

Desarrollo del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Corrientes.

Una aproximación al ordenamiento territorial

Urban passenger transport development in the city of Corrientes

Vanina Inés Caamaño¹

Resumen

Durante las primeras décadas del siglo XX el tranvía, el ferrocarril y las vías fluviales con el tradicional sistema de la "balsa" se constituyeron en la única posibilidad de transporte de los habitantes de la ciudad de Corrientes. El surgimiento del transporte público de pasajeros modificó este incipiente sistema territorial. Si bien consolidó las áreas donde este se trazó, también ha sufrido modificaciones a raíz del surgimiento y desarrollo de centros acción (escuelas, hospitales, etc.) para servir las necesidades de la población y potenciar la expansión del área urbana.

El trabajo tiene como propósito presentar una síntesis del desarrollo del transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Corrientes desde fines del siglo XX vinculado con el crecimiento de la población y los servicios sociales ya mencionados. Los primeros resultados del trabajo son de índole descriptiva y reflejan los cambios espaciales que ha sufrido la primitiva red de transporte público de pasajeros.

Palabras clave: Transporte de pasajeros; estructura urbana; Corrientes; Argentina; planificación del transporte.

Abstract

During the first decades of the twentieth century, the tram, rail and waterways-with the traditional "raft" system set themselves up as the only means of transport for residents in Corrientes City. The emergence of public passenger transport system changed this incipient territorial system. Even if it consolidated the areas where this was traced, it has also been through changes following the emergence and development of action centers (schools, hospitals, etc.) to serve the population needs and enhance the expansion of urban area. The work aims at presenting a summary of the development of collective passengers transport in the city of Corrientes from late twentieth linked to the population growth and social services already mentioned. The first study results re descriptive in nature and reflect the spatial changes suffered by early public passengers transport network.

Keywords: Passengers transport; urban structure; Corrientes; Argentina; transport planning.

¹ Profesora en Geografía. Instituto de Investigaciones Geohistoricas- CONICET. Av. Castelli 930. Ciudad, Resistencia (Chaco) Argentina. Email: iighi@bib.unne.edu.ar.
Email: vaica84@yahoo.com.ar , -

Este artículo tiene su origen en un proyecto de beca de investigación titulada: "Evolución de la red de transporte público de pasajeros en la ciudad de Corrientes" Secretaría General de Ciencia y Técnica de la Universidad Nacional del Nordeste (SGCyT-UNNE) para el periodo 2010-2011. Av. Las Heras 727. Ciudad, Resistencia (Chaco) Argentina www.unne.edu.ar

Fecha de publicación: 30/06/2011. 25 páginas.

Introducción

El territorio sobre el que se desarrollará el trabajo corresponde a la Ciudad de Corrientes, capital de la provincia Argentina homónima, ubicada en el extremo noroeste de la misma, a orillas del río Paraná en la región Nordeste de la República Argentina (figura 1). Se trata de un espacio con una superficie aproximada de 500 km² y una población que en el año 2001 registró 314.546 habitantes. Desde la perspectiva del transporte la subsecretaría de transporte municipal ha otorgado a la jurisdicción la licitación a tres empresas de ómnibus una de las cuales concentra el 90% del servicio.

Este trabajo aborda la evolución de la red de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Corrientes desde 1980 hasta el 2009. El desarrollo del trabajo implica mucho más que la modalidad que elige la población para movilizarse de un sector de la ciudad a otro, sino también cómo fue modificándose la red de transporte por diferentes factores y cómo ello ha influenciado en la estructura de la ciudad.

En el caso particular de Corrientes, ciudad fundada durante el siglo XVI, desde el punto de vista urbano conformaba una traza que no se extendía más allá de lo que constituye el casco histórico. En esta ciudad de origen colonial el tranvía, el Ferrocarril “Económico” y las vías fluviales, con el tradicional sistema de la “balsa”, se constituyeron durante las primeras décadas del siglo XX en la única posibilidad de transporte de los habitantes de la ciudad de Corrientes.

El surgimiento del transporte público de pasajeros modificó este primario sistema territorial. Si bien consolidó las áreas donde este se trazó, también motivó el surgimiento y desarrollo de centros acción (escuelas, hospitales, etc.) en función de sus recorridos, en un principio destinado a servir las necesidades de la población y potenció la expansión del área urbana, beneficiando a aquellas áreas apartadas del casco céntrico de la ciudad.

El origen y desarrollo de la red de transporte urbano en Corrientes es un tema poco estudiado y es intención de este trabajo contribuir a su conocimiento con la realización de un relevamiento, la identificación de recorridos y el análisis del crecimiento del sistema de transporte para ampliar el conocimiento sobre cómo fue evolucionando el sistema desde sus orígenes y cuáles fueron las variaciones producidas a lo largo de los años.

El presente informe presenta una síntesis de la evolución de la red de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Corrientes. Se trata de marcar los principales sucesos en la vida de este servicio, remarcando los hitos fundamentales que la signaron. Se considera que

contribuye con un aporte significativo, ya que existe escasa bibliografía sobre este tema, y se ha recurrido a numerosas fuentes inéditas en distintos repositorios de la ciudad (Fig. N° 1)

Figura 1. Situación geográfica de la ciudad de Corrientes

Corrientes en Argentina

Ciudad Capital de Corrientes



Metodología utilizada

La metodología empleada, luego de la lectura y análisis de las fuentes bibliográficas y de la información de organismos públicos del medio, fue el uso de los Sistemas de Información Geográfica. Se digitalizaron los recorridos de todas las líneas de colectivo sobre el manzanero de la ciudad de Corrientes.

Esto se logró mediante la elaboración de una base de datos para el trabajo cartográfico y material complementario (gráficos, mapas, tablas). Posteriormente se realizó un análisis del recorrido de cada línea con una periodización por décadas para facilitar y organizar la información y poder establecer continuidades y variaciones a nivel espacial y temporal.

Las fuentes históricas: Resoluciones y Ordenanzas Municipales

En la etapa inicial del trabajo de investigación se realizó una aproximación a los años del surgimiento de este medio de transporte público en la ciudad de Corrientes. Se recurrió a las Resoluciones originales desde 1980 hasta 2009 dictadas por el Honorable Concejo Deliberante cuyos documentos se encuentran disponibles en el Archivo Municipal.

Con respecto a la distribución de los documentos, en la actualidad se encuentra una parte en Secretaría de Despacho lugar donde funciona el archivo dentro del Palacio Municipal y la otra parte en la Subsecretaría de Transporte Municipal. Los documentos originales empleados se encontraban en el Archivo Municipal, cito en 25 de Mayo 1174 de la ciudad de Corrientes.

Con respecto a los documentos originales, se hallan incompletos, pero esto ha sido atribuido a los cambios de gestión de los diferentes gobiernos de turno o la falta de compromiso de algunas personas en preservar documentos que forman parte de la historia de la ciudad.

Basándose en la información disponible resulta difícil seguir el desarrollo secuencial de los avances de la red de transporte debido a las modificaciones realizadas por Ordenanzas del Concejo Deliberante, Resoluciones del Departamento Ejecutivo y por Disposiciones de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos; o por las decisiones unilaterales adoptadas por los concesionarios del servicio de transporte público de pasajeros:

“Debemos recordar que en la ciudad de Corrientes el servicio se ha venido prestando desde hace años por distintas empresas y no existen en el municipio antecedentes sobre el otorgamiento de líneas ni sobre los contratos de concesión, si los hubo, en razón a que el servicio fue controlado por la Provincia hasta el año 1964 en que pasó a la Municipalidad aunque sin los antecedentes”. (Plan de diagnóstico urbano de la ciudad de Corrientes. Comité Institucional. Resolución Nº 1468/87-137/88. Secretaria de Vivienda y Ordenamiento Ambiental. Corrientes, 1988).

