de experiencias entre los actores de diversos países eran ineludibles.

Ambos encuentros se realizaban “con el objetivo fundamental del intercambio de experiencias entre países y el conocimiento del avance teórico que la región experimentaba”, tal como lo expresa Contreras Montoya (1996:1). En las terceras ediciones de estos eventos, ocurridas en 1988 en Lima, se decidió realizar ambos encuentros de forma

Los congresos latinoamericanos de transporte público y...
R. V. OCAÑA ORTIZ Y P. BRENNAN

conjunta. Es importante agregar que, a partir de ese momento, el Encuentro Latinoamericano de Transporte ELATP asumió el nombre de Congreso Latinoamericano de Transporte Público (CLATP).

Otro hito sustancial en la historia de los CLATPU ocurrió en 1993 en San José de Costa Rica, en ocasión del sexto encuentro, cuando se decidió fusionar ambos eventos en uno, transformándolo en el Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU), tal como se conoce hoy día. Asimismo, previo al evento, se instauró el Comité Técnico Internacional (CTI), conformado por representantes de Argentina (Patricia Brennan, Olga Vicente), Brasil (João Manaus Correa, Lucía Vergara, Carlos Cedano), Chile (Óscar Figueroa), Costa Rica (Carlos Contreras Montoya, Luis Diego González), Cuba (Manuel Alepuz) y Perú (Augusto Dall'Orto). También se estableció a la CEPAL como miembro, representada por Ian Thomson, y Venezuela ingresó al CTI con Rosa Virginia Ocaña. La secretaría ejecutiva del CTI quedó a cargo de Brasil (Carlos Cedano), bajo la Asociación Nacional de Transportes Públicos de Brasil, un organismo con amplia experiencia en el mundo del transporte público y urbano.

A partir de ese momento, comenzó una etapa de búsqueda de una base cierta y duradera en el tiempo que permitiera la consolidación, fortalecimiento y mantenimiento de los CLATPU. A lo largo de los años, cada uno de los representantes del CTI ha trabajado en pro de los CLATPU desde los espacios en los que ha desarrollado su carrera profesional, ya sea en organismos públicos internacionales, nacionales, regionales o locales, centros de investigación, empresas consultoras, universidades, entre otros. En este proceso, se han entrelazado diversas redes nacionales e internacionales, bilaterales o multilaterales, con dinámicas sumamente fluctuantes a lo largo del tiempo.

Es en este marco que, en el año 2005, se crea la Fundación Latinoamericana de Transporte Público y Urbano (ALATPU) con el fin de “proveer información, investigación y análisis de todos los aspectos del transporte público y urbano en los países de Latinoamérica y cuyos objetivos comprenden, entre otros, el promover la realización de encuentros, seminarios, cursos y otros eventos destinados al debate y búsqueda de soluciones para los problemas de movilidad de los países latinoamericanos y el intercambio tecnológico y de experiencias entre los interesados en el desarrollo de sistemas de transporte urbano sustentables, tal como lo muestran sus estatutos (2005).



Figura 1. Logo de la Fundación Latinoamericana de Transporte Público y Urbano.

Los congresos latinoamericanos de transporte público y...
R. V. OCAÑA ORTIZ Y P. BRENNAN

Puede afirmarse que la preocupación central de los CLATPU está relacionada con las problemáticas de la movilidad, la seguridad vial, la sustentabilidad ambiental, económica e institucional de los sistemas de transporte, y la inclusión social. Es decir, con la definición de sistemas y mecanismos que ayuden a superar la pobreza mediante el logro de niveles de accesibilidad que garanticen igualdad de oportunidades a los ciudadanos.

Para alcanzar los objetivos de mejorar la movilidad con inclusión social, los principales debates llevados a cabo en los 22 CLATPU han versado principalmente sobre cómo lograr mayor eficiencia e incrementar la calidad de los servicios públicos, bajo las siguientes premisas: i) La tecnología es una condición necesaria, pero no suficiente para lograr un sistema de transporte eficiente y equitativo; ii) Los desafíos a enfrentar, respecto de las intervenciones públicas, se vinculan más con aspectos de orden institucional que con la aplicación de tecnologías innovadoras para los sistemas de transporte, ya que en la mayoría de nuestros países se detecta la necesidad de implementar cambios profundos en cuanto al rol de las organizaciones gubernamentales y los operadores, redefiniendo las relaciones entre ambos; iii) La distribución de los costos del transporte de una manera más equitativa entre quienes se benefician de los sistemas, no solo de manera directa, sino también indirecta; iv) La necesidad de diseñar e implementar sistemas sustentables de transporte que consideren los condicionantes sociales, económicos y ambientales. En pocas palabras, intercambios, análisis y debates orientados a tratar de responder la siguiente interrogante: ¿Qué transporte para qué ciudad?

