



INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
GEOHISTÓRICAS RESISTENCIA - CHACO

03, 06 – 10 **SEP 2021**

ACTAS DIGITALES DEL
**XL ENCUENTRO
DE GEOHISTORIA
REGIONAL**

IX SIMPOSIO

La producción científica en el NEA. Debates y
nuevos horizontes para pensar las ciencias sociales
en la Región

CONICET



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DEL NOROESTE

I I G H I



Bradford, Maia

Actas Digitales del XL Encuentro de Geohistoria Regional : IX Simposio : la producción científica en el NEA : debates y nuevos horizontes para pensar las ciencias sociales en la Región / Maia Bradford ; Karen Dellamea ; Lucía Caminada Rossetti ; compilación de María del Mar Solís Carnicer ; Mariana Leconte. - 1a ed compendiada. - Resistencia : Instituto de Investigaciones Geohistóricas, 2022.

Libro digital, DXReader

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-4450-13-5

1. Historia. 2. Geografía. 3. Antropología. I. Dellamea, Karen. II. Caminada Rossetti, Lucía. III. Solís Carnicer, María del Mar, comp. IV. Leconte, Mariana, comp. V. Título.
CDD 907

Actas Digitales del XL Encuentro de Geohistoria Regional. IX Simposio sobre el Estado Actual del Conocimiento del Gran Chaco Meridional

Compiladoras

Dra. María del Mar Solís Carnicer

Dra. Mariana Leconte

Diseño y Diagramación

DG. Cristian Toullieux

© Instituto de Investigaciones Geohistóricas (IIGHI)-CONICET/UNNE

Av. Castelli 930 (3500) Resistencia (Chaco) (Argentina)

www.iighi.conicet.gov.ar

iighi.secretaria@gmail.com

ISBN 978-987-4450-13-5

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723



Licencia de Creative Commons

Este obra está bajo una licencia de Creative Commons **Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada** 4.0 Internacional.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>

El transporte público en la Ciudad de Corrientes. Principales déficits y potencialidades

Matías Pedro Romero
Machuca

IIDTHH – CONICET/UNNE

Introducción

En las últimas décadas, y principalmente en algunas ciudades, se comenzó a cuestionar el uso del vehículo particular como medio principal para la movilidad de las personas, incluso planteándose que su uso masivo “está revirtiendo los beneficios económicos y sociales de habitar en una ciudad.” (ITDP, 2012). Como alternativa principal al automóvil se encuentra el transporte público que, por su menor costo y necesidad de superficie en relación a la cantidad de personas transportadas, se vuelve un medio de movilidad más eficiente y accesible.

La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, (ONU, 2005) plantea que las ciudades deben garantizar el derecho de movilidad en la ciudad a través sistemas de transporte públicos accesibles, a precio razonable y adecuado a las diferentes necesidades de los ciudadanos. Por su parte, la Nueva Agenda Urbana Hábitat III, (ONU, 2016) renueva estos planteos y expone los beneficios y la necesidad de los servicios de transporte público seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, como fundamentales para promover el acceso justo a la ciudad.

Es importante destacar que la masividad del automóvil y el impulso gubernamental como medio de movilidad principal, genera distintos impactos negativos como contaminación ambiental, congestión vehicular, excesos de ruido o accidentes viales; pero principalmente limita el acceso a la ciudad a aquellos con menos recursos económicos, que no pueden permitirse un medio de transporte propio. “Las malas condiciones de transporte perjudican a todos, pero perjudica más a la población más pobre, dado que la carencia de accesibilidad contribuye a la segregación y dificulta la inclusión social” (Vasconcellos, 2015). Donde los sectores “con menores índices de motorización se ven desfavorecidos en el uso de la ciudad por falta de ofertas de un transporte alternativo al privado” (Cebollada, 2006).

Por ello es necesario disminuir el uso de vehículos motorizados en las ciudades, reemplazándolos por alternativas menos contaminantes, como vehículos eléctricos, bicicletas o transporte público masivo. Esto además de bajar los niveles de contaminación del aire, genera alternativas de movilidad, lo que mejora el acceso a la ciudad a los sectores más carenciados. En palabras de Manuel Herce (2009) “La sostenibilidad medioambiental y la justicia social han de ir de la mano”

En la ciudad de Corrientes, el transporte público masivo está limitado al servicio de colectivos urbanos e interurbanos. Siendo brindado por dos empresas, las cuales proveen 9 líneas, con un total de 27 ramales urbanos y 3 interurbanos. De estos, solo uno no atraviesa el centro de la ciudad, mientras el resto se rigen por una lógica periferia-centro. Esto provoca que casi todos los viajes deban dirigirse al congestionado centro de la ciudad, a pesar de no necesariamente tener destino allí.

La investigación utilizó información provista por la Municipalidad de Corrientes y el resultado de entrevistas realizadas al representante de la empresa Miramar-Estrella UT. Permitió mapear el alcance territorial del servicio y cuantificar los ramales y frecuencias y caracterizar la calidad del servicio. Para hacerlo se consideraron áreas servidas aquellas que se encuentran a menos de 300m de un recorrido, utilizando el criterio planteado por Manuel Herce (2009) y la calidad del servicio fue ponderada en base a los indicadores planteados por el Institute for Transportation and Development Policy (ITDP, 2012).

XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

Si bien en los últimos años se realizaron avances para la concreción de un sistema de transporte público más eficiente, como la unificación de métodos de cobro o la construcción de carriles “exclusivos”, en la ponencia se expondrán las razones por las que no se trata aún de un sistema integrado, sino más bien de una serie de líneas y ramales independientes, que plantea determinados problemas a los usuarios y que no logra aún integrar plenamente a todas las áreas urbanas. Aun cuando el 80% del área urbana de la ciudad se encuentra servida, existen amplias áreas deficitarias en zonas costeras y asentamientos informales.

Es importante destacar que esta investigación se realizó durante el 2020, donde debido a la pandemia de Covid-19, el país entró en Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio a partir de marzo, limitándose casi completamente la movilidad. En Corrientes, este aislamiento rigió hasta mayo, momento en que se decretó la etapa de Distanciamiento Social Preventivo y Obligatorio, aunque se mantuvieron distintas restricciones y múltiples actividades continuaron limitadas. En cuanto al servicio de colectivos, este fue aumentando progresivamente la cantidad de unidades en circulación, pero sin volver a un servicio similar al de 2019. Volviendo recién esta “normalidad” para marzo de 2021, momento en que volvió la presencialidad a las escuelas primaria y secundaria. A pesar de esto, en agosto de 2021 aun no volvieron a utilizar diariamente el servicio los estudiantes universitarios, por lo que la demanda continúa siendo levemente menor.

