



“Todo proyecto tiene que cumplir con un rol social”

Con tan sólo nueve años de trayectoria, es notable el recorrido y la experiencia que BAIRE ING SRL ha adquirido en el ámbito de la ingeniería de transporte y vialidad, área en la cual su equipo se especializa.

-¿Cuándo surgió Baires Ing?

Ing. Juan Oscar Carubin: La consultora fue fundada en el año 2011. Debemos ser una de las más nuevas del mercado. En ese momento analizamos la situación y entendimos que existía la posibilidad de armar una empresa que pudiera cubrir ciertos aspectos de la ingeniería vial y del transporte, creíamos y creemos que podemos brindar una impronta diferente. Nuestra idea inicial fue hacer una ingeniería con sentido común, es decir, que realmente sirviera para resolver los problemas de la gente. Lo que buscamos es lograr llevarla a las obras lo más directa y fácil posible.

Estamos tan comprometidos con nuestros clientes, como con los proyectos que desarrollamos. Tenemos una profunda vocación de que todo proyecto tiene que cumplir con un rol social. Por lo tanto, tratamos que los proyectos sean los mejores posibles, independientemente de los honorarios que se acuerden. Si bien algunos trabajos son más rentables que otros, nos aseguramos de que el producto final que brindamos sea de la misma calidad.

-¿Hay algún tipo de proyectos en los que Baires Ing esté especializada?

J.O.C.: Cubrimos todas las especialidades que integran los proyectos de transporte y de vialidad. Desde el trabajo de campo, como todas las que vienen por detrás, hasta llegar a la ingeniería de detalle.

-¿Cómo ha evolucionado la consultora desde 2011 hasta la actualidad?

¿En qué áreas han crecido más?

J.O.C.: Los primeros trabajos que hici-

Revista Vial dialogó con el Ing. Juan Oscar Carubin y la Ing. Soledad Mallamaci socios fundadores de BAIRE ING SRL.



El Ing. Juan Oscar Carubin y la Ing. Soledad Mallamaci, socios fundadores de BAIRE ING SRL.

mos los llevamos a cabo en la zona del NEA, en el área de proyectos e inspecciones. Afortunadamente, el crecimiento fue bastante importante en los primeros años. En menos de nueve años, y hasta el momento, tenemos ejecutados un poco más de 100 contratos. El tipo y la cantidad de proyectos que hemos tomado nos permiten llegar a la conclusión de que hemos logrado tener una inserción muy importante.

Ing. Soledad Mallamaci: Tuvimos la suerte de participar de varios proyectos de autovías, autopistas, para Vialidad Nacional, Vialidades Provinciales y empresas constructoras. En ese sentido, adquirimos antecedentes en ese rubro.

-Las especializaciones cumplen un rol importante dentro de la consultoría.

¿Cuentan con departamentos diferenciados con personal responsable?

S.M.: Dentro de la gerencia técnica tenemos distintas áreas: diseño geométrico, transporte, pavimentos, hidráulica

y socio-ambiental. Cada una tiene un referente. Asimismo, en algunas áreas tenemos una complementación con especialistas externos, con los que nos asociamos de manera estratégica.

-¿Están trabajando en algún proyecto en particular que les parezca un desafío?

S.M.: Estamos trabajando en el corredor de AUSUR para las PPP. Es una importante cantidad de proyectos para llevar adelante en simultáneo y los plazos previstos son muy exigentes. Por suerte, venimos cumpliendo con éxito lo que nos han pedido, pero es un gran desafío.

J.O.C.: Asimismo, estamos trabajando en la Ruta Nacional 16. Es un proyecto para la Dirección de Vialidad Nacional, en UTE con otra consultora. Es un proyecto importante, de 100km de longitud y tres variantes. Está en su etapa final.

-¿Trabajaron junto a AUSA?