La utilización de los mencionados documentos permitió el acceso a ciertos datos, pero se deben afrontar dificultades inherentes a las características propias de un tema que no ha sido investigado. Aunque en estos documentos no se expone de manera textual las variaciones en la traza espacial de los recorridos del transporte colectivo, se puede advertir la importancia de estas fuentes que describen una serie de datos históricos significativos para la reconstrucción espacio-temporal de la red, los cuales van a permitir identificar variaciones en la estructura del sistema de transporte. En ella se involucran modos y factores que condicionaron el diseño y merecen ser estudiados en forma particular.

Ahora bien, la información que brindan los escritos realizados por diferentes funcionarios públicos, se encuentran bien conservados, una parte de ellos los que corresponden a los años ochenta se hallan escritos a máquina, y a partir de allí en adelante en computadora.

Posteriormente se comienza una nueva lectura de los documentos, esta vez orientada a extraer aquellos datos significativos que permitan elaborar la cartografía digital correspondiente al trazado de los diferentes recorridos.

El transporte colectivo en el periodo 1980-2000

Para comienzos de este período la ciudad ya contaba con 187.757 habitantes. A principios de los años ochenta se observa un incremento en la ocupación del espacio, se van ganando nuevos terrenos y la construcción a partir de los planes estatales de vivienda produce un impacto en la ciudad.

La mancha urbana, como se venía perfilando ya desde varios años atrás, se proyecta cada vez más hacia el Este, pero sobre todo hacia el sur de la ciudad donde no encuentra obstáculos naturales para expandirse, siendo cada vez mayor la superficie habitada y la dotación en servicios, como se desprende de la resolución N° 965 del año 1980. La misma expresa:

Visto: El expediente N° 146-C-80, agregados Nos. 75-E-80 y 94-E-80, por los cuales la Comisión Directiva de la Junta Vecinal 1.000 viviendas, así como también el mantenimiento de las vías de acceso al mismo; y considerando:(...) Que analizadas por las oficinas Técnicas competentes los actuales recorridos de las líneas componentes del medio de transporte público de pasajeros y la ubicación del Barrio, se llega a la conclusión que la línea 6 bis podría atender el servicio por medio de un alargue natural de la línea, necesitando agregar seis internos, con lo que se lograría una frecuencia de 5,5 minutos, lo que beneficiaría a toda la zona cubierta por el actual (...) que la Secretaria de Planeamiento, informa que obra en la misma un estudio de redes de transporte donde se contempla la traza de recorrido de sus líneas específicamente diseñada para cubrir la demanda de servicios de la zona Sur, contemplando el Barrio 1.000 viviendas, siendo factible autorizar la prolongación de la línea 6 bis como medida transitoria, sujeta a ser revocada, cuando resulte conveniente al servicio y/o en caso de detectarse superposiciones cuando se habiliten otras líneas(...).Resolución 965/1980 de la ciudad de Corrientes.

De esta manera, resulta evidente que se ha creado una necesidad pública que debe ser debidamente atendida y solucionada por las autoridades comunales en beneficio de tan importante sector de la ciudad, por lo que resulta prioritario que tenga comunicación directa con el casco céntrico de ella.

Lo mismo se observa en otros sectores de la ciudad, como es el caso del complejo habitacional Laguna Seca y los barrios que se encuentran en sus inmediaciones dado que la creciente densidad de población obliga a conformar un transporte urbano que preste servicio

a este sector de la ciudad, lo que implica asegurar servicios permanentes y eficientes en concordancia con los intereses de la población. Esto lo comprueba la siguiente resolución:

Visto: (...) que la ordenanza N° 936 establece que el menor poder concedente Municipal, tiene a cargo la planificación, organización e instalación de los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros dentro de este municipio. Que es necesario ordenar racionalmente los servicios de transporte, promover la competencia leal en beneficio del pueblo usuario (...) Que la densidad de población de los diversos sectores que conforman el “el complejo habitacional de Laguna Seca” y barrios aledaños, significan mayores necesidades, de desplazamiento e intercomunicación con los distintos lugares de este municipio, lo que obliga a conceder la búsqueda de un transporte urbano automotor de pasajeros que sea serio, rápido, económico, coordinado, tendente a una prestación cada vez mas eficiente(...). Resolución 1522/1984 de la ciudad de Corrientes.

El acelerado crecimiento demográfico 314.546 (1991) a 316.782 habitantes (2001) en las dos últimas décadas del siglo XX produjo un desequilibrio entre la ocupación densa del tejido y la falta de infraestructura urbana y obras públicas. (Sánchez Negrete, 1999:137).

El sistema vial era considerado un problema complejo porque en el crecimiento espontáneo de la ciudad no se había previsto una jerarquización de avenidas, vías primarias y secundarias. Esta falta de ordenamiento perjudicaba la fluidez del tránsito, como puede observarse en la ordenanza N° 3194 del mismo año:

Visto: La necesidad de reordenar el tránsito vehicular en el área central de la ciudad de Corrientes y su intercomunicación con otros sectores de la ciudad:

Considerando: Que el área definida por las Avenidas 3 de Abril al Sur, Costanera General San Martín al Norte y al Oeste y Avenida Pujol y Artigas al Este es centro de atracción de toda la actividad de la ciudad toda vez que en ella se concentran, el empleo, la educación, la salud y el esparcimiento.

Que dado que esta concentración de actividades hace que hacia ella se canalice todo el parque automotor tanto público como privado, es necesario atender en forma prioritaria a solucionar los inconvenientes que ello trae aparejado.

Que, posibilitar otras alternativas de circulación y acceso al área central a los vehículos particulares facilitaría el tránsito y evitaría el congestionamiento del transporte de la ciudad.

Que, uno de los factores de mayor peso dentro de este análisis es el servicio de Transporte Público de Pasajeros (...) Que, es necesario utilizar la oportunidad que brinda el llamado a Licitación Pública para la concesión del transporte público de Pasajeros, para producir el reordenamiento del tránsito vehicular en el área anteriormente señalada. (Ordenanza municipal N° 3194/1997)

Esto último se puede corroborar a través de la cartografía, (Fig. N° 2 y 3) donde se advierte el uso irracional de la red viaria con una superposición de recorridos establecidos, por lo general, en forma concéntrica generando un desequilibrio general con una sobreoferta en el centro y una deficiente oferta en otros sectores de la ciudad, sin lograr una correcta conectividad y cobertura. Por lo tanto, se plantea la necesidad de adecuar algunas líneas de colectivo para satisfacer las necesidades de algunos barrios periféricos, como lo denota la siguiente ordenanza:

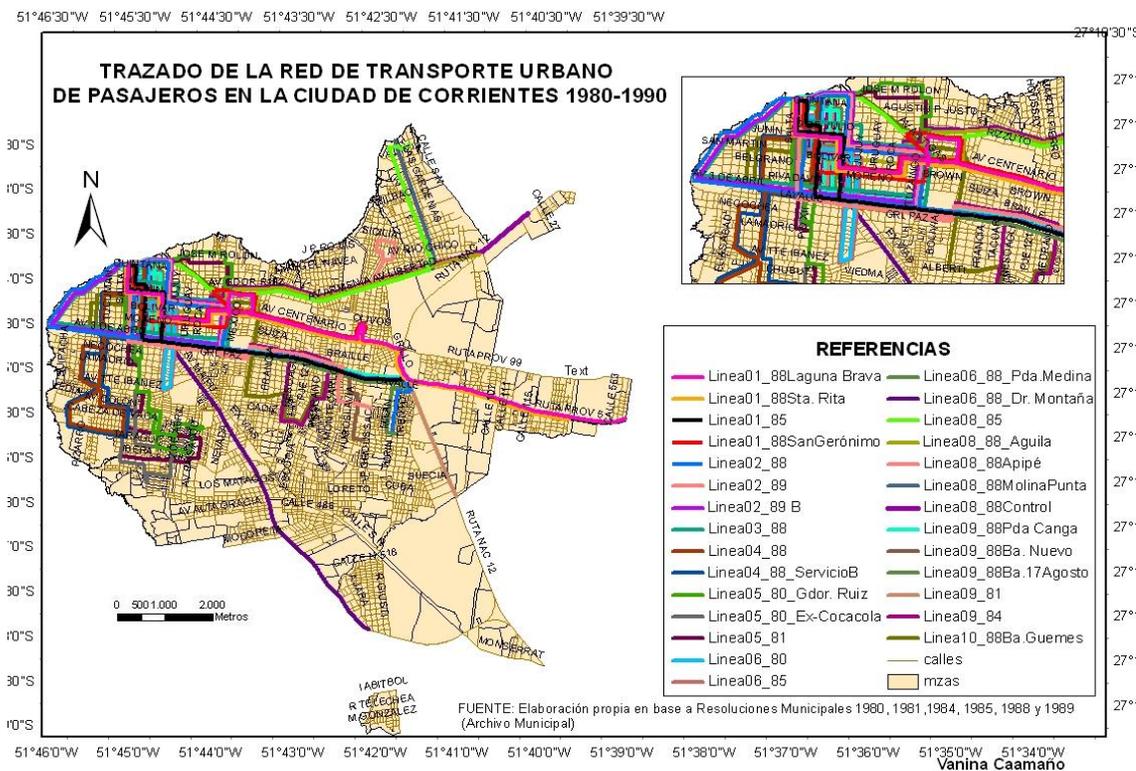
Visto: La solicitud planteada por la empresa “El Zonda S.R.L.”; y Considerando: Que la misma requiere autorización para la implementación de un servicio de Transporte Urbano de Pasajeros;

Que el mismo tiene como objeto satisfacer una demanda focalizada y residual, vinculando a la zona de Cazadores Correntinos con el Hospital Escuela, Escuela Normal, Facultad de Medicina, Escuela Regional, Hospital Psiquiátrico;

Que este servicio no afecta ni perjudica a otras empresas prestatarias del Servicio Urbano de Pasajeros; Por ello: El Honorable Concejo Deliberante sanciona con Fuerza de Ordenanza: Artículo N° 1: Establecer como recorrido de la línea N° 8 “El Zonda S.R.L.” con carácter precario, provisorio y experimental el siguiente recorrido²: Ida: Cazadores Correntino y Chacabuco por Chacabuco hasta Ferré, por esta hasta Roca luego Gobernador Ruiz hasta Santiago del Estero por esta hasta Sargento Cabral y Paraguay y por esta última hasta Quintana, luego hasta Córdoba; de esta hasta Lavalle, San Juan, Teniente Ibáñez, Mendoza al sur hasta finalización del pavimento. Regreso: por Mendoza hasta Mayo, Uruguay, Sargento Cabral, Santiago del Estero, Gobernador Ruiz, siguiendo por Pellegrini hasta Brasil, Ferré, Chacabuco hasta Cazadores Correntino. (Ordenanza municipal N° 2455/1993)

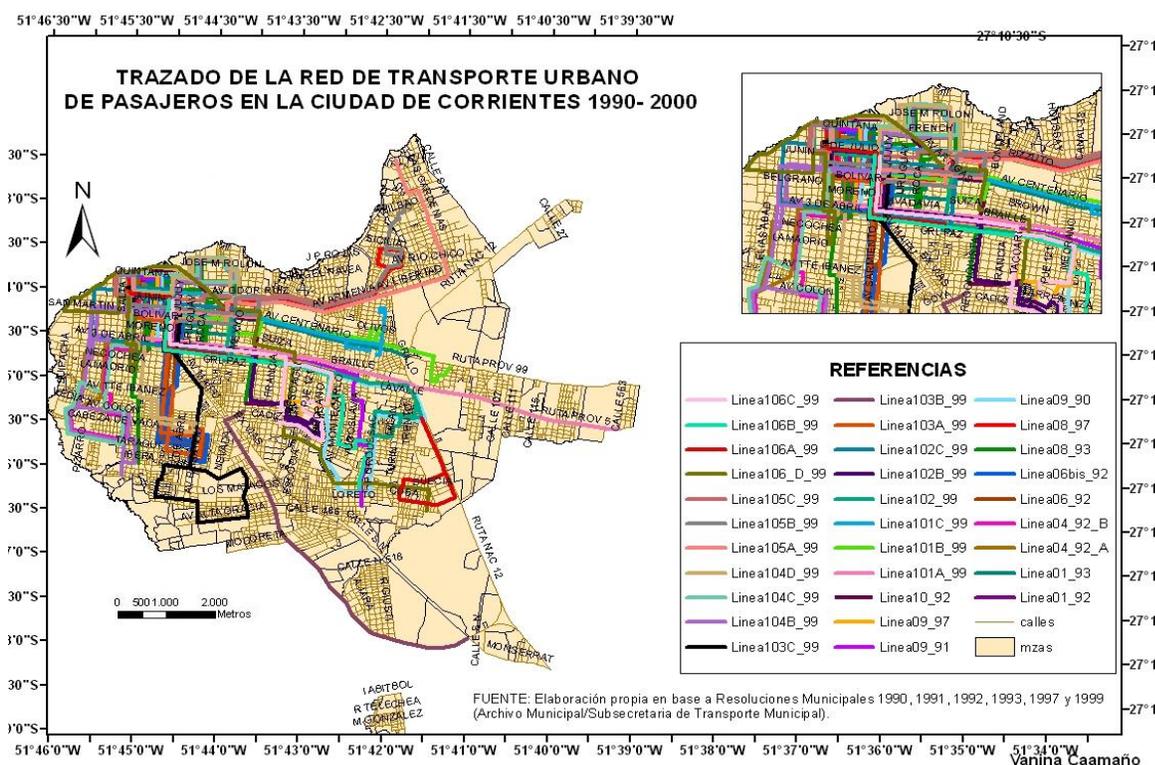
² Lo que establece la ordenanza puede observarse en la cartografía del trazado de la red de transporte urbano de pasajeros 1990-2000.

Figura 2. Trazado de la red de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de corrientes de 1980-1990



Fuente: Elaboración propia en base a las resoluciones municipales 1980, 1981, 1984, 1985, 1988 y 1989.

Figura 3. Trazado de la red de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de corrientes de 1990-2000



Fuente: Elaboración propia en base a las resoluciones municipales 1990, 1991, 1993, 1997 y 1999.

También puede observarse la necesidad de llevar adelante una planificación integral del transporte urbano de pasajeros, a fin de atender a las necesidades de una población cada vez más creciente, por ello es que en el pliego de licitación de la ordenanza N° 3193 del año 1997 se establece:

Considerando: Que por medio de la presente reglamentación, se pretende mejorar el Servicio de Transporte Colectivo de Pasajeros, con el propósito de que el mismo se adecue a las necesidades del usuario y de la población en general (...)