Por lo antes expuesto, el presente trabajo de investigación encontró un impedimento metodológico para el estudio del transporte público en Corrientes como fue planteado en un principio. Por la anormalidad presentada en las formas y necesidades de movilidad por parte de la población durante el año 2020, cualquier estudio de la percepción de los usuarios sobre el servicio de colectivos urbanos estaría fuertemente sesgado producto de un año por demás atípico. Es por ello que el informe se centró exclusivamente en el servicio de colectivos, sus recorridos y características.

Los resultados de esta investigación develan ciertas debilidades y potencialidades del servicio de colectivos. Considerarlas permite repensar el mismo y plantear transformaciones. Teniendo en cuenta que “potenciar el uso del transporte público es el verdadero desafío de la movilidad urbana” (Herce, 2009, pág. 197) y “Un sistema de transporte público de alta calidad sigue siendo un elemento indispensable de la creación de una ciudad, donde las personas y la comunidad son primero.” (ITPD, 2010)

Contexto Urbano

La Ciudad de Corrientes es la capital de la provincia homónima, ubicada en el extremo noroeste de la misma, limitando con la provincia del Chaco. Fundada en 1588 junto a la costa del Río Paraná que lo limita al Norte y Oeste, consolidándose en relación al puerto. A principios del siglo XX comenzó su rápida expansión hacia el sur y este, siempre manteniendo su caso histórico de trazado colonial como centro administrativo y comercial. Su población era en el último censo oficial de 352.752 habitantes (INDEC, 2010), aunque se estima un crecimiento del 11% para el año 2021, lo que significan unos 390 mil habitantes, de la cual un 42% se encuentra por debajo de la línea de pobreza (INDEC, 2021). Con la vecina ciudad de Resistencia (capital del Chaco) tiene una importante interdependencia funcional, compartiendo la sede principal de la Universidad Nacional del Nordeste y con miles de personas viajando diariamente de una ciudad a la otra, donde en conjunto forman un conglomerado cercano al millón de habitantes

Corrientes es una ciudad sin un crecimiento planificado, producto de su origen colonial, con una trama de calles semirregular. El casco céntrico se encuentra en la esquina noroeste, limitado por el Paraná y avenidas bidireccionales, contando en su interior únicamente con calles unidireccionales de un ancho total de entre 10 y 15m, los cuales están dedicadas en un 80% al tránsito motorizado, con veredas angostas de entre 1 y 3 metros. En el resto de la ciudad, la situación es similar, abundando las calles unidireccionales de 15m. o más y una serie de avenidas bidireccionales, en general de 25m., que conforman una red discontinua.

La ciudad se caracteriza principalmente por la actividad administrativa, seguido por el comercio y la educación universitaria, con un pujante turismo durante el verano. El centro concentra un importante porcentaje de los equipamientos y servicios, lo que genera un intenso flujo de personas que utilizan una infraestructura vial de calles angosta. En este contexto, el transporte público es fundamental para disminuir el intenso tráfico y permitir a las personas movilizarse por el sector más importante de la ciudad.

Transporte público en Corrientes

El transporte público masivo está restringido exclusivamente al servicio de colectivos. Este cuenta con recorridos de carácter urbano, interurbano e interprovincial, que son brindados por distintas empresas privadas y grupos empresarios, que responden a distintas jurisdicciones.

El servicio urbano es brindado únicamente por cuatro empresas, que en la práctica son dos. En primer lugar, la empresa ERSA Urbano S.A., que cuenta con 5 líneas (102, 103, 105, 106 y 109) con un total de 16 ramales y la empresa Transporte San Lorenzo que posee 2 líneas (104 y 108) con 6 ramales, que juntas forman parte del Grupo ERSA. Entre ambos, este grupo abarca el 80% del servicio de colectivos urbanos en Corrientes. Las restantes líneas son cubiertas por la empresa Miramar-Estrella U.T., una unión transitoria entre La Estrella del Norte S.A. y Turismo Miramar S.R.L, que cuenta con 2 líneas (101 y 110 respectivamente), con un total de 5 ramales urbanos y 3 interurbanos (jurisdicción provincial).

Los recorridos urbanos responden al mismo esquema que la ciudad, distribuyéndose de forma radioconcéntrica, dirigiéndose desde los barrios hasta el casco céntrico, teniendo en como punto de confluencia (en su mayoría) al puerto de la ciudad.

Para analizar la calidad del servicio se utilizaron los indicadores planteados por el ITPD (2012), a saber, disponibilidad, frecuencia y velocidad, confiabilidad y seguridad, a los cuales se les agregó el costo económico. Esta ponencia se centrará principalmente en la disponibilidad y el costo del viaje, teniendo en cuenta que estos puntos son esenciales para garantizar o limitar el derecho a la ciudad de los sectores de menores ingresos.

Disponibilidad del servicio

En Corrientes circulan unas 9 líneas de colectivos urbanos, con un total de 28 ramales que, distribuidos por el trazado semirregular de la ciudad, brindan el servicio a buena parte de la trama más consolidada, circulando principalmente por avenidas y calles pavimentadas. De estas, 19 tienen como punto de salida el puerto y desde allí se dirigen a los distintos sectores de la ciudad, 4 pasan por allí en algún punto de su recorrido (sin ser necesariamente el camino más corto hacia su destino), 2 circulan a menos de 400 metros de este y solo 3 ramales hacen su recorrido a más de un kilómetro del puerto, siendo el ramal "B" de la línea 110 el único que ni siquiera se acerca al centro de la ciudad lo que lo convierte, según el representante de la empresa prestadora, en un ramal de baja carga. Esta distribución de los recorridos, responde principalmente a la demanda y la fuerte centralización de actividades que sufre la ciudad.

Para comprender el alcance territorial de la red de transporte público en la ciudad, se adoptó el concepto de "buena cobertura espacial" planteada por Manuel Herce en su libro "Sobre la movilidad de la ciudad", la cual "Supone la existencia de paradas a menos de 300-500 metros de todos los puntos de la ciudad, y de frecuencias de paso que no excedan de los diez minutos durante las horas de máxima solicitud del día" (Herce, 2009, pág. 137). Teniendo en cuenta que, en trayectos urbanos, las paradas se localizan aproximadamente a 200 metros una de otra (y a fin de simplificar el análisis), se adoptó como criterio para considerar a una zona como servida a toda aquella que se encuentre a menos de 300 metros de un recorrido de colectivos, lo que significaría un máximo de 400m. de la parada más cercana.

