

EVOLUCIÓN ESPACIAL DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE CORRIENTES DURANTE EL PERIODO 1970- 2009

Vanina Inés Caamaño

Instituto de Investigaciones Geohistoricas- CONICET

Facultad de Humanidades

Universidad Nacional del Nordeste

Argentina

Email: vaica84@yahoo.com.ar

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 colectivo 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 de acción (escuelas, hospitales, etc.) en post a 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 en la ciudad de Corrientes durante el periodo 1970-2009 vinculados con el crecimiento de la población y centros de acción ya mencionados.

Palabras Clave: Transporte de pasajeros, Estructura Urbana, Corrientes (Argentina).

ABSTRACT

During the first decades of the twentieth century tram, rail and waterways, with the traditional system of "Raft" constituted the only means of transport for residents Corrientes City. The emergence of public transport passengers changed this incipient territorial. System while consolidating the areas where this was drawn, has also been changed following the emergence and development of action centers (Schools, hospitals, etc.) In post to serve the needs of the population and boost the expansion of urban area.

The work aims to present a summary of the development of public transport passengers in the city of Corrientes during de period 1970-2009 linked to the growth of population and centers of action already mentioned.

Key Words: Passenger Transport, Urban Structure, Corrientes (Argentina).

1.- INTRODUCCIÓN

1.1.- El Área de Estudio

El territorio sobre el que se desarrollará el esquema de 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. Tanto la fisonomía actual como el proceso de desarrollo de Corrientes, son el resultado de un sitio particular francamente propicio para su asentamiento y de una situación regional que al principio fue desfavorable, y hoy por hoy se encuentra asegurada por la concentración de vías de transporte, que posibilita el cumplimiento de sus funciones básicas. La ciudad de Corrientes (figura N° 1), con respecto a su sitio, se encuentra emplazada en el continente americano, en los hemisferios Sur y Oeste, 27° 15' de latitud Sur y 59° 37' de longitud Oeste. El marco geográfico se circunscribe al sector noroeste de la provincia de Corrientes y en la parte noroeste del departamento Capital, del cual es su cabecera y sus principales vías de accesos son la Ruta Nacional 12, la Provincial 5 y N° 16 respectivamente, que permiten el contacto fluido hacia las distintas provincias del país con fines económicos-laborales o turísticos.

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 sus inicios en la década de los treinta hasta el 2009. El desarrollo del trabajo implica mucho más que la modalidad que elige la población para moverse 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, durante las primeras décadas del siglo XX fueron el tranvía, el ferrocarril y las vías fluviales. Estos constituían los principales elementos de la red de transporte que beneficiaban a los habitantes en sus desplazamientos internos y en su contacto con la región. La creación del transporte público de pa-

sajeros modificó este incipiente sistema territorial. Si bien consolidó las áreas en donde se instaló su recorrido, también fue receptor de modificaciones respondiendo al crecimiento demográfico, a las preferencias espaciales de instalación y a raíz del surgimiento y desarrollo de centros acción (escuelas, hospitales, etc.), buscando responder a las demandas de la población y potenciar la expansión del área urbana, integrando 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 como fue evolucionando el sistema desde sus orígenes y cuales fueron las variaciones producidas a lo largo de los años.

El presente informe presenta una síntesis de la evaluación general de la evolución espacial y temporal de la red de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Corrientes durante el periodo 1970-2009. Se trata de marcar los principales sucesos en la vida de este servicio, remarcando los hitos fundamentales que la signaron. Consideramos que contribuye con un aporte significativo ya que existe escasa bibliografía sobre este tema, y se recurrió a numerosas fuentes inéditas en distintos repositorios de la ciudad.