En los cuadros que se exponen a continuación se presentan algunos datos referidos al número de líneas explotadas y a la empresa concesionaria, correspondientes a los períodos 1980-1990 y 1990-2000 (Fig. N° 4).

Figura 4. Transporte urbano de Pasajeros. Líneas explotadas y empresas en el periodo 1980-1990. Ciudad de Corrientes

Año	Nº de líneas	Empresa
1980	5,6	Manuel Aurelio Pedevilla, Tomás Picchio e Hijos S.AC.I.F. ³ "El Tigre S.A.T.I.C.A.F" (Elpidio Monzón)
1981	5,9	"El expreso Ciudad de Posadas"
1984	9	"El expreso Ciudad de Posadas"
1985	1,6,8,11	"Central S.R.L." "El Tigre S.A."; "El Zonda S.R.L."; "Santa Ana"
1988 ⁴	6,8,9,10	"El Tigre S.A."; "El Zonda S.R.L."; "El expreso Ciudad de Posadas"; "San Jorge"
1989	1,2,3,4,5,6,6bis,8,9,10	San Luis; E.R.S.A; T.R.A.C. S.A.; Ibarra; T.A.U.N.A S.A.; El Tigre S.A.T.I.C.A.F; El Zonda S.R.L; El expreso Ciudad de Posadas; San Jorge

Fuente: Elaboración propia: Resoluciones Municipales de los años 1980, 1981, 1984,1985 y 1988.

Figura 5. Cantidad de líneas explotadas en el periodo 1990-2000

Año	Nº de líneas	Empresa
1990	1,4,6,6 bis 6,8 ,9, 10	San Luis; E.R.S.A; T.R.A.C. S.A.; Ibarra; T.A.U.N.A S.A.; El Tigre S.A.T.I.C.A.F; El Zonda S.R.L; El expreso Ciudad de Posadas; San Jorge.
1991	1,4,6,6 bis 6,8,9, 10	San Luis; E.R.S.A; T.R.A.C. S.A.; Ibarra; T.A.U.N.A S.A.; El Tigre S.A.T.I.C.A.F; El Zonda S.R.L; El expreso Ciudad de Posadas; San Jorge.
1992	1,4,6,6 bis, 8,9,10	San Luis; E.R.S.A; T.R.A.C. S.A.; Ibarra; T.A.U.N.A S.A.; El Tigre S.A.T.I.C.A.F; El Zonda S.R.L; El expreso Ciudad de Posadas; San Jorge;
1993	1,4,6,6 bis, 8,9,10	San Luis; E.R.S.A; T.R.A.C. S.A.; Ibarra; T.A.U.N.A S.A.; El Tigre S.A.T.I.C.A.F; El Zonda S.R.L; El expreso Ciudad de Posadas; San Jorge;
1997	1,4,6,6 bis, 8,9,10	San Luis; E.R.S.A; T.R.A.C. S.A.; Ibarra; T.A.U.N.A S.A.; El Tigre S.A.T.I.C.A.F; El Zonda S.R.L; El expreso Ciudad

³ La línea Nº 5 perteneciente a Manuel Aurelio Pedevilla fue transferida a favor de la firma Tomás Picchio e Hijos S.AC.I.F, conforme a lo dispuesto por el artículo 10 de la Ordenanza 936/77. *Transferencia Línea Urbana Nº 5*. En: Boletín Oficial de la Municipalidad de la Ciudad de Corrientes. Jueves 23 de octubre de 1980. Año IV. Nº 66.p. 5.

⁴ Es preciso aclarar que para este año existían varias unidades de la misma línea que cubrían distintos recorridos como es el caso de la línea 6 que contaba con un recorrido hacia Parada Medina y otro hacia el barrio Dr. Montaña. Por otro lado tenemos la línea 8 cuyos destinos eran: Águila, Apipé, Molina Punta y Control policial.

		de Posadas; San Jorge;
1998	1, 1 (bis) 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20	San Luis; T.A.R.C. S.R.L.; E.R.S.A.; T.R.A.C. S.A.; Ibarra; T.A.U.N.A S.A.; El Tigre S.A.T.I.C.A.F; El Zonda S.R.L; El expreso Ciudad de Posadas; San Jorge; Santa Ana; Turismo Miramar; Tapla; San José; Nuestra Señora del Rosario; El Condor; Nueva Esperanza.
1999	101 A, By C, 102 A, By C, 103 A, B y C, 104 A, B, C y D, 105 A, B y C, 106 A, B y C	San Luis S.R.L; E.R.S.A.; El Tigre S.A.T.I.C.A; T.A.R.I.; Latinoamericana; T.A.P.L.A; R. Blanck; Expreso Ciudad de Posadas.

Fuente: Elaboración propia Resoluciones Municipales de los años 1990, 1991, 1992, 1993, 1997 y 1999. Además se cuenta para los años 1998 y 1999 con la información otorgada por la Secretaría de Planeamiento y Urbanismo dependiente de la Municipalidad de la Ciudad de Corrientes.

El transporte urbano de pasajeros durante el siglo XXI

En los albores del siglo XXI la red presenta una concentración en las áreas más densamente pobladas, lo cual se verifica en el área central, área que continua siendo el punto de partida y llegada de casi todas las líneas del transporte público.

Esta disposición de la red obedece a una ciudad en la que el crecimiento de la población se ha acentuado de manera tal que contaba con 328.868 habitantes en el año 2001 y 366.194 habitantes para el año 2007⁵, que en su gran mayoría se desplaza a la zona céntrica para desarrollar sus actividades de todos los días: trabajar e ir a la escuela, a la facultad, a realizar trámites administrativos o judiciales, e incluso, hasta para abastecerse de alimentos y vestimenta.

Esto provoca, entre otras cosas, calles prácticamente intransitables, debido a la superpoblación de vehículos particulares, a los que se les suman los enormes colectivos que prestan el servicio de transporte público, en calles que aparecieron cientos de años antes que los automóviles y que, como mucho, fueron pensadas para caballos, carros y vehículos a tracción a sangre.

Corrientes es una ciudad concéntrica y radial. Esto significa que tiene una gran concentración de servicios en una zona: "el centro". Las vías de conexión (calles, avenidas)