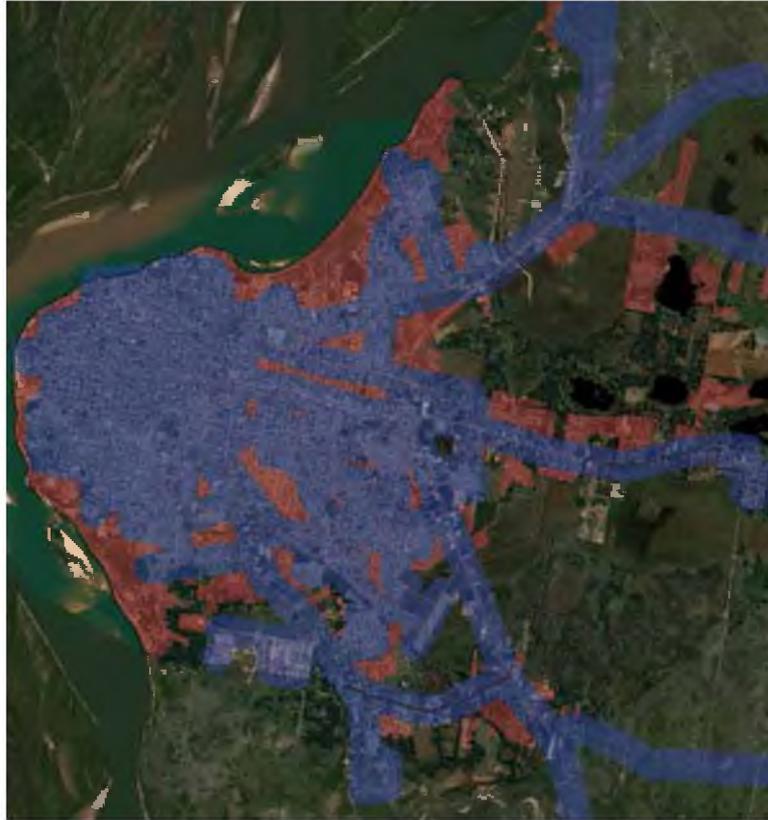


Figura 1. Mapa de áreas servidas y deficitarias de TPU. Fuente: elaboración propia en base a mapa público SIG de la Municipalidad de Corrientes.

De este criterio absoluto, sin importar cantidad de ramales o frecuencia, se desprende el mapa de áreas servidas y deficitarias. Como criterio general se consideraron como zonas no servidas aquellas a más de 300m. de un recorrido de colectivos en los que se evidencia una continuidad de la urbanización. Así se pudo explicitar que el servicio es brindado en aproximadamente el 80% del área urbanizada existiendo grandes áreas sin servicio (figura 1). Estas se encuentran principalmente en la periferia, donde existe menor oferta la cual solo recorre las vías principales, y en la mayor parte de las zonas cercanas a la costa del Río Paraná, donde se encuentran las Avenidas Costaneras, y una importante cantidad de asentamientos en los Bañados Norte y Sur. Además, también existen un considerable sector deficitario en medio de la trama consolidada, contiguo a la terminal de ómnibus, en el asentamiento denominado popularmente “La Olla”¹, debido a su menor altura en relación al entorno, lo que le confiere un importante riesgo de inundaciones por lluvias.

Por lo tanto, se puede inferir que hay dos tipos principales de áreas deficitarias: las periferias y los asentamientos, con una excepción particular, la Costanera.

En el primer caso, la ausencia de servicio es una consecuencia de la distancia, afectando principalmente a las áreas de crecimiento suburbano, en las que de existir servicio este utiliza únicamente una vía principal, como la Avenida Maipú o la RN12 y las rutas provinciales sentido este-oeste. Este déficit afecta principalmente a barrios de sectores medios y bajos que encuentran en las periferias la posibilidad de acceder a la tierra y la vivienda a menor precio, y a barrios cerrados de altos ingresos tipo “country”, que buscan estar “en contacto con la naturaleza”, pensados para moverse principalmente en vehículo privado.

En el caso de los barrios periféricos de producción estatal, estos suelen incluir la licitación de una

¹ Oficialmente según el registro ReNaBaP se trata de 7 asentamientos contiguos, a saber: As. Del B. Ongay, Paloma De La Paz, As. Del Loma Linda, Irupé, San Jorge, As. Del B. Serantes y La Olla

XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

nueva línea o ramal de colectivos, como ocurrió en el último tiempo con los barrios Ponce (Línea 101) y Santa Catalina (Ramal “C” de la línea 110) o el barrio Pirayuí Nuevo (Ramal “C” de la línea 106), aunque estos suelen tener pocos vehículos en circulación, lo que sumado a las grandes distancias significan importantes tiempos de espera y viaje. Por lo tanto, a pesar de encontrarse servidas por el transporte, la falta de alternativas y tiempos los pueden transformar en deficitarios.

Por otro lado, es marcada la ausencia de servicios en los asentamientos informales, en los que el servicio es brindado principalmente en sus bordes. Ninguno de los 28 ramales se adentra en un asentamiento, siendo las únicas “excepciones” los ramales “C” de la línea 106 y el “A/B” del 108, los cuales atraviesan los asentamientos Pirayuí, el primero (durante menos de 100m), y La Olla-San Jorge el segundo; aunque la consolidación de dichos asentamientos es posterior al trazado de los recorridos. Por lo tanto, los asentamientos se encuentran en áreas deficitarias cuando tienen importantes dimensiones, como en el caso de La Olla-Irupé-Ongay, o se encuentran en los límites urbanos, ya sea a orillas del Paraná o en las periferias. En estos últimos, la situación es especialmente crítica, debido a que además de no contar con el servicio, sus alrededores cuentan con transporte público precario o deficiente. Esto sucede en asentamientos como los de los barrios Río Paraná, Pirayuí, Esperanza, al sur, o Lomas del Mirador o Piragine Niveyro, entre otros, al noreste.

La ausencia de servicio en los asentamientos, tanto aquellos en la costa del río, como en áreas más consolidadas tiene varios motivos. Por un lado, las condiciones físicas y de infraestructura de estas zonas puede dificultar el acceso de los colectivos. Sus calles de tierra, sin mantenimiento, muchas veces estrechas y de un trazado más orgánico que ortogonal, impiden a los vehículos poder transitar y maniobrar. Esto se suma a que en días de lluvia estas calles se vuelven aún más intransitables (y dicho estado puede durar incluso semanas después de las grandes precipitaciones). Por otro lado, cuando la infraestructura es apta para recibir el servicio (o tan apta como otras zonas servidas), no prestarlo son decisiones que perpetúan la estigmatización de los barrios populares. Ya sea argumentando baja demanda, aumento de costos, de tiempos o incluso la propia seguridad de los choferes, no se presta el servicio a algunos barrios.