Los CLATPU, espacio de intercambio de conocimiento y experiencias

Durante 40 años, los CLATPU han brindado a sus participantes un espacio propicio para la discusión de los trabajos presentados relacionados con su experiencia, la intervención en mesas redondas sobre los aspectos más sobresalientes de la realidad del transporte, la asistencia a conferencias sobre aspectos relevantes de la evolución del transporte urbano y la movilidad brindadas por expertos en las materias, y el conocimiento del estado del arte en las diversas disciplinas que atañen a la actividad. Todo ello en un escenario que favorece la difusión de los avances realizados en las ciudades de América Latina y, a la vez, el conocimiento de las principales iniciativas en marcha en los países desarrollados.

Los CLATPU han sido espacios para el intercambio de experiencias, la discusión y concreción de ideas, para la constitución de apoyos en investigaciones, proyectos e implementaciones, y para el avance en políticas y acciones. Desde sus orígenes, fueron concebidos como espacios dirigidos y orientados a las autoridades nacionales, regionales y municipales de movilidad, transporte y tránsito, a operadores, consultores, profesores y estudiantes universitarios, y han estado abiertos a quienes estén interesados en el tema del transporte, la movilidad urbana y la recuperación del espacio público.

Esta condición ha permitido a los organizadores y participantes de los CLATPU ser copartícipes de acontecimientos como la transformación de operadores de transporte, como los de Medellín, o ser protagonistas en programas de recolección, tratamiento y análisis de datos sobre movilidad, transporte y tránsito, como el Observatorio de Movilidad Urbana (OMU) de la Corporación Andina de Fomento, actual Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe, presentando, discutiendo y analizando en los CLATPU las vivencias y resultados obtenidos.

Los congresos latinoamericanos de transporte público y...
R. V. OCAÑA ORTIZ Y P. BRENNAN



Figura 2. Grupo de estudiantes de Colombia asistentes al XXII CLATPU.

Los asistentes a los CLATPU y las ponencias que se presentan provienen básicamente de los países de América Latina, además de estudiosos sobre movilidad y transporte de otras latitudes, interesados en lo que ocurre en nuestro continente. En sus inicios, concurrían fundamentalmente funcionarios públicos e investigadores de las distintas naciones y de algunos municipios, siendo mayoritarios los de nacionalidad brasileña, argentina y chilena. En la primera década de los dos mil, acudían una mezcla de funcionarios públicos, consultores, operadores, investigadores, académicos, y alguno que otro estudiante. Últimamente, llama la atención el alto número de participantes académicos y estudiantes, tanto de grado como de posgrado, siendo mayoritarios los de origen colombiano, seguidos por los brasileños. Posiblemente, esta situación se deba al vertiginoso auge de programas, proyectos y avances que han ocurrido en esos países y el apoyo mantenido a la investigación y producción del conocimiento.

En otro orden de ideas, durante las décadas de los ochenta y noventa, la temática principal de los congresos se focalizaba en los efectos que producían en los sistemas de transporte de nuestras ciudades la aplicación de políticas basadas en la liberalización y apertura económica, así como en la búsqueda de soluciones para mitigar las crisis generadas en las ciudades latinoamericanas y en sus sistemas de transporte, crisis que aún persisten.

A partir del año 2000, se han incorporado temas como la movilidad activa, la gobernanza, la intermodalidad, así como avances en materia de seguridad vial, subrayando los múltiples problemas que representan en la vida diaria de las ciudades latinoamericanas. Muchos de los trabajos presentados y discutidos en los CLATPU recogen análisis de equipos multidisciplinarios; otros plantean aspectos tecnológicos junto con financiamiento y gobernabilidad; otros tantos presentan estudios sociológicos y económicos, así como cuestiones relacionadas con la inequidad o la participación ciudadana.

Los congresos latinoamericanos de transporte público y...
R. V. OCAÑA ORTIZ Y P. BRENNAN

Es importante destacar que soluciones concebidas y probadas en América Latina, como los Bus Rapid Transit (BRT, Tránsito Rápido de Autobuses) o el uso de metrocables como sistemas de transporte público urbano, ocupan un número importante de páginas en las actas de los CLATPU. Por otra parte, también se encuentran ponencias de investigadores o consultores europeos o norteamericanos que han utilizado metodologías, tecnologías (como el caso de los BRT) o herramientas desarrolladas o probadas en ciudades latinoamericanas, aplicándolas en sus propios países y presentando su experiencia.

Al igual que en la producción difundida durante los años de vida de la revista RTT, en los CLATPU predominan las investigaciones empíricas y los estudios de casos. Asimismo, en las ponencias de los CLATPU se ha observado un “corrimiento desde un eje inicial más enfocado en los marcos regulatorios hacia uno centrado en las políticas públicas”, como expresaron Gutiérrez y Salizzi (2024).