2.- OBJETIVOS Y METODOLOGIA

El objetivo principal de este artículo consiste en estudiar y analizar la evolución temporal y espacial de la red del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Corrientes. La presente contribución muestra de forma concisa el desarrollo de un trabajo que incluye, en una primera etapa, la determinación de la traza espacial de los recorridos del transporte urbano de pasajeros a través de su localización, relevamiento, identificación y análisis de su sistema. Esta fase implicó un minucioso estudio de la situación del transporte en aquellos años y la identificación de los elementos y/o factores que intervinieron durante el proceso de desarrollo de la red. En la segunda etapa se procedió a aplicar a la digitalización de los recorridos de cada una de las líneas del transporte público

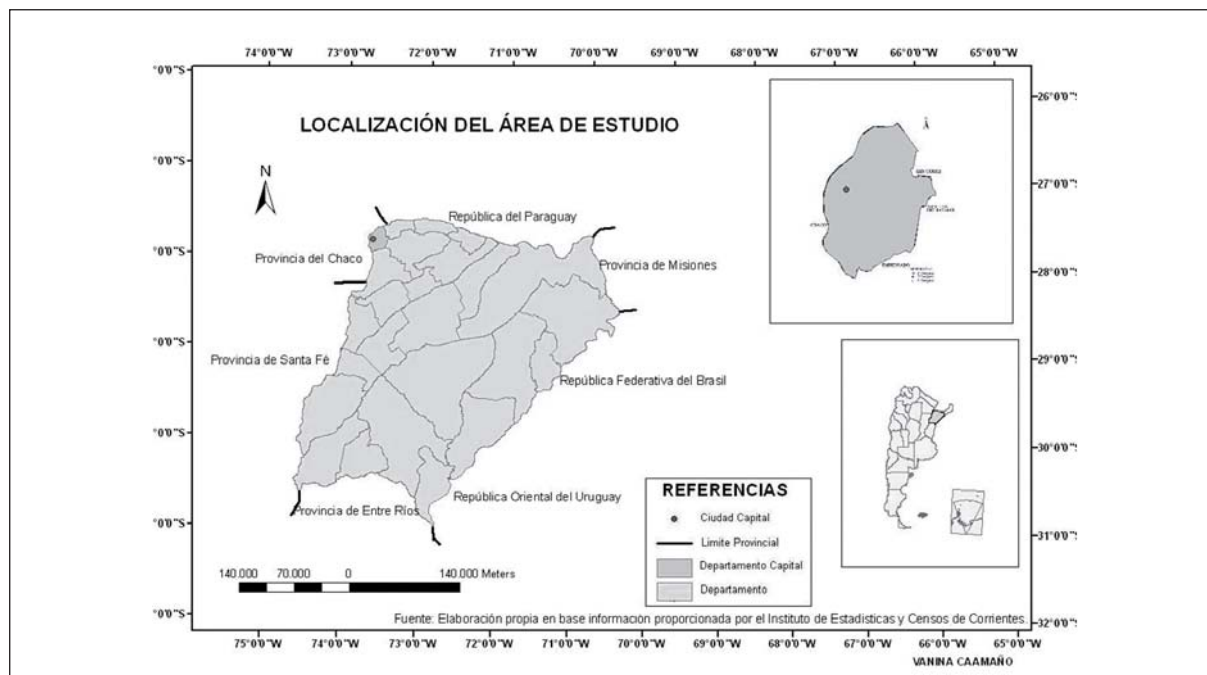


Figura 1.- Situación geográfica de la ciudad de Corrientes.

Fuente: Elaboración propia en base a información brindada por el Instituto de Estadísticas y Censos de Corrientes y por la Municipalidad de la ciudad de Corrientes.

mediante un Sistemas de Información Geográfica (SIG) para poder realizar una periodización por décadas que facilite y organice la información al momento del análisis, lo cual posibilita establecer continuidades y variaciones a nivel temporal y espacial.