En cambio, la excepción particular a estas lógicas es uno de los sectores más consolidados y con mayor valor inmobiliario: las costaneras. Tanto la Av. Costanera Gral. San Martín como la Av. Costanera Juan Pablo II, al norte y sur del Puente Interprovincial respectivamente, se encuentran desprovistos de servicio, siendo las únicas excepciones el puerto (inicio de la costanera norte) a donde concluyen su recorrido la mayoría de las líneas, y la zona aledaña al acceso al puente (inicio de la costanera sur) por donde pasa el 108 “A/B”. Ninguno de los recorridos transcurre por estas avenidas que constituyen uno de los paseos y espacios verdes más importantes de la ciudad y el principal atractor de actividades al aire libre, principalmente los fines de semana. Aunque, a decir verdad, está muy bien provista de estacionamientos, ya que por sus generosas dimensiones este se realiza a 45°, ganando lugar para más vehículos. Así el acceso a estos espacios tan importantes para los correntinos, está limitado a vecinos de la zona, propietarios de vehículos particulares o aquellos posibilitados a caminar importantes distancias.

Esta falencia en el servicio es tan notable que durante el verano la municipalidad debe proveer un servicio gratuito de colectivos que una el puerto con la Playa Arazaty, uno de los principales atractivos tanto para vecinos como turistas.

A diferencia de los otros tipos de áreas deficitarias planteadas, las costaneras cuentan con una excelente infraestructura para los colectivos, con calles anchas, sin radios de giro cerrados y se encuentran en áreas consolidadas con alta disponibilidad de recorridos cercanos. La necesidad de transporte público sobre estas avenidas existe y cubrirla sería un avance sumamente importante para mejorar la accesibilidad de todas las personas a uno de los espacios públicos de mayor calidad en la ciudad. Más

XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

aun teniendo en cuenta de que existen precedentes de servicio sobre una de estas avenidas ya que entre 1980 y 1990 existían dos ramales que recorrían la costanera norte en su totalidad, y para la década siguiente aún circulaba uno, aunque solo hasta calle Padre Lavagna (Caamaño, 2011).

Como se ha planteado en este análisis, el sistema de transporte público en la Ciudad de Corrientes tiene a priori un buen alcance territorial, superando el 80% de la trama urbana. Pero teniendo en cuenta la centralidad con la que se distribuyen las líneas, esta cobertura solamente es tal si se quiere ir hacia el sector comprendido entre las cuatro avenidas centrales. Hacia otros puntos de atracción, por fuera de este, la disponibilidad de transporte directo, disminuye significativamente. Algunos de estos puntos importantes fuera del área céntrica son el Anfiteatro Cocomarola, los campus de la UNNE, el Centenario Shopping Mall o la Terminal de Ómnibus.

De esta segunda mirada se desprende que, para todos aquellos viajes con origen y destino por fuera del casco céntrico, los recorridos existentes no son satisfactorios, debiendo recurrir a trasbordos entre líneas, cuya combinación no está facilitada, siendo dos viajes independientes.

Esta falencia se debe en buena medida a la manera en que está constituido el “sistema”, donde las distintas líneas son independientes entre sí y la gran mayoría de los recorridos se dirigen desde algún barrio en la periferia, hacia el centro. Donde, además, salvo pequeños cambios, estos recorridos no sufren modificaciones hace más de 20 años y por lo tanto los ramales más antiguos mantienen su recorrido teniendo menor extensión que los más recientes. Esto genera que los ramales más antiguos sean superpuestos por otros más nuevos, lo cual se acentúa al acercarse al centro.

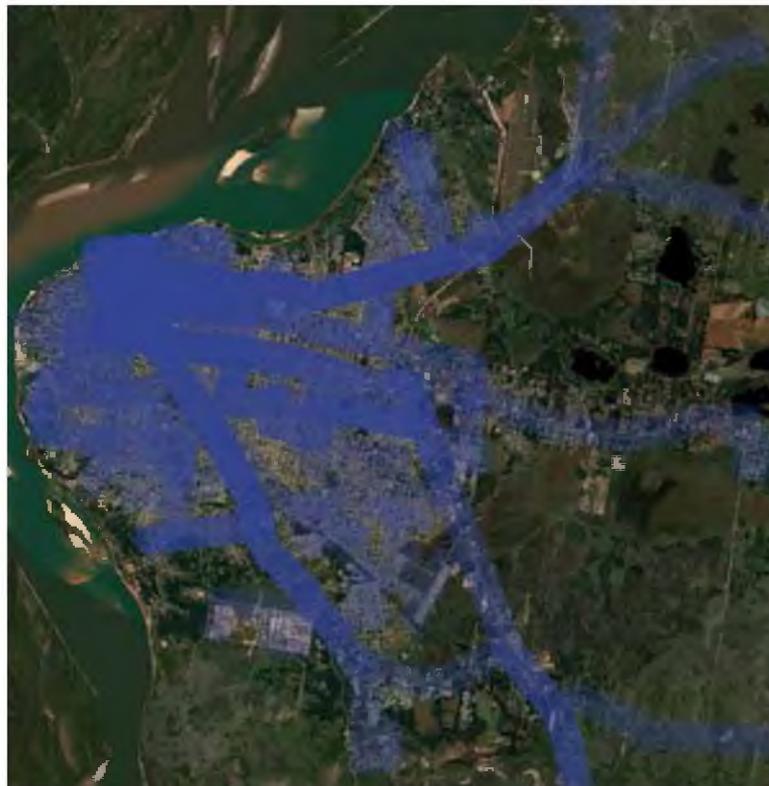


Figura 2. Mapa de áreas servidas por el TPU, diferenciando cantidad de ramales en circulación. Fuente: elaboración propia en base a mapa público SIG de la Municipalidad de Corrientes.

La superposición no es necesariamente negativa e incluso puede ser beneficiosa porque permite plantear corredores donde se priorice la circulación del transporte público, como sucede en los corredores “exclusivos” existentes en las calles Salta, La Rioja o Av. Juan De Vera. Pero no deja de ser llamativo como, producto de estas superposiciones y la independencia entre ramales, existan sectores a más de

4km en línea recta del centro que cuentan con más de 3 ramales circulando por las mismas calles, y otros a distancias similares, como los asentamientos de La Olla, no cuentan con ninguno. E incluso para aquellos barrios con varias “alternativas solo puedan desplazarse hacia el centro, porque todos los ramales se dirigen hacia allí.