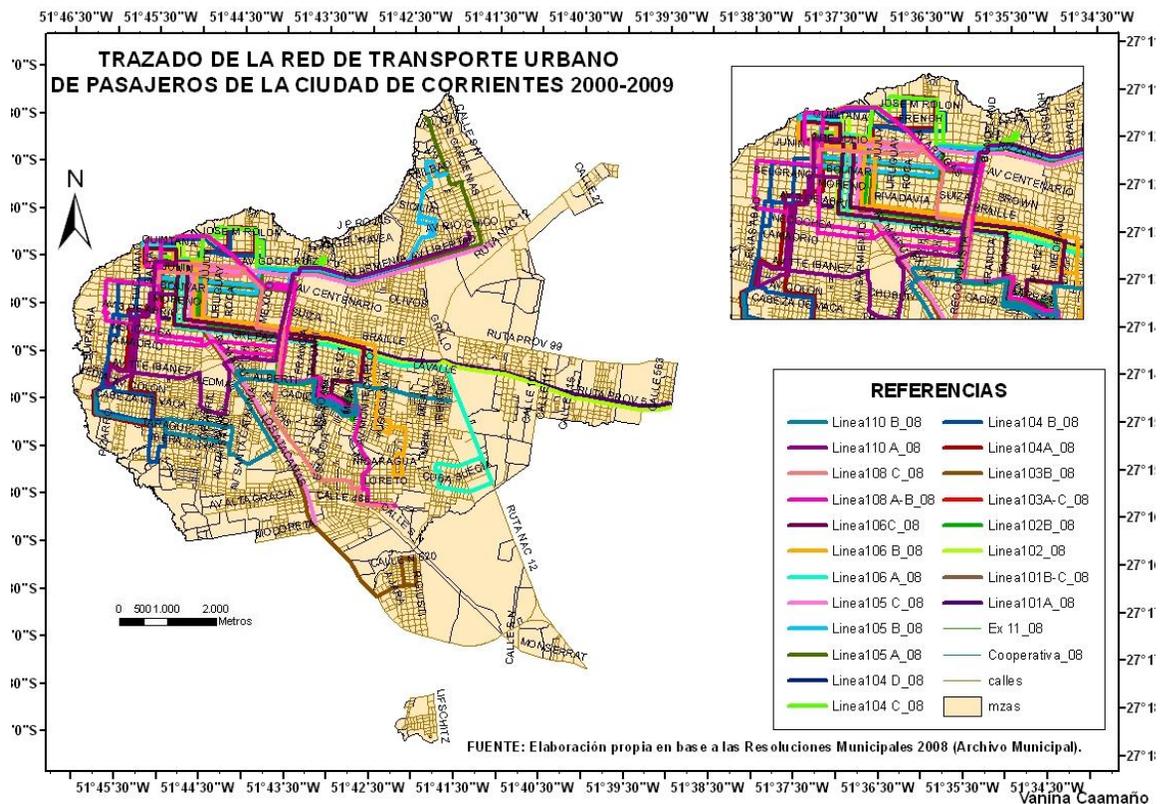
⁵ Secretaría General de la Gobernación. Dirección de Estadísticas y Censos. "Corrientes en cifras". Disponible en: www.deyc-corrientes.gov.ar. 2008. (14/04/10).

confluyen hacia esta zona, por lo que el servicio de transporte público se concentra en este sector, presentando una estructura radial como se observa en el plano de la Fig. N° 5.

Lo anteriormente mencionado tiene un agravante, ya que por ser concéntrica tiene un centro que no está en el centro; o que ha quedado fuera del centro, lo cual agrava la situación.

Esta estructura presenta una clara tendencia de crecimiento hacia el este, en función al eje Av. 3 de Abril, Av. Ferré, Av. Independencia y ruta 5. Esta preferencia determina una privación de su desarrollo como ciudad costera y una predilección de convertirse en una ciudad mediterránea.

Figura 5. Trazado de la red de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de corrientes de 2000-2009.



Fuente: Elaboración propia en base a las resoluciones municipales 2008.

De acuerdo a lo anterior, el problema de la concentración de servicios en los corredores y en la zona céntrica provoca otro fenómeno: el de la sobreutilización de algunas calles y la subutilización de otras, provocando serios problemas de circulación.

Corrientes, en sus inicios, no fue pensada en función del transporte automotor, diferencia claramente visible, por ejemplo, con la ciudad vecina de Resistencia mucho más moderna.

Sin embargo, y de acuerdo con un diagnóstico desarrollado por la Subsecretaría de Planificación, este crecimiento estuvo condicionado (y hasta ahora lo está) por distintos factores históricos, políticos, sociales y técnicos.

En primer lugar, podemos hablar de la falta de una planificación clara del crecimiento, dado que los conceptos de planificación urbana no existían y después no fueron incorporados.

La falta de técnicos especializados en planificación que se ocuparan del crecimiento de la ciudad provocó, por ejemplo, la construcción de conjuntos habitacionales en zonas en las que no hay servicios asegurados. Como por ejemplo los barrios Dr. Montaña, Ciudades Correntinas, Quintana, Pirayuí, San Roque, Río Paraná y Ongay -situados al sur-, Bañado Norte, El Cichero, Anahí, Itatí ubicados al norte, y finalmente José M. Ponce localizado al este de la ciudad.

Todos ellos de alguna manera reflejan su condición de marginalidad al encontrarse, de acuerdo a su situación geográfica, alejados de la zona comercial y administrativa de la ciudad, careciendo de los principales servicios y contando en algunos casos con una sola línea de transporte para poder movilizarse, como ha venido sucediendo desde hacía años a medida que la ciudad continuaba expandiéndose hacia el sur y este, provocando la radicación de asentamientos carentes de servicios.

Esta falta de planificación terminó provocando, por ejemplo, fuertes desigualdades en lo que atañe a la densidad de población, un desequilibrio que queda en evidencia si se compara:

- la zona céntrica comprendida principalmente dentro de las cuatro avenidas,
- la hipercéntrica comprendida en la zona donde se ubica el centro administrativo y comercial de la ciudad y
- las zonas periféricas de los barrios en los que la densidad es mucho menor.

Esta población (o viviendas) mal distribuida, que condiciona también la concentración de los servicios, tiene como consecuencia directa la necesidad de desplazamientos masivos de gente hacia el sector céntrico.

Corrientes es una ciudad que presenta un desarrollo cada vez más grande. La capital se expandió y atravesó las que alguna vez fueron sus fronteras urbanas. No obstante, la falta de organización provocó un crecimiento anárquico. La solución viable que se avizora sería

encarar políticas que permitan atenuar los problemas provocados por el crecimiento desordenado.

La ciudad de Corrientes, en cambio, careció de estas iniciativas y siguió creciendo de acuerdo con las tendencias que ya se registraban. Asimismo, en lugar de conseguir un desarrollo que siguiera hacia el sur, en línea fluvial, el crecimiento continuó dándose principalmente hacia el este, constituyendo en principio su límite la ruta nacional N° 12.

Hoy este límite ha sido superado, con la instalación de barrios construidos por el INVICO (Instituto de Vivienda de Corrientes) en las zonas periféricas como Laguna Brava, Ponce, Pirayuí, Esperanza, barrio Nuevo, por citar algunos. Estas construcciones no sólo desoyen los lineamientos de la planificación, sino que suman problemas en cuanto a la falta de servicios descentralizados y de acceso a los existentes que configuran hoy uno de los problemas a solucionar.

Debido al crecimiento que continuó experimentando la ciudad se hicieron necesarias las ampliaciones de los recorridos de varias líneas del transporte urbano de pasajeros, las mismas se pueden apreciar en el siguiente cuadro (Fig. N° 6).