Este planteamiento tiene dos elementos que deseamos resaltar como genuinos de nuestro aporte. En primer lugar no hay estudios que versen sobre la evolución del transporte público de pasajeros en la ciudad de Corrientes lo cual, por un lado, le confiere al tema un grado de originalidad significativo; y por otra parte se presenta como un obstáculo dada la carencia de modelos teóricos - metodológicos para el análisis de dicha red de pasajeros. En segundo lugar se logró la reconstrucción de la red del transporte público de pasajeros durante el periodo considerado, a partir de una documentación dispersa en diferentes organismos públicos de la ciudad.

El método de trabajo ha consistido en: a) Recopilación e interpretación de datos generales de interés geográfico a partir de diversas fuentes: bibliográficas, cartográficas Organismos Públicos, y, sobre todo, trabajo de campo (recorridos sistemáticos a pie y conversaciones con funcionarios públicos). b) Elaboración de una síntesis de aquellos elementos de la estructura urbana

que, a las escalas estudiadas, condicionan de manera primordial la estructura, organización y dinámica espaciales. c) Selección y ordenamiento del material recopilado, elaboración de una base de datos para el trabajo cartográfico, elaboración de cartografía de base (uso de Arc Gis 9.2) y material complementario (gráficos, mapas, tablas, cuadros, acorde al tema y problemática del proyecto encarado), y técnicas de análisis espacial mediante uso de SIG.

3.- EVOLUCION ESPACIAL Y TEMPORAL DE LA RED DE TRANSPORTE DURANTE LA DÉCADA 1970-1980

Durante el periodo 1970-1980 la ciudad ya denotaba una fuerte expansión de la mancha urbana hacia el sur y este del sector histórico-administrativo. Se observa además cómo la población comenzaba a ganar espacio en algunos sectores periféricos de la ciudad y como aumentaba con respecto a los décadas anteriores. Así, observamos un crecimiento considerable desde el punto de vista demográfico. Si partimos del análisis de los datos que otorgan los censos de 1960, 1970 y 1980, la población creció de 105.915 habitantes a 137.823 habitantes y de este último dato a 187.757 habitantes lo que demostraba un acelerado proceso de crecimiento de la población. Para apreciar la dinámica de la población, es in-

interesante observar la tasa media anual. Así, podremos advertir que durante el periodo 1960-1970 fue de 5,6 por mil, lo cual nos habla de valores bajos, pero si observamos el periodo 1970-1980 la tasa media anual es de 15,9 por mil lo que acusa un leve crecimiento. (MEICHTRY, 1987: 22)

Durante este periodo la ciudad fue consolidándose con el paso del tiempo y adquiriendo el ritmo propio de los grandes núcleos urbanos. Precisamente de este último aspecto se desprende la diferencia que existe dentro del tejido urbano al definirse dos áreas bien marcadas. Por un lado, en el sector consolidado que ocupa el casco histórico y el espacio ocupado por el crecimiento dado durante el siglo XIX (hasta inmediaciones de la Avenida 3 de Abril), residen aproximadamente 50.000 habitantes, cifra que representa el 42% del total de la población urbana, con densidades medias de 70 hab/ha.

La segunda, semi-urbanizada o no consolidada, es la que corresponde a crecimientos posteriores a lo largo de las principales vías de comunicación, en donde residen aproximadamente 75.000 habitantes con densidades variables, dentro de valores bajos que no superan los 50 hab/ha, excepto algunas zonas de mayor concentración, que superan los 200 hab/ha correspondientes a conjuntos habitacionales FONAVI (Fondo Nacional de la Vivienda) de media densidad. (GUTIÉRREZ y SÁNCHEZ NEGRETTE, 1988: 209.)

De acuerdo con lo señalado por Ramón Gutiérrez y Ángela Sánchez Negrette durante el proceso de transformación económica de la pampa húmeda y el litoral, la ciudad de Corrientes no se benefició todo lo que potencialmente pudo hacerlo, ya que de alguna manera quedó marginada del epicentro perdiendo control de su propia red urbana provincial.