Un ejemplo de la ausencia de un sistema para el transporte público de colectivos es la concreción del ramal más reciente: el 110 “C”. Este provee de manera provisoria el servicio al barrio Santa Catalina, que es un complejo habitacional, formado principalmente por viviendas del Programa de Crédito Argentino (PROCREAR), ubicado al sur de la Ciudad de Corrientes. El mismo constituye la primera etapa del Master Plan homónimo, cuyo objetivo es guiar el crecimiento futuro de la ciudad en un predio originalmente propiedad del ejército, con un tamaño de aproximadamente $\frac{1}{4}$ del área urbana actual.

Este ramal comenzó a circular a fines de 2018, días después de que se entregaran las primeras viviendas del complejo, cuando la Municipalidad de Corrientes decidió adjudicar de manera “precaria” el servicio a la empresa Miramar-Estrella U.T., hasta que se realice la licitación pública pertinente, planeada originalmente para 2021. El recorrido fue establecido por la Municipalidad, basándose en la traza del ramal “110A”, siendo exactamente igual a este tanto a la ida como a la vuelta, desde el puerto hasta el cruce de las avenidas La Paz y Patagonia, donde el ramal “A” vira nuevamente hacia el norte dirigiéndose hacia el campus Deodoro Roca de la UNNE, y el ramal “C” continúa hacia el sur por Av. Paysandú.

Esta situación precaria del servicio, para este barrio en particular, demuestra la total falta de planificación que sufre el transporte público en la ciudad. Este barrio forma parte de la primera etapa del *Master Plan Santa Catalina 2014-2034* presentado y aprobado por el Consejo Deliberante de la Ciudad en diciembre de 2013 y comenzó a ser construido a mediados de 2015. La entrega de viviendas se efectuó 5 años después de la aprobación del proyecto y 3 años desde el comienzo de la construcción de las primeras viviendas, pero ese tiempo pareciera no ser suficiente para proyectar y licitar debidamente un nuevo ramal, debiéndose recurrir a una adjudicación precaria. Demostrándose así la nula planificación a futuro que tiene el transporte público en Corrientes donde no se prevé la necesidad del servicio, ni siquiera en urbanizaciones planificadas con años de anticipación, dando una respuesta cuando la demanda ya es más que incipiente. Agregando otro parche al “sistema”.

Frecuencias

Ante la imposibilidad de realizar mediciones de la frecuencia del servicio durante el año 2020, debido a que este circuló de manera limitada, se analizó matemáticamente las posibles frecuencias de los ramales, según su distancia, velocidad y cantidad de unidades en circulación. Se tomó como velocidad promedio para el cálculo 15km/h, debido a que las unidades alteran momentos de circulación y detención (paradas cada 200m aprox.) y las velocidades máximas en la ciudad varían entre los 40 y 60 km/h. Esto es una simplificación para el análisis, debido a que no todos los ramales tienen velocidades promedio similares. Se optó por omitir del cálculo a los ramales 101 “C” y 103 “D”, debido a que ambos se dirigen hacia Riachuelo, teniendo un importante recorrido por la Ruta Nacional 12, donde debido a la mayor velocidad máxima el promedio estimado no es válido.

De esta manera, con un cálculo similar al que realizan las prestatarias para las frecuencias, se calculó cuantos vehículos necesita cada ramal para alcanzar una frecuencia objetivo de 10 minutos² (Cuadro 1). Entre los 26 ramales considerados, se necesitan 208 vehículos en total,

² Basada en la frecuencia establecida en el *Estándar BRT 2013* (ITPD, 2013). La misma requiere de al menos 8 vehículos por hora (uno cada 7,5 minutos) para puntuar como *Bus Rapid Transit*. Teniendo en cuenta de que Corrientes cuenta con un sistema tradicional (No BRT) se adoptó una frecuencia levemente menor, de al menos 6 vehículos por hora.

XL ENCUESTO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

siendo los ramales “102 B” y “104 B” los que menos necesitan, con solo 6, y el “110 A” el que más, con 14 unidades. Esta cantidad de vehículos es tan grande que, si se estacionaran uno detrás del otro, la fila sería tan larga como la extensión de la costanera norte, desde el puerto hasta el Regimiento 9 (2,4 km).

	15 km/h													
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
101B	29:28	22:06	17:41	14:41	12:38	11:01	09:49	08:50	08:02	07:22	06:48	06:19		
102A	24:17	18:11	14:34	12:08	10:24	09:06	08:06	07:17	06:37	06:04	05:36	05:12		
102B	19:35	14:41	11:43	09:48	08:24	07:21	06:32	05:53	05:21	04:54	04:31	04:12		
102C	39:52	29:34	23:55	19:56	17:05	14:57	13:17	11:56	10:32	09:58	09:12	08:33		
103A	29:20	19:00	15:12	12:43	10:51	09:30	08:27	07:36	06:55	06:20	05:51	05:26		
103B	27:50	20:52	16:42	13:55	11:56	10:26	09:17	08:21	07:35	06:57	06:25	05:58		
103C	32:18	24:12	19:22	16:08	13:57	12:08	10:45	09:41	08:48	08:04	07:27	06:55		
104A	26:06	15:04	12:01	10:01	08:37	07:32	06:42	06:02	05:29	05:01	04:38	04:18		
104B	18:54	14:10	11:20	09:27	08:06	07:05	06:18	05:40	05:09	04:41	04:22	04:01		
104C	32:48	24:36	19:41	16:24	14:03	12:18	10:56	09:50	08:57	08:12	07:34	07:02		
104D	22:14	16:41	13:21	11:07	09:32	08:20	07:25	06:40	06:04	05:34	05:08	04:46		
105A	37:13	29:24	16:19	13:36	11:39	10:12	09:04	08:10	07:25	06:48	06:17	05:50		
105B	25:54	19:25	15:32	12:57	11:06	09:43	08:38	07:46	07:04	06:28	05:59	05:33		
105C	42:24	31:48	25:26	21:12	18:10	15:54	14:08	12:41	11:34	10:36	09:47	09:05		
106A	16:42	22:54	18:19	15:16	13:05	11:27	10:11	09:10	08:20	07:38	07:01	06:33		
106B	21:50	19:23	15:10	12:55	11:04	09:41	08:37	07:45	07:03	06:27	05:58	05:33		
106C	35:38	26:42	21:22	17:48	15:15	13:21	11:52	10:41	09:41	08:54	08:11	07:38		
108AB	37:20	28:00	22:24	18:40	16:00	14:00	12:27	11:12	10:11	09:20	08:37	08:00		
108C	37:25	28:34	16:27	13:42	11:45	10:17	09:08	08:13	07:29	06:51	06:20	05:52		
110A	48:40	35:00	28:00	23:20	20:00	17:30	15:33	14:00	12:44	11:40	10:48	10:00		
110B	30:00	22:30	18:00	15:00	12:51	11:15	10:00	09:00	08:11	07:30	06:55	06:26		
110C	18:24	26:48	23:02	19:12	16:27	14:24	12:48	11:41	10:28	09:36	08:52	08:14		

Cuadro 1. Frecuencia estimada según cantidad de vehículos en circulación a velocidad constante de 15km/h.