J.O.C.: Estuvimos con ellos en la construcción del Paseo del Bajo, dando so-

porte en varios aspectos durante casi toda la duración del proyecto. Estuvimos a cargo de los indicadores de riesgo, detección temprana de posibles desvíos y errores, monitoreo continuo de la obra y aprobación final de los documentos del proyecto. Una vez que eran elaborados por las distintas consultoras que participaron, nos eran derivados a nosotros, que les dábamos el visto bueno final. Nuestro trabajo con AUSA estuvo concentrado en lo que son proyectos, pero también nos han contratado para hacer varias inspecciones. Asimismo, estuvimos involucrados en algunos de sus proyectos de pasos bajo nivel, también conocidos como “sapitos”.

-Los pasos bajo nivel fueron una buena solución rápida en la ciudad.

S.M.: Sí, eran necesarios. No sólo por el tiempo que se ahorra el usuario, sino también por la disminución de los accidentes que significaron.

-Además proyectaron la nueva Autopista Illia.

J.O.C.: Sí. Lo hicimos para el consorcio de empresas constructoras que ganaron la obra. La nueva autopista comprende desde donde termina el Paseo del Bajo –en el peaje de Retiro–, cruza el trazado ferroviario y llega hasta la Av. Libertador, donde termina.

-¿Esa construcción no trae como consecuencia la inyección de más tránsito dentro de la ciudad?

S.M.: Previo a la licitación, se ha realizado un estudio de tránsito para ver el impacto que tendría la obra. Nosotros no hemos intervenido en ese análisis de factibilidad.

-A ustedes les compete más la ingeniería de obra...

J.O.C.: Exacto. En otros casos, por supuesto, los proyectos que hacemos incluyen los estudios de prefactibilidad que no fue en este caso, en donde fuimos contratados para el desarrollo de la ingeniería de detalle.

-¿Y tienen proyectos en conjunto con AUSOL?

S.M.: Sí. Desde hace tiempo venimos trabajando para ellos de forma constante, al igual que para GCO.

-¿Han realizado algún proyecto en el exterior del país?

J.O.C.: En Brasil intervenimos entre 2012 y 2013 en el análisis de los corredores que pasan por San Pablo y Río de Janeiro y que llegan hasta Curitiba. Ahí analizamos lo que es CAPEX. Varias de nuestras comisiones fueron a hacer recorridos de los corredores y más tarde se elaboraron los informes finales. Ahora estamos trabajando en Uruguay en algunos proyectos viales. Más allá de esto, con anterioridad a la fundación de Baires Ing, varios de los integrantes de la consultora han realizado trabajos en otros países, hecho que aporta mucha experiencia a todo el grupo de trabajo.

-Como proyección a futuro, ¿piensan hacer algún cambio dentro de la estructura de Baires Ing para poder brindar más servicios a los clientes?

J.O.C.: Hace un año hicimos un gran esfuerzo para adquirir instrumental para medición de relevamiento superficial de calzadas. Tenemos un perfilómetro láser, que ya lo tenemos instalado en un vehículo y ya fue homologado por Vialidad Nacional. Esta herramienta nos permite medir rugosidad, ahuellamiento y macrotextura. Ya hemos hecho algunos trabajos de medición. Asimismo, estamos trabajando en las últimas etapas de desarrollo para poder hacer inventarios. El paso siguiente es terminar de desarrollar un software con cámaras para detección de fisuras y baches. También tenemos un péndulo para medir fricción y drones para relevamientos aéreos.

-Ese equipamiento es una capitalización de la empresa.

S.M.: Sí. Dentro del abanico de tareas que tiene una consultoría, más allá de lo que es la elaboración de proyectos, está el relevamiento y rehabilitación de calzada, que es toda un área en sí.

-Ese es un servicio que ustedes les pueden brindar a Vialidad Nacional o a las Vialidad Provinciales.

S.M.: Sí, así como también a empresas constructoras que tengan alguna concesión vial, o a concesionarias. Cuando se terminan las obras, se tienen que medir ciertos parámetros, como la rugosidad. Poder ofrecer ese servicio nos abre una nueva área de negocio. Tenemos un

equipo de técnicos altamente profesionalizados en este tema.