Lo mismo ocurre con la sustentabilidad en materia de movilidad y transporte, como término y referencia predominante a partir de 2009, junto con la seguridad vial. En cuanto a sustentabilidad, vale destacar el comentario de Santos sobre el XIX CLATPU de Montevideo: “la pirámide de prioridades de la movilidad sustentable fue mencionada en decenas de presentaciones” (2016). Asimismo, “todas las ponencias tuvieron algo en común: señalar la importancia del transporte público y la necesidad de desincentivar el abuso del automóvil particular y la motocicleta. A la vez, se constató otra evidencia: la importancia y relevancia de los movimientos de ciclismo urbano. Quizás por la ausencia de movimientos de pasajeros del transporte colectivo, quizás por la ausencia de defensores del peatón, e incluso del automóvil, quedó evidenciado el trabajo y la importancia en los cambios culturales y de paradigma que están produciendo en todo el mundo, y también en América Latina, las organizaciones de ciclismo urbano” (Santos, 2016).

En la última década de vida de los CLATPU, en 2014 apareció entre las áreas temáticas del XVIII Congreso en Rosario, Argentina, el transporte no motorizado, que prospera en los congresos siguientes hacia la movilidad activa y la micromovilidad, concretándose en un gran número de ponencias y mesas de discusión sobre bicicletas y espacios para peatones. En los últimos CLATPU, la movilidad eléctrica, especialmente en el transporte público, ha tenido un rol protagónico. Obviamente, esta evolución está relacionada con las tendencias internacionales y los avances industriales y tecnológicos en el sector.

A la fecha, se han realizado 22 ediciones de los CLATPU, producto del trabajo tenaz, persistente y sostenido de personas, organizaciones públicas y privadas, y de ALATPU. Al igual que la *Revista Transporte y Territorio*, los CLATPU son un recurso, en el sentido expresado por Gutiérrez y Salizzi (2024), “no solo para articular y compartir conocimiento, sino también para observar el devenir de la producción en el campo de los estudios que miran al territorio desde el transporte y la movilidad. Y en particular, de aquella producción en habla hispana y portuguesa que no se restringe a América Latina, pero que surge y se enfoca prioritariamente en ella”.

Este dossier

Los cuatro trabajos que forman parte de este *dossier* provienen de las actas del XXII CLATPU, Santo Domingo 2024, y son una pequeña muestra de lo que se presenta y

Los congresos latinoamericanos de transporte público y...
R. V. OCAÑA ORTIZ Y P. BRENNAN

discute en los CLATPU. Fueron seleccionados a través de tres procesos. El primero, realizado por el Comité de Selección del XXII CLATPU. El segundo, mediante la escogencia de los 10 mejores trabajos del CLATPU 2024, llevada a cabo por una comisión designada en el seno de ALATPU y comunicada a RTT. El tercero, por arbitraje doble ciego por parte de RTT, lo que resultó en algún tipo de modificación, ampliación o cambio respecto del artículo original.

En relación con esto, es importante señalar que el proceso y los criterios de selección utilizados para los CLATPU son distintos a los de las revistas arbitradas, en el sentido de no solo considerar la contribución de los artículos al conocimiento científico, sino también los avances y experiencias de aplicación de medidas que muestran resultados, sean exitosos o no, pero que transmiten algún tipo de enseñanza, así como análisis comparativos, estudios de caso, entre otros. Todo ello, sin merma de las exigencias en cuanto a lenguaje o estilo.

Producto del proceso de selección, para este *dossier* resultaron cuatro artículos sobre temas que, si bien no se corresponden cuantitativamente con las temáticas más representativas de los CLATPU, presentan una diversidad de países, pues cubren América Latina, Brasil, Chile y Costa Rica. Dos artículos tratan sobre desarrollo urbano, transporte y movilidad, y los otros dos sobre seguridad vial, siendo, sin duda, problemáticas con mucho por resolver en la región.

En el primer artículo, titulado “Instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança viária na região das Américas”, los autores abordan la situación de la seguridad vial en América Latina en el seno de la Organización de Naciones Unidas (ONU). Para ello, identificaron los países de la región que aparecen como parte contratante de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial. Realizaron el levantamiento y análisis de los registros de la Sección de Tratados de la ONU y de informaciones y documentos de referencia de la Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa (UNECE). Como resultado, Maciel Miranda, Silva y Pavarino Filho concluyen que, para mejorar la seguridad vial en la región, es imperativa la adhesión de los distintos países a los instrumentos jurídicos y brindar al tema un lugar sustancial dentro de las agendas políticas de cada uno de los países.