Fuente: elaboración propia.

Esta cantidad de vehículos ocupa una importante superficie, más aún teniendo en cuenta que, salvo un ramal, todos se dirigen al casco céntrico, donde el espacio de circulación es muy limitado. Por lo tanto, dicho número de unidades en lugar de mejorar la frecuencia puede empeorarla, al generar una mayor cantidad de tráfico; especialmente considerando que los colectivos comparten el espacio con el resto de los vehículos (incluso en aquellas calles con “corredores exclusivos”). Sumar vehículos no podrá ser una forma real de mejorar las frecuencias (además de aumentar notablemente los costos para las empresas prestadoras), por lo que las únicas maneras reales de hacerlo, es o bien aumentando las velocidades promedio, o bien disminuyendo la distancia total de los recorridos, incluso pudiendo repensarse completamente los recorridos para funcionar como un sistema interconectado. Como ejemplo de esto último se encuentra el plan de movilidad de Vitoria-Gasteiz (País Vasco, España) en el cual una modificación total de los recorridos, buscando hacerlos más eficientes y mejorar el alcance territorial, pasando de 17 líneas a solo 10 (originalmente 9) mejorando la frecuencia a 10 minutos, aumentando el alcance territorial y, con el tiempo duplicando el número de usuarios (Rueda, 2018).

Para tener un panorama general de las frecuencias reales del servicio, se puede tomar como referencia al servicio brindado por la empresa Miramar-Estrella U.T. En específico el ramal “C” de la línea 110 cuenta con 8 vehículos en circulación, lo cual significa una frecuencia de 11 minutos y medio a 15km/h, superior a la frecuencia de 10 minutos para la cual necesitaría al menos 2 vehículos más. En cuanto al total de la empresa, la misma cuenta con 45 vehículos, de los cuales al menos el 20% es mantenido como reserva, circulando en hora pico aproximadamente 36 unidades. Es decir, muy por debajo de los 44 colectivos que necesitaría (sin contar el 101 “C”).

Por lo tanto, de la manera en que está planteado el sistema, es poco viable alcanzar una frecuencia inferior a 10 minutos manteniendo una velocidad promedio de 15km/h. Es imperioso tanto modificar los recorridos para que estos sean más eficientes, evitando vueltas innecesarias y kilometraje ocioso, como mejorar la velocidad separando a los colectivos del resto de la circulación. Sobre este punto se hicieron algunos avances, como la construcción de corredores “exclusivos para el transporte público” sobre las calles La Rioja, Salta o Av. Juan de Vera, pero los mismos no son respetados por los automóviles, utilizándolos como un carril más de la calzada. Al no existir ningún tipo de control ni penalización

ante el uso indebido, estos corredores ven muy limitada su utilidad, siendo la única mejora real un leve aumento de la velocidad general al prohibirse el estacionamiento.

Costo del servicio

Al tratarse de un servicio público que ayuda a garantizar el derecho a la ciudad permitiendo movilizarse a personas que no cuentan con un medio de transporte propio, el costo de utilizar el sistema de colectivos debería ser lo más accesible posible. Más aun teniendo en cuenta de que los usuarios frecuentes, los trabajadores, lo utilizan entre 2 y 4 veces al día y el costo acumulado mensual puede volverse muy significativo.

El precio que los usuarios pagan por el servicio de transporte público está constantemente en tela de juicio por parte de estos, principalmente porque consideran que la calidad de la prestación no justifica su aumento. Estas críticas apuntan principalmente a una escasa frecuencia en algunas líneas, la limitada oferta de ramales y que las unidades no cuenten con aire acondicionado ni cortinas, en una ciudad donde las temperaturas superan los 30°C buena parte del año.

Desde el 23 de enero de 2021 el pasaje de colectivos urbanos en la Ciudad de Corrientes cuesta \$40, siendo el más elevado de las capitales de la región (El Litoral, 2021). Teniendo en cuenta de que entre el 64% y 73% de los habitantes son usuarios frecuentes de colectivo según las últimas encuestas origen-destino (López & Arce, 2015), y que en el segundo semestre de 2020 el 42,9% de los correntinos se encontraba por debajo de la línea de pobreza (INDEC, 2021), el costo del viaje puede volverse prohibitivo para buena parte de los usuarios, significa un importante porcentaje de sus ingresos.

Para entender la evolución del valor del boleto, se analizaron los distintos incrementos desde 1999 hasta el 2021. Teniendo en cuenta de que estos aumentos responden también a los procesos inflacionarios que atraviesa el país, se utilizó como referencias el valor oficial del dólar estadounidense (como referencia de costo) y el Sueldo Mínimo Vital y Móvil (referencia de impacto en los usuarios).

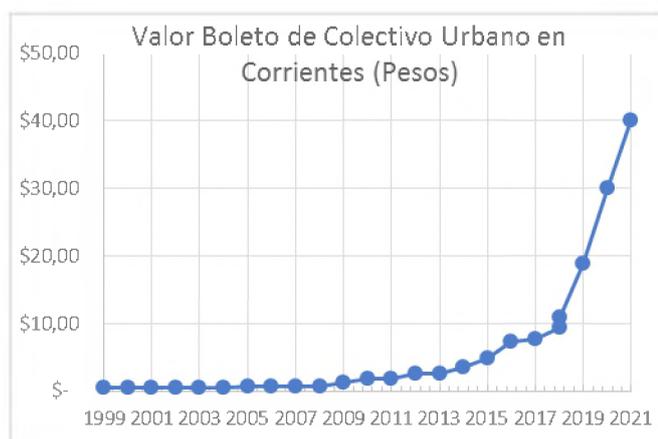


Figura 3. Valor del boleto de colectivo urbano en Corrientes (pesos). Fuente: Elaboración propia en base a recopilación de notas periodísticas.

Es notable el aumento del valor nominal del pasaje (figura 3) desde 1999 (\$0,50) hasta el último aumento de enero de 2021 (\$40). Acumulándose el mayor porcentaje de aumento en los últimos años, cuadruplicándose entre 2018 y 2021 (de \$9,50 a \$40).