Figura 6. Cantidad de líneas explotadas en el periodo 2000-2009

Año	Nº de líneas	Empresa
2000	101 A, B y C, 102 A, B y C, 103 A, B y C, 104 A, B, C y D, 105 A, B y C, 106 A, B y C, 108 A, B y C, 110 A y B, 11	Estrella de mar , E.R.S.A.; El Tigre; Miramar, Santa Ana
2001	101 A, B y C, 102 A, B y C, 103 A, B y C, 104 A, B, C y D, 105 A, B y C, 106 A, B y C, 108 A, B y C, 110 A y B, 11	Estrella de mar , E.R.S.A.; El Tigre; Miramar, Santa Ana
2002	101 A, B y C, 102 A, B y C, 103 A, B y C, 104 A, B, C y D, 105 A, B y C, 106 A, B y C, 108 A, B y C, 110 A y B, 11	Estrella de mar , E.R.S.A.; El Tigre; Miramar, Santa Ana
2003	101 A, B y C, 102 A, B y C, 103 A, B y C, 104 A, B, C y D, 105 A, B y C, 106 A, B y C, 108 A, B y C, 110 A y B, 11	Estrella de mar , E.R.S.A.; El Tigre; Miramar, Santa Ana
2004	101 A, B y C, 102 A, B y C, 103 A, B y C, 104 A, B, C y D, 105 A, B y C, 106 A, B y C, 108 A, B y C, 110 A y B, 11	Estrella de mar , E.R.S.A.; El Tigre; Miramar, Santa Ana
2005	101 A, B y C, 102 A, B y C, 103 A, B y C, 104 A, B, C y D, 105 A, B y C, 106 A, B y C, 108 A, B y C, 110 A y B,	Estrella de mar , E.R.S.A.; El Tigre; Miramar, Santa Ana
2006	101 A, B y C, 102 A, B y C, 103 A, B y C, 104 A, B, C y D, 105 A, B y C, 106 A, B y C, 108 A, B y C, 110 A y B, 11	Estrella de mar , E.R.S.A.; El Tigre; Miramar, Santa Ana
2007	101 A, B y C, 102 A, B y C, 103 A, B y C, 104 A, B, C y D, 105 A, B y C, 106 A, B y C, 108 A, B y C, 110 A y B, 11	Estrella de mar , E.R.S.A.; El Tigre; Miramar, Santa Ana
2008	101 A, B y C, 102 A, B y C, 103 A, B y C, 104 A, B, C y D, 105 A, B y C, 106 A, B y C, 108 A, B y C, 110 A y B, 11	Estrella de mar , E.R.S.A.; El Tigre; Miramar, Santa Ana
2009	101 A, B y C, 102 A, B y C, 103 A, B y C, 104 A, B, C y D, 105 A, B y C, 106 A, B y C, 108 A, B y C, 110 A y B, Ex 11; 109	Estrella de mar, E.R.S.A.; Miramar, Santa Ana

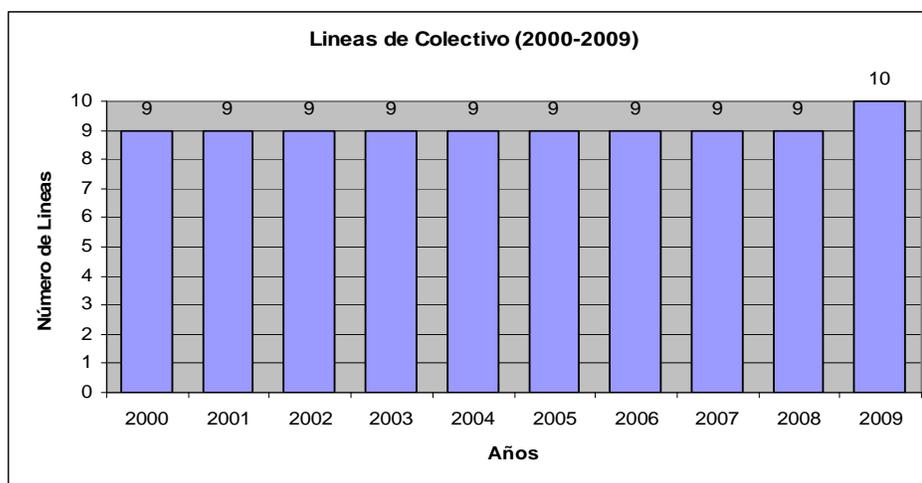
Fuente: Elaboración propia. Resoluciones Municipales e información brindada por la subsecretaria de transporte y Archivo Municipal dependientes de la Municipalidad de la ciudad de Corrientes correspondientes a los años 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009.

El cuadro precedente puede comprenderse mejor si observamos el siguiente grafico que expresa el número de líneas de colectivo durante el periodo 2000-2009 en la ciudad de Corrientes, en el cual no se advierten grandes cambios en cuanto a la cantidad de líneas durante el periodo considerado.⁶

⁶ Durante el periodo considerado, si bien las líneas no han sufrido modificaciones, aun así se puede advertir una diversificación en los recorridos con el surgimiento de ramales (A;B;C;D)

Asimismo se observa que gran parte del periodo se mantiene igual la cantidad de líneas con un total de nueve. Sin embargo, a partir del 2009 se suma una línea más con el objetivo de cubrir el itinerario realizado por la línea N° 11 debido a las irregularidades que presentaba esta última por no tener la documentación en regla (Fig. N° 7).

Figura 7. Número de líneas de colectivo en el periodo 2000-2009



Fuente: Elaboración propia. Resoluciones municipales e información brindada por la subsecretaría de transporte y Archivo Municipal dependientes de la Municipalidad de la ciudad de Corrientes correspondientes a los años 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009.

Los centros de acción urbanos

A hablar de centros de acción se hace referencia a los puntos, lo que en la llamada teoría de grafos se denomina vértices o nodos; es decir, cada uno de los puntos de referencia hacia los cuales se dirige la población para satisfacer sus necesidades.

La red urbana se basa en nodos de actividad humana cuyas interconexiones conforman la red. Existen distintos tipos de nodos: vivienda, trabajo, plazas, tiendas, hospitales, escuelas, iglesias, etc. La red determina la organización del espacio. A continuación se detallan cada uno de los centros de acción urbanos que generan los flujos humanos en la ciudad de Corrientes.

El Puerto

La importancia del Puerto excedía los límites de la ciudad Capital, abarcando un radio de 70 km. aproximadamente (Itatí al Noreste y Empedrado al Sur).

Dos años más tarde se inician las grandes obras para definir al Puerto de carácter regional en la ciudad Capital. Asimismo se da comienzo a las expropiaciones para la liberación de la traza de la avenida costera ya que el tejido urbano había avanzado hasta prácticamente la línea de ribera.

Desde Rioja hasta el Puente de la Batería en el ingreso del Parque Mitre, la ribera fue ocupada por las instalaciones portuarias (Gutiérrez y Sánchez Negrete, 1988:181-182).

Los fondeadores naturales que se extendían desde la Punta San Sebastián a la calle Mendoza fueron ordenándose hasta que se dispuso la construcción de una muralla y muelle con su posterior reconstrucción. Las circunstancias del momento junto con la idea de “progreso” conformaban la herramienta del cambio, la construcción de un muelle adecuado para la ciudad constituía uno de los temas claves de la comunidad.

Debemos recordar que esta ciudad durante tres siglos y medio, va a depender del Puerto como única vía de comunicación posible, ya que el río Paraná constituía la vía de conexión de Corrientes con el resto del país. Por tal razón, el área del puerto va a reunir las principales actividades comerciales y de servicios. Por esta situación original, muchas de las líneas de transporte urbano iniciaban y terminaban los recorridos en esta zona, aun cuando el centro de la población y las actividades ya se han desplazado a otros sectores de la ciudad.

Mercado central

Este nodo emblemático surge en la segunda mitad del siglo XIX por la preocupación de organizar las faenas de abasto de la población y eliminar la función de compra y venta de mercaderías en algunas plazas, es por esta razón que se planteó la necesidad de construir mercados. Este edificio se hallaba ubicado en pleno centro de la ciudad capitalina en las intersecciones de las calles Junín y San Juan por lo que adquiría el carácter de centro de abastecimiento de productos de la mayor parte de la población.

La plaza Libertad en razón de la estación del Ferrocarril “Económico”

Esta plaza conformó un nodo de importancia, en razón de la ubicación sobre la calle San Martín de la Estación Terminal del FF.CC Económico. Asimismo había sido “piso” de mercado, donde se comercializaban los productos llegados desde el interior.