J.O.C.: Como proyección a futuro nuestra idea es seguir invirtiendo en más equipamiento para todas estas tareas de campaña. Tenemos una idea firme y clara en lo que es el futuro inmediato.

-Antes se contrataba a gente que hacía las mediciones casi a mano. Hoy por hoy la tecnología facilita mucho las cosas.

S.M.: La idea es adquirir esa tecnología. En la medida que se pueda, claro está, porque no se fabrica acá y hoy en día no es fácil.

J.O.C.: La compra de los últimos equipos la hicimos justo en el segundo semestre de 2018, donde se produjo el quiebre de la economía del país. Ahí fue donde se complicó todo. No se terminaron de licitar dos tandas de los corredores de PPP que quedaban pendientes, esto retrasó el proceso de equipamiento que teníamos previsto.

-¿Consideran que las PPP eran una solución?

J.O.C.: Estaban planteadas como una solución importante para poder hacer obra pública sin hacer una inversión directa en el momento. Ahora habrá que ver qué tratamiento se les da a esos contratos que ya están firmados, cómo se negocian y qué futuro tienen. Para poder activar en este momento la obra pública, el camino es retomar las PPP. Sería más rápido que encarar obras totalmente nuevas, para eso hay que licitar y hay que buscar los fondos, que hoy en día son escasos. Hay un camino recorrido que sería bueno continuarlo, readecuarlo y reformularlo. Quizás priorizar las obras, pero no abandonarlo. Sería una pena, diría casi un error dejarlos sin efecto.

S.M.: Lo ideal y lo más conveniente sería que sigan. Sería obligatoria una reestructuración contractual, ya que lo que estaba previsto de inversión hoy ya no es factible. Asimismo, se tendrían que priorizar obras. Pero los corredores están, las empresas concesionarias ya están creadas, tienen equipo y maquinaria, y han hecho grandes inversiones. Hay muchos proyectos ya aprobados para empezar a construir, lo cual es un ahorro de tiempo importante, porque



entre que se hace el proyecto, se termina y se licita la obra, pasa un largo tiempo. Y eso ya está ganado.

-¿Cuál es el objetivo de Baires Ing en el mediano plazo?

J.O.C.: Estamos siempre detrás de la capacitación de la gente que trabaja con nosotros, creemos que es muy importante que la gente esté todos los días actualizándose. Sin lugar a dudas, en plaza todavía hay pocos especialistas en las áreas viales. Es muy difícil conseguir gente con experiencia en algunas especialidades, y es absolutamente fundamental incentivarla para que se pueda especializar, que puedan tomar la experiencia de ingenieros seniors, y que haya en un mediano plazo más cantidad de ingenieros formados en todas las áreas que involucra la ingeniería vial y el transporte. Estamos muy comprometidos en este objetivo. Argentina va a afrontar desafíos muy grandes en el futuro cercano, es inmenso el trabajo por desarrollar y tiene que haber gente altamente capacitada para llevarlos a cabo. Los profesionales argentinos son competitivos en el mundo, podemos incluso exportar ingeniería de calidad.

-La tecnología y los conceptos están cambiando muy rápidamente.

S.M.: Sí. Y si uno no se aggiorna, la consultoría argentina queda afuera del mercado.

-¿Cuál es el problema de la ingeniería nacional?

J.O.C.: Los profesionales que se reciben en Argentina son muy buenos. Lo que falta en el país es continuidad de trabajo. Porque la experiencia no se adquiere en la universidad. Es importante poder llevarla a la práctica en forma continua y no esporádica, para tener un proyecto de crecimiento profesional en mediano y largo plazo. Eso es lo que no se está dando en Argentina en los últimos años, porque no hay una continuidad de trabajo tal, que asegure a la gente ir tomando experiencia a través de los años. Un ingeniero senior se forma en más de 10 años. Para los directores de proyectos se exigen no menos de 15 años de ex-

periencia. Y a veces es difícil cumplir con la exigencia de cantidad de proyectos en los que han participado. Argentina tiene altibajos, y hay tiempos, a veces años, en los que el trabajo baja tanto que la gente interrumpe ese proceso de asimilación a través de la experiencia. No se trata solamente de hacer cursos y posgrados. Hay que poder llevarlo a la práctica, porque si no la ingeniería pierde sentido.