En cuanto al valor en dólares (figura 4) el precio del boleto tuvo un pico durante la vigencia de la Ley de Convertibilidad. Luego en la primera década del siglo XXI, debido a la devaluación y la ausencia de aumentos alcanzó el mínimo. Es recién en la segunda década donde el precio empieza a “actualizarse”,

XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

acercándose a su valor más alto, superándolo en el año 2012, aunque con un fuerte control cambiario de la divisa. Con el último aumento, el precio del boleto se encuentra cercano a su pico.

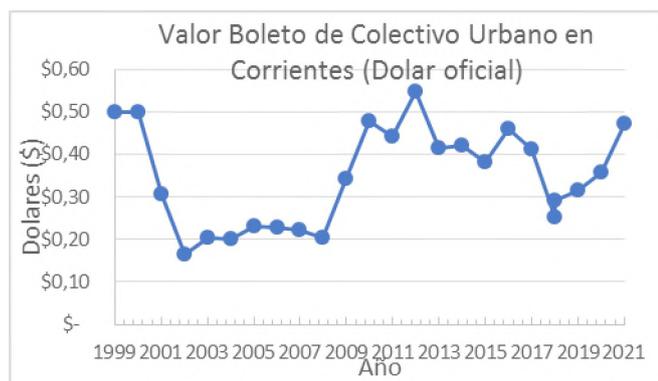


Figura 4. Valor del boleto de colectivo urbano en Corrientes (dólares). Fuente: Elaboración propia en base a recopilación de notas.

Tomando como indicador el sueldo mínimo vital y móvil³ (Figura 5), se analizó la cantidad de viajes que podría pagar una persona cobrando el mínimo a lo largo de los años. De este análisis surge otro dato más relevante, que es conocer el porcentaje del salario que debe utilizar un trabajador para trasladarse al trabajo. Se consideró tanto a los trabajadores con jornada de corrido que realizan solo dos viajes al día, y a aquellos que trabajan en dos turnos, modalidad muy habitual en la capital correntina. Se optó por considerar en ambos casos jornadas de 5 días.

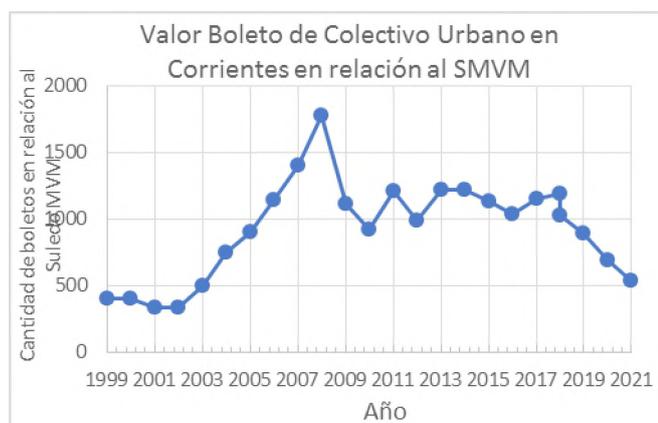


Figura 5. Valor del boleto de colectivo urbano en Corrientes en relación al SMVM. Fuente: Elaboración propia en base a recopilación de notas periodísticas y MTEySS.

En ambos gráficos puede notarse como el poder adquisitivo fue disminuyendo desde el año 2017 en relación al precio del pasaje, acercándose a valores de 2003.

El actual precio del boleto significa para los trabajadores que cobran el SMVM⁴ dedicar entre un 8% y un 16% de su salario solo para cumplir con su jornada laboral. Esto sin incluir otros viajes obligados, como para el cuidado de hijos, adultos mayores o por salud, incluso pudiendo volver privativos aquellos realizados por ocio.

³ El valor de SMVM utilizado para los gráficos es de \$21.600, correspondiente a marzo de 2021.

⁴ Cabe aclarar que el SMVM actualmente es objetivamente bajo, teniendo en cuenta que una familia tipo de 4 personas en la que dos de ellas cobren el SMVM se encuentran por debajo de la línea de pobreza. (El Litoral, 2021)

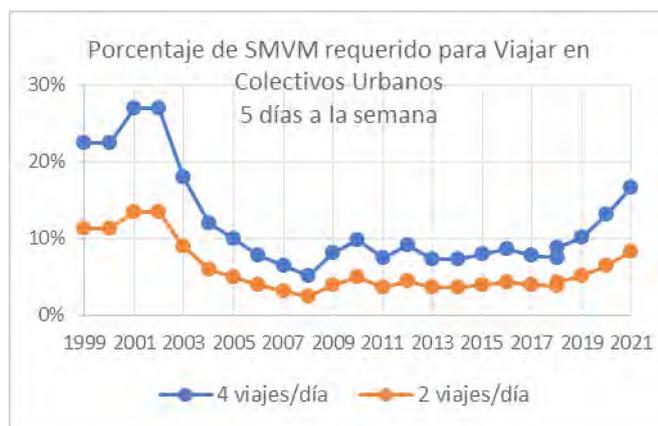


Figura 5. Porcentaje del SMVM requerido para viajar en colectivos urbanos 5 días a la semana. Fuente: Elaboración propia.

Aspectos positivos del sistema

Por otra parte, el sistema de transporte público en la ciudad tiene algunas fortalezas importantes que significan grandes potencialidades a futuro. Las más destacables:

- Baja antigüedad promedio de sus vehículos: como requerimiento de las licitaciones de recorridos la municipalidad exige que la antigüedad máxima de los vehículos en circulación sea de 10 años, aunque el promedio de la flota no puede ser mayor a 6 años. Este requisito es mucho más exigente que en otras ciudades de la región, debiendo renovarse constantemente las unidades, aunque sin exigencias respecto a la eficiencia energética de las mismas.
- Sistema Único de Boleto Electrónico: tanto los colectivos urbanos, como los interurbanos que se dirigen a Riachuelo y el servicio interprovincial Chaco-Corrientes utilizan la tarjeta SUBE para el pago del viaje, la cual es una tarjeta magnética recargable. La principal ventaja de este sistema es unificar el medio de pago entre distintos tipos de transporte que, al tratarse de un sistema nacional, puede ser utilizado en otras ciudades. Además, el cobro del boleto es rápido, (disminuyendo el tiempo de parada de los vehículos) y el propio sistema reconoce si el usuario posee algún tipo de descuento, lo cual podría facilitar el cobro diferenciado producto de la combinación de viajes.
- Boleto Estudiantil Gratuito: desde 2013 el viaje en colectivos es gratuito para los estudiantes de todos los niveles educativos de lunes a sábados (por la mañana), permitiendo realizar hasta 4 viajes al día. Esto garantiza el acceso de los estudiantes a este medio de transporte, sin importar su condición económica, impactando no solo en estos sino también en su grupo familiar. El beneficio está disponible durante el ciclo lectivo otorgando a cada estudiante 60 viajes mensuales, debiendo este verificar anualmente su condición de alumno. Actualmente este beneficio se encuentra integrado a la tarjeta SUBE, pudiéndose utilizar esta normalmente para pagar los fines de semana o cuando superen los viajes disponibles.