La Punta Arazatí con la estación ferroviaria correspondiente al ferrocarril del Nordeste Argentino

Esta punta tiene un significado histórico invaluable, ya que fue elegida por el adelantado Juan Torres de Vera y Aragón como lugar fundacional de la ciudad. Asimismo se constituía en un centro de acción de significativa importancia por la ubicación de la Estación Terminal del FF.CC DEL Nordeste Argentino cuyos rieles articulaban los distintos parajes incomunicados del interior.

El Ferrocarril se ubicaba en el extremo de la calle Ancha, hoy Av. 3 de Abril, frente al Regimiento Nº 9, con criterios geopolíticos militares de facilitar la movilización inmediata de las tropas. Durante casi 70 años el tren resultó funcional al traslado de mercaderías y pasajeros.

La plaza 25 de Mayo

Desde la fundación de la ciudad en 1588 conforma la principal plaza cívica correntina. Es un nodo importante ya que se encuentra flanqueada por edificios muy importantes como la Casa de Gobierno, la iglesia de La Merced, la Jefatura de Policía y la Escuela Sarmiento. Esta plaza constituye la caja de resonancia de la política local y de las reuniones y fiestas sociales.

Penitenciaria y Regimiento Nº 9

Este nodo se ubicaba en la intersección de las calles 3 de Abril y Padre Borgatti. Fue construido hacia fines del siglo XIX cuando se proyecta la inversión para la construcción de penitenciarias en las provincias.

La Escuela Regional y la Facultad de "Agronomía y Veterinaria"

La escuela Regional comenzó sus actividades en el año 1887 en la conocida e histórica Casa Lagraña ubicada en las actuales calles Carlos Pellagrini esquina Salta, para trasladarse luego en el año 1920 al actual edificio de la calle Sargento Cabral 2120 en un predio de 10 hectáreas, aproximadamente, que fuera adquirido por el Gobierno de la Provincia de Corrientes Posteriormente fue donado al gobierno nacional para la construcción de la Escuela Regional de Maestros, como se llamaba entonces, cuya construcción constaba originariamente de cuatro edificios.

En ese mismo año 1920, al crearse la facultad de Agronomía y Veterinaria que dependía de la Universidad del Litoral con sede en Santa Fe, el Gobierno Nacional cede a ésta en carácter de préstamo el predio que da al norte de la calle Sargento Cabral con los tres módulos edificadas para el director y el internado de los alumnos. Al pasar estas dos

facultades a integrar la Universidad Nacional del Nordeste, lo ocupan de manera definitiva, quedando así para la escuela aquél donde funciona actualmente, reducido solamente al edificio porque los campos de deporte pasaron a otra dependencia del ministerio.

El matadero

El servicio de carnes que se habría realizado desde el periodo colonial requirió, por su mayor complejidad y creciente demanda, su reconstrucción y reubicación con la finalidad de racionalizar y organizar el funcionamiento y contralor del consumo. Esta obra se ubicaría en la prolongación de la Avenida Alberdi, sobre la zanja de desagüe que circundaba la ciudad al Sudoeste y se prolongaba en el arroyo Limita.

Resultados obtenidos

Los resultados del trabajo son de índole descriptiva y reflejan los cambios espaciales que ha sufrido la primitiva red de transporte público de pasajeros. Se logra la reconstrucción de la mayor parte del trazado de la red hasta el presente, desde el período 1980.

Por otro lado, se realiza un análisis que versa sobre las relaciones entre los distintos elementos de la estructura urbana, el tipo de relación entre el transporte y los centros de acción de mayor importancia, luego del estudio de temas iniciales básicos como: red, estructura, sistema de transporte, uso del suelo, entre otros. Esto constituye una producción novedosa como resultado de la complementación de información dispersa y de difícil acceso y que brinda una base importante para futuros análisis.

Específicamente se digitalizaron los recorridos de un gran número de las líneas de colectivos (jurisdicciones municipal) sobre el manzanero del plano.

En la evolución de la red de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Corrientes en el período 1980-2009 puede reconocerse la presencia de factores más o menos permanentes y otros circunstanciales que influyeron en el crecimiento operado en esos años.

Entre los primeros deben señalarse las características del proceso de ocupación del espacio. Este proceso es reflejo de la evolución cultural y económica de la ciudad y fue definiendo la forma y ocupación del espacio. A su vez, el crecimiento demográfico fue generando un tipo de demanda de bienes y servicios, los cuales fueron organizando sucesivamente el espacio y determinando las funciones urbanas y con ello el perfil socioeconómico de la ciudad.

El crecimiento de la estructura urbana había superado los límites impuestos desde la colonia como borde urbano-calle ancha (Avenida 3 de Abril) y surgía la necesidad de ensanchar los ejidos incorporando áreas situadas al Sur y Este de la ciudad. Esta expansión urbana iba cubriendo zonas urbanas subutilizadas pero para la consolidación del centro influyeron obras de infraestructura como el pavimentado de calles, la planificación de viviendas y con ellas la dotación de servicios pues, como se vio, se realiza una concentración sobre el sector de la trama original y los bordes sólo mantenían una ocupación mínima.

La primera década resulta significativa porque se advierte un crecimiento proporcional de la red en relación al crecimiento de la ciudad. A medida que la población se asentaba en el este y sur de la ciudad, la misma experimentaba un crecimiento anárquico, pues no existía planificación alguna, presentándose la necesidad de dotar de servicios a sectores que comenzaban a anexarse a la estructura ya consolidada. Lo que se realizaba entonces era la extensión de algunas líneas del transporte urbano de pasajeros.

Se comienza a perfilar la mayor concentración del servicio en las áreas de la ciudad más densamente pobladas. Siendo el área portuaria y otros centros de atracción, como las plazas o escuelas, el punto de partida y llegada de casi todas las líneas de transporte público.

A fines del siglo XX y principios del XXI el área servida por la red de transporte urbano de pasajeros prácticamente coincidía con las áreas más densamente pobladas. Esta etapa de la vida de este servicio se caracteriza por modificaciones en el número y denominación de las líneas, la desaparición de algunas empresas y el surgimiento de otras.

Si bien los recorridos se “abrieron” hacia distintos sectores de la periferia, continúan presentando ese carácter radiocéntrico propio de la ciudad dado el emplazamiento de su casco histórico-administrativo donde se concentra toda la actividad comercial, administrativa, laboral y educativa por lo que, inevitablemente, todas las líneas de colectivo convergen en ese sector.

Conclusión

En esta oportunidad se aborda el transporte urbano de pasajeros desde dos ejes principales: el primero vinculado a la densidad demográfica del espacio en estudio, en relación con la distribución de la población y de algunas características sociodemográficas, particularmente condiciones como edad, sexo, niveles socio- económicos, etc.

En relación a la organización espacial, la concentración demográfica intensifica y complejiza las demandas, en especial la del transporte. A su vez, el progreso y trazado de las redes junto a otros factores inciden en la distribución actual de la población en la ciudad.

El segundo eje está ligado a la distribución espacial de centros de acción, prestadores de servicios a la población, por lo cual las redes de transporte deben responder a su localización espacial y al emplazamiento de la población urbana según sus atributos sociales y económicos. Vale aclarar que los centros de acción a considerar estarían relacionados con las necesidades de la población tales como (barrios planificados, educativos, centros de salud, económicos, administrativos, etc.) dentro de la ciudad, identificando los condicionantes más tangibles de dicha distribución.