-Lo más valioso de la ingeniería es poder llevarlo a la práctica.

S.M.: Nosotros por suerte en estos años hemos podido formar un grupo de trabajo con gente consolidada. Ya está aceitado, sabemos cómo funcionamos, lo cual es positivo porque hace a la eficiencia del grupo.

- ¿Cuánta gente integra la empresa?

J.O.C.: Internamente somos 15 personas. Después subcontratamos a especialistas en función de los requerimientos de cada proyecto. Hubiéramos querido poder incrementar ese número, pero hay que ir con paso seguro.

-Esperemos que el 2020 logre dar vuelta la problemática nacional y que Argentina pueda seguir rodando.

J.O.C.: Más allá de todo, nosotros siempre somos optimistas. La Argentina tiene un campo gigantesco para trabajar. Le faltan muchísimas cosas. Necesariamente las va a ir haciendo, más allá de las políticas de turno. La necesidad va a presionar constantemente, incluso con los altibajos que tiene el país en materia económica. Lamentablemente, es muy poca la gente que está especializada para poder llevarlas a cabo, por eso es importante seguir formando gente. Pero también es importante seguir produciendo trabajo.

-Hubo épocas en las que bajó el interés en la carrera de ingeniería. Hoy en día ha vuelto a incrementar la cantidad de inscriptos.

J.O.C.: Es fundamental que a nivel estatal se generen las condiciones de trabajo para que la gente no se tenga que ir al exterior. Porque si no es una inversión

gigantesca que hace el conjunto de la población para que los profesionales se puedan recibir y especializar, y sabemos que muchos de ellos emigran. Es un capital desperdiciado, es una pérdida enorme. La generación de condiciones necesarias para que el país pueda absorber las distintas capacidades que han adquirido las personas, debe ser una política de estado.

En Argentina, en los organigramas estatales, muchos puestos o cargos netamente técnicos, son cubiertos por gente no afín a las especialidades sobre las que tienen que actuar, esto trae aparejado errores en las decisiones y tiempos en exceso o mal imputados por desconocimiento de lo que se maneja, dejando relegados a los profesionales que se han preparado para dichas tareas, esto debería revertirse sin lugar a dudas.

-Es cierto que muchos chicos jóvenes recién recibidos están aplicando afuera. Además, la ingeniería no necesita ni siquiera conocer idiomas. Con ser ingeniero basta.

J.O.C.: Sí, las matemáticas son iguales en todo el universo. Con dominio de idiomas es más fácil, pero el ingeniero tiene esa facilidad, que no tiene, de pronto, un abogado o un contador.

-La convivencia entre los jóvenes y los experimentados da la posibilidad del intercambio. Es importante que suceda esto hacia el interior de las empresas.

S.M.: Es muy importante que eso suceda, Baires Ing está conformada con un alto porcentaje de gente joven, pero interactuando continuamente con profesionales de bastante experiencia, logrando de esta manera el traspaso de conocimientos imprescindibles para desarrollar una buena ingeniería y tener futuro. También es importante la participación activa de gente joven en las distintas entidades del rubro. Baires Ing y/o sus profesionales, están asociados y participan en varias entidades ingenieriles, como ser el Centro Argentino de Ingenieros (CAI), Asociación Argentina de Carreteras (AAC), Cámara Argentina de Consultoras de Ingeniería (CADECI), Comisión Permanente del Asfalto (CPA), Consejo Profesional de Ingeniería Civil (CPIC). 📍