Conclusiones

En Corrientes el transporte público no funciona como un sistema integrado, en donde todas sus partes trabajen de manera interconectada. Por el contrario, cada línea funciona independientemente con sus propias lógicas. Además, al existir una centralidad tan fuerte en el casco histórico, donde se dan la mayoría de las actividades económicas y administrativas, casi todos los recorridos se dirigen desde los barrios hacia

el centro y en especial el puerto. Esto hace que haya una importante oferta en algunos puntos de la ciudad pero que todos los ramales se dirijan hacia el mismo sector de la ciudad, sin alternativas reales.

Sumado a la falta de integralidad tampoco hay planificación, previendo a futuro la necesidad de nuevas líneas. Es por ello que las nuevas trazas se siguen creando con la misma lógica de conectar un barrio con el centro.

Para poder avanzar con la concepción del sistema de transporte público en Corrientes, es necesario repensar todos los recorridos, buscando hacerlos más eficientes y que el conjunto alcance una mayor porción del territorio, para lo cual se necesitará principalmente decisión y consenso político. Esta transformación debería ser parte de un plan integral de movilidad, que organice y regule todos los medios de transporte, poniendo especial énfasis en aquellos más eficientes y de menor impacto ambiental.

Por su parte, es importante entender que hasta que el servicio no sea lo suficientemente confiable y tenga una buena frecuencia no será una alternativa real al uso de vehículos privados. En consecuencia, la personas con capacidad económica para tener un vehículo privado, prefieren utilizarlo a pesar de su mayor costo. Esto relega el transporte público a los que no pueden permitirse otro medio de movilidad.

Por último, es importante destacar que el boleto es “caro”, teniendo en cuenta sus usuarios son principalmente aquellos que no tienen medios económicos para utilizar un vehículo propio, siendo este el único medio disponible. El gasto diario en transporte significa una parte importante de los salarios más bajos. Las distintas administraciones deberán buscar la forma de volver más eficiente el servicio para disminuir los costos, de lo contrario se profundizará la dependencia de subsidios que, aunque son importantes para que el transporte sea lo más accesible posible garantizando el derecho a la movilidad, significa un importante gasto público y disminuye el incentivo de las empresas para la innovación (ASAP, 2014).

En resumen, el servicio de colectivos tiene muchas cosas por mejorar, principalmente la forma en que está planteado, donde se piensan las partes sin tener en cuenta al conjunto. Además de no tener en cuenta otros medios de movilidad alternativos que puedan complementarse con el servicio de colectivos. Por lo tanto, es necesaria una planificación a largo plazo, que solucione los inconvenientes históricos, actualice las respuestas y ordene el crecimiento del futuro del sistema, porque la ciudad se seguirá desarrollando.

La Ciudad de Corrientes tiene un servicio con inconvenientes, caro y poco confiable, pero con una flota moderna, un buen sistema de cobro y muchas oportunidades de mejora. Con planificación y decisión política, puede ser un servicio de calidad y una alternativa real para transitar por la ciudad y el congestionado centro correntino.

Referencias bibliográficas

- Asociación Argentina de Presupuesto (ASAP). (2014). *Subsidios y compensaciones tarifarias en transporte*. Asociación Argentina de Presupuesto, Ciudad de Buenos Aires.
- Caamaño, V. I. (2011). Desarrollo del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Corrientes. Una aproximación al ordenamiento territorial. *Proyección*(10), 164-188.
- Cebollada Frontera, À. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad. *Documents d'anàlisi geogràfica*(48), 105-121. Obtenido de <https://ddd.uab.cat/record/19324>
- El Litoral. (10 de Abril de 2021). Pese al aumento en Resistencia, el boleto de Corrientes sigue siendo el más caro del NEA. *Diario El Litoral*. Recuperado el 30 de Julio de 2021, de <https://www.>

XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

ellitoral.com.ar/corrientes/2021-4-10-1-0-0-pese-al-aumento-en-resistencia-el-boleto-de-corrientes-sigue-siendo-el-mas-carro-del-nea

El Litoral. (25 de Julio de 2021). Una familia correntina necesita \$60.973 para no ser pobre. *Diario El Litoral*. Recuperado el 30 de Julio de 2021, de <https://www.ellitoral.com.ar/corrientes/2021-7-25-4-3-0-una-familia-correntina-necesita-60-973-para-no-ser-pobre>

Herce, M. (2009). *Sobre la Movilidad en la Ciudad*. (J. Sainz, Ed.) Barcelona: Editorial Reverté.

INDEC. (2010). *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas*. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

INDEC. (2021). *Incidencia de la pobreza y la indigencia en 31 aglomerados urbanos. Segundo semestre 2020*. Informe Técnico: Condiciones de vida, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Obtenido de https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/eph_pobreza_02_2082FA92E916.pdf

ITDP. (2012). *Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas*. Mexico DF: Igloo.

ITPD. (2010). *Guía de Planificación de Sistemas BRT Autobuses de Transito Rapido*. (L. Wright, W. Hook, Edits., & C. Pardo, Trad.) New York: Institute for Transportation & Development Policy.

ITPD. (2013). *The BRT Standard 2013*. New York: Institute for Transportation & Development Policy.

López, S., & Arce, G. A. (Julio-Diciembre de 2015). Contribución de las encuestas de movilidad domiciliaria al análisis de la movilidad urbana. EOD Aplicada al Gran Corrientes. *Geografía Digital*(24).

ONU. (2005). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.

ONU. (2016). Nueva Agenda Urbana. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Habitat III)*. Quito.

Rueda, S. (Diciembre de 2018). Supermanzanas: urbanismo para los ciudadanos. *Ciudad Hub*. (A. Carpanzano, & O. Chamat, Entrevistadores)

Vasconcellos, E. (2015). *Transporte urbano y movilidad: Reflexiones y propuestas para países en desarrollo*. San Martín, Prov. de Buenos Aires, Argentina: UNSAM Edita.