Como resultado, puede entreverse al Ordenamiento Territorial de la ciudad de Corrientes como un proceso en el cual se pone en juego las múltiples y complejas visiones de los actores, colocando un especial interés en aquellas diferencias concedidas al manejo del territorio. Esto conlleva la necesidad de problematizar las contradictorias maneras de entender estas políticas, sus alcances y limitaciones.

Para que este proceso sea sustentable debería tomarse en cuenta las necesidades y opiniones de la población teniendo en cuenta que son ellos los que hacen uso del servicio; y las decisiones que se tomen deben ser un conjunto de acciones concertadas entre la población y los gobernantes ya que para lograr una administración más eficiente del territorio debe tenerse en cuenta las distintas connotaciones (económica, política, estratégica y social) que tiene el proceso.

Para finalizar, con respecto al desarrollo y crecimiento de la ciudad, se considera que debería apuntarse a cambios estructurales, un nuevo diseño de los trazados de las líneas de transporte público de pasajeros; pero no sólo en el casco céntrico, sino hacia los distintos barrios. Está claro que la ciudad creció y los recorridos son los mismos de hace 30 años, con presencia de zonas carentes del servicio.

La planificación es un tema muy importante de poner en práctica al momento de establecer nuevas construcciones. El uso del suelo debe ser regulado teniendo en cuenta las necesidades específicas de la población de zonas que ya están emplazadas y de las que se emplazarán en un futuro próximo. Esto únicamente es factible realizando estudios interdisciplinarios y consultas a la población, antes de realizar las inversiones, planificando

con sumo cuidado las obras que se tiene pensado realizar para ordenar adecuadamente el territorio.

Indudablemente, se reconoce que esto no resulta tan simple cuando se debe operar en una zona con una estructura de urbanización ya consolidada, con calles y construcciones establecidas y con una población instalada.

Esta propuesta continúa con la labor comenzada en el año 2009, en el marco de la Beca de Investigación otorgada por la Universidad Nacional del Nordeste, que trataba sobre la evolución de la red de transporte público de pasajeros en la ciudad de Corrientes. En esa oportunidad se analizan los cambios espacio temporales de la red hasta el presente.

No obstante, en trabajos posteriores se piensa profundizar sobre el estudio del transporte público de pasajeros en función de la densidad demográfica, de las características de la población en cuanto a sus condiciones socioeconómicas y de los centros de acción existentes que organizan la vida cotidiana en la ciudad de Corrientes, su localización, relaciones y sus transformaciones.

Bibliografía

- Angulo Vinuesa, J. y Vidal Dominguez, J. M. (1991). *Los procesos de urbanización*. En Colección Espacios y Sociedades N° 13. Madrid: Síntesis.
- Carbonelli, E. N. y Fernandez, G.M. (1964). *Evolución del transporte en América Latina*. Instituto de la Producción. La Plata: Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de La Plata.
- Cardozo, O. (2004). *Transporte y movilidad en el Gran Resistencia: uso del transporte urbano de pasajeros en la década del 80´* en Comunicaciones Científicas y Tecnológicas. Resistencia: Universidad Nacional del Nordeste.
- De Bossini, J. F. (1935). *Guía General de la Provincia de Corrientes 1934-1935*. Corrientes: Imprenta del Estado.
- Foschiatti de Dell'orto, A. M. H. (1986). *La evolución demográfica de la ciudad de Corrientes: 1588-1980* en "Encuentro de Geohistoria Regional" N° 7, Concordia: Gobierno Municipal de Concordia.
- Foschiatti de Dell'orto, A. M. H. y Bolsi, A. (1993). *La población de la ciudad de Corrientes entre 1588 y 1988. Análisis desde la perspectiva Geográfica* en "Revista

Geográfica” N° 118, Julio-Diciembre. México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

- Gómez, H. (1944). *La ciudad de Corrientes. Turismo, Economía, Información, Historia y Geografía*. Corrientes: Editorial Corrientes.
- Gutiérrez, R. y Sánchez Negrette, Á. (1988). *Evolución urbana y arquitectónica de Corrientes (1850-1988)*. Tomo II. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones en Historia de la Arquitectura.
- Hernando, A. (1983). *Hacia un mundo de ciudades. El proceso de urbanización*. Madrid: CINCEL.
- Informe Coyuntural de las Estructuras Urbanas en la Provincia de Corrientes. (1967). Corrientes: Argentina.
- Maeder, E. y Gutiérrez R. (2003). *Atlas del desarrollo urbano del Nordeste Argentino*. Resistencia: Instituto de Investigaciones Geohistoricas-CONICET.
- Martínez, J. (2009). *El transporte público como marco de la colectividad cotidiana en “Representación Social del Transporte Público”* (2006). Disponible en: http://tsocyps.uatx.mx/eneps/memoria/Procesos%20Urbanos%20y%20Globalizacion/PO NENCIA_DEL_T_P.pdf (14-10-09).
- Meichtry, N. C. (1996). *Tendencias demográficas recientes en Argentina y en las provincias del Nordeste* en “Encuentro de Geohistoria Regional” N° 16, Resistencia: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata.
- Meichtry, N. C. (1993). *Primacía funcional en el sistema urbano argentino: Un concepto de ecología urbana* en “Encuentro de Geohistoria Regional”, N° 13. Chajarí, Entre Ríos: UNLP-CONICET.
- Meichtry, N. C. (1987). *El paisaje y el hombre correntino*. Capítulo 6. Buenos Aires: Emilio Perina.
- Moreno Jiménez, A. y Escolano Utrilla, S. (1992). *Los Servicios y el Territorio* en Colección Espacios y Sociedades N° 19. Madrid: Síntesis.

- Regales Ferrer, M. (1992). *Los Sistemas Urbanos* en Colección Espacios y Sociedades N° 14. Madrid: Síntesis.
- Roccatagliata, J. A. y Beguiristain, S. (1988). *Urbanización y sistema urbano*. Buenos Aires: Sudamericana-Planeta.
- Sanchez Negrette, Á. (1999). *La imagen de ciudad y la generación del 80 en Corrientes* en “*La generación del 80 en Corrientes*”, Anales de la Junta de Historia de la Provincia de Corrientes, N°1. Corrientes: Junta de Historia de la Provincia de Corrientes.
- Schneider, V. (2004). *Opciones de Manejo del Crecimiento Urbano de las ciudades de Corrientes y Gran Resistencia* en “Comunicaciones Científicas y Tecnológicas”. Resistencia: Universidad Nacional del Nordeste.
- Secretaría General de la Gobernación. Dirección de Estadísticas y Censos (2008) *Corrientes en cifras*. Disponible en: www.deyc-corrientes.gov.ar. (14/04/10).
- Seguí Pons, J. M. (1995). *Análisis y estructuración de las redes en el espacio* en “Prácticas de Análisis Espacial”, p.87. Barcelona: OIKOS-TAU Ediciones.
- Seguí Pons, J. M. y Petrus Bey, J. M. (1991). *Geografía de Redes y Sistemas de Transporte* en Colección Espacios y Sociedades, N° 16. Madrid: Síntesis.

Fuentes inéditas.

- Archivo Municipal de la Ciudad de Corrientes: resoluciones relacionadas con el transporte público de Corrientes.

Resoluciones año 1980

Resoluciones año 1981

Resoluciones año 1984

Resoluciones año 1985

Resoluciones año 1988

Resoluciones año 1989

Resoluciones año 1990

Resoluciones año 1991

Resoluciones año 1993

Resoluciones año 1997

Resoluciones año 1999

Resoluciones año 2008.