De acuerdo a lo anterior se observa cómo la estructura vial de Corrientes fue de alguna manera limitante, ya que el enlace con los grandes centros urbanos como Buenos Aires fueron habilitados con posterioridad cuando el sur correntino se encontraba sólidamente vinculado a los centros urbanos entrerrianos más próximos. Sin embargo las conexiones Corrientes-Barranqueiras por la vía fluvial fueron en aumento sobre todo a principios y mediados del siglo XX. De la misma manera, Corrientes y Resistencia mantenían un incesante flujo docente-estudiantil debido a la relación que poseían por la Universidad Nacional del Nordeste y su carácter regional, dada la conexión, tanto desde el punto de vista de

la infraestructura (puente interprovincial) como desde la perspectiva educativa (facultades de la UNNE en ambas capitales).

En ese sentido la construcción del Puente General Belgrano (1973) significó un cambio importantísimo tendiente a la complementación urbana entre Corrientes y su vecina, la ciudad de Resistencia. El impacto del acceso del puente a la ciudad también fue importante motivando el traslado de la terminal ferroviaria del ferrocarril General Urquiza y jerarquizando vías de comunicación internas. Su ubicación, como continuidad de la ruta 12, produjo una ruptura de la ciudad acentuando la fricción del tráfico urbano al introducir el tránsito pesado en la avenida 3 de Abril. (GUTIÉRREZ y SÁNCHEZ NEGRETTE, 1988: 212.)

Los problemas que comenzaban a gestarse en la ciudad eran comunes a la mayor parte de las grandes ciudades y se debían en parte al hecho de haber ingresado bruscamente a la "era maquinista" y por otra parte al rápido crecimiento de la población, problemas de la era moderna registrando pocos antecedentes para su solución.

La construcción de conjuntos habitacionales en los últimos diez años, realizados mediante operativas del Banco Hipotecario Nacional y el inicio de planes FONAVI reflejaba cómo la ciudad con el paso de los años iba ampliando su radio urbano extendiéndose más allá del área central.

Todo lo ya señalado se verifica a través del material cartográfico (ver figura N° 2) en el cual, si se observa detenidamente, se advierte como la ciudad no solo cuenta con un mayor número de líneas, sino que también los recorridos comienzan a servir a zonas que gradualmente iban incorporándose a la estructura urbana consolidada. En relación a este hecho, es importante destacar las ampliaciones de los recorridos a fin de satisfacer con el servicio las necesidades de determinadas áreas de la ciudad, como puede observarse en la resolución 393 del año 1975 la que expresa:

Visto: Que por expediente N° 582-E 1973 la Dirección de la Escuela de Educación Especial N° 1 "Doctora Carolina Tobar García" de esta ciudad, solicita que la línea urbana de colectivos N° 6, prolongue su recorrido hasta el establecimiento educacional, y considerando: que, la recurrente fundamenta su peticitorio en razón de carecerse de un medio de transporte que conecte hasta el citado establecimiento y/o con la zona céntrica a los do-