En consonancia con el trabajo anterior, en el segundo artículo, “Gestión de la seguridad vial en los Decenios de Acción: meditando el caso de Costa Rica”, Carlos Contreras Montoya analiza la situación de ese país como firmante de los Decenios de Acción para la Seguridad Vial propuestos por la ONU. El trabajo realiza un análisis de la política de seguridad vial de Costa Rica, de las instituciones que la ejecutan y de sus desempeños, mostrando las diferencias, a la baja, entre el Primer y el Segundo Decenio, lo que invita a la reflexión. Se destaca que la seguridad vial es un asunto de primera importancia en los países de la región, ejemplificados por los persistentes indicadores de accidentes, muertes, heridos y pérdidas de recursos. A través del caso de Costa Rica, Contreras Montoya ejemplifica claramente la situación de la seguridad vial planteada en el artículo de Maciel Miranda, Silva y Pavarino Filho.

En el tercer trabajo, “Estrategias y capital de movilidad familiar en barrios fragmentados por políticas de transporte y vialidad en la metrópolis de Santiago de Chile”, Paulette Landon presenta un estudio cualitativo, exploratorio y descriptivo, basado en una muestra

Los congresos latinoamericanos de transporte público y...
R. V. OCAÑA ORTIZ Y P. BRENNAN

de 60 familias que habitan en cuatro barriadas del sur de Santiago. Su interés fue demostrar que la movilidad cotidiana puede ser un vehículo de las desigualdades sociales, en el sentido usado por Kaufmann (2001).

El trabajo, además de mostrar que la expansión de redes viales ha condicionado la vida cotidiana de los ciudadanos que habitan en barrios segregados y vulnerables de las periferias, identifica estrategias cotidianas que estos emplean para enfrentar las dificultades de accesibilidad y movilidad espacial, para realizar sus actividades en el espacio local y metropolitano. Landon subraya que dichas dificultades están fuera de la prioridad de las agendas de los gobiernos locales y nacionales, existiendo una escasa consideración por parte del Estado para generar mecanismos que contribuyan a la integración y que resguarden el derecho a la movilidad espacial de todos los ciudadanos, así como el acceso a los beneficios y oportunidades que ofrece la ciudad.

El último artículo de este *dossier*, “O impacto das rotas cicláveis sobre o tempo de deslocamento e a velocidade em grandes avenidas de Recife – Brasil”, escrito por Santana Nunes, Herszon Meira y Oliveira de Andrade, busca dar respuesta a la interrogante: ¿cuáles son los impactos que las ciclovías ejercen sobre el tiempo y la velocidad de los desplazamientos en las grandes avenidas de Recife (Brasil)? Los autores enmarcan el trabajo en la temática de la movilidad sostenible, y no solo consideraron los desplazamientos de los vehículos motorizados, sino también aquellos realizados en bicicletas. Los resultados son muy prometedores, en términos de fomento del uso de las bicicletas, pues, en el peor de los casos, solo se reducen los tiempos de circulación de los automóviles en 4 minutos, mientras que se mejoran cualitativa y cuantitativamente las condiciones de circulación de las bicicletas. De allí que el trabajo concluya que los impactos en términos de velocidad y tiempos de desplazamientos son mínimos, lo que refuerza la idea de la necesidad de ampliar las ciclovías en las metrópolis. Asimismo, sugieren que la metodología utilizada sea aplicada en otras ciudades, incluyendo también indicadores de accidentes de ciclistas y peatones.

Más que despedida, agradecimientos

Tal como lo muestran las 22 actas de los CLATPU y los 30 números publicados de la *Revista Transporte y Territorio*, en América Latina existe una producción “autóctona” de conocimiento y de experiencias en materia de territorio, movilidad y transporte.

Lograr mantener estos espacios de divulgación y encuentro es posible gracias al esfuerzo y apoyo de muchas personas, grupos e instituciones, a quienes, desde esta tribuna, queremos hacer llegar nuestro infinito agradecimiento.

Referencias bibliográficas

- » ALATPU (2005). *Estatutos de la Fundación Latinoamericana de Transporte Público y Urbano*.
- » Brennan, P., Ocaña, RV., Contreras, C., Figueroa, O. (comps.) (2024). *Actas del Movilidad sostenible, intermodalidad y equidad. XXII CLATPU 2024*.
- » Contreras-Montoya, C. (1996). VIII CLATPU Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. *Revista Transportes*, 4(1) - ISSN (1415-7713) <https://doi.org/10.14295/transportes.v4i1.301>
- » Gutiérrez, A. y Salizzi, E. (2024). Quince años de la *Revista Transporte y Territorio*. *Revista Transporte Y Territorio*, (30), 1-15.
- » Kaufmann, V. (2001). *Mobilité et vie quotidienne: Synthèse et questions de recherche. PLUS*, 48. Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques. Ministère de l'équipement, des transports et du logement, France.
- » Santos, A. (2016). CLATPU: queda clara la importancia y relevancia de los movimientos de ciclismo urbano. <https://www.unibici.edu.uy/CLATPU-queda-clara-la-importancia>.