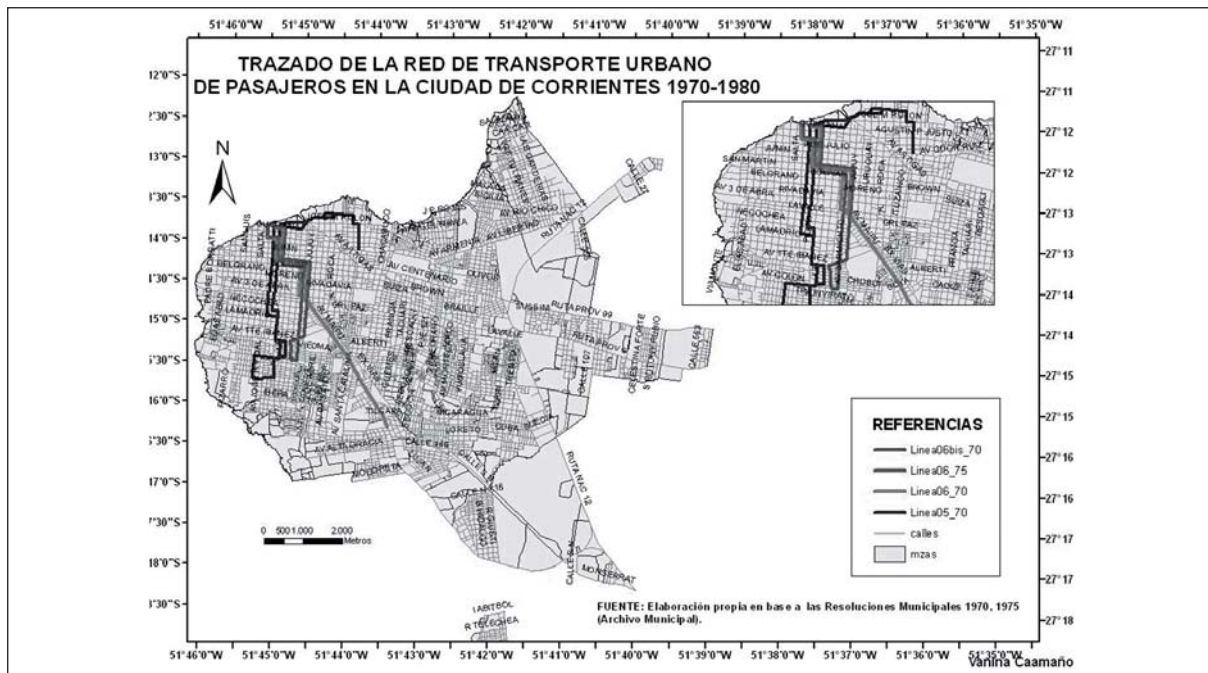


Figura 2.- Trazado de la red de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Corrientes de 1970 -1980

Fuente: Elaboración propia en base a las resoluciones municipales 1970, y 1975.

centes y vecindarios aledaños al mismo y que de esta manera se lograría satisfacer la necesidad de este servicio tan indispensable para la comunidad (...). Por ello: El Intendente Municipal Resuelve: Artículo N° 1: Autorizar a la empresa de la línea urbana de colectivos N° 6 para que prolongue su recorrido normal hasta la Escuela de Educación Especial N° 1 " Doctora Carolina Tobar García". (RESOLUCIÓN N° 393. 1975.)

Es necesario aclarar que en relación a la década del sesenta no se ha encontrado información al respecto. Existen algunas razones que explican ese hecho. Por un lado, puede ser que el servicio se haya mantenido invariable durante esta década; y por otro lado, puede deberse a la pérdida de información, de documentos durante las sucesivas administraciones municipales. Recordemos que el servicio estuvo controlado por la provincia hasta 1964 año en que pasó a manos del municipio.

4.- EVOLUCION ESPACIAL Y TEMPORAL DE LA RED DE TRANSPORTE DURANTE LA DÉCADA 1980-2000.

Para este período la ciudad ya contaba con 187.757 habitantes. La mancha urbana, como se venía perfilando ya desde varios años atrás, se proyectaba 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(...).¹

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 la implantación de 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 N° 1522 DEL AÑO 1984.)

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. (SANCHEZ NEGRETTE, 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 del año 1997.)

Esto último se puede corroborar a través de la cartografía, (véanse figuras N° 3 y 4) 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 imple-

¹ Véase Resolución N° 965 de la ciudad de Corrientes. 1980.

mentación 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 ultima 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 Ca-

bral, Santiago del Estero, Gobernador Ruiz, siguiendo por Pellegrini hasta Brasil, Ferré, Chacabuco hasta Cazadores Correntino. (ORDENANZA MUNICIPAL N° 2455 del año 1993)

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 las tablas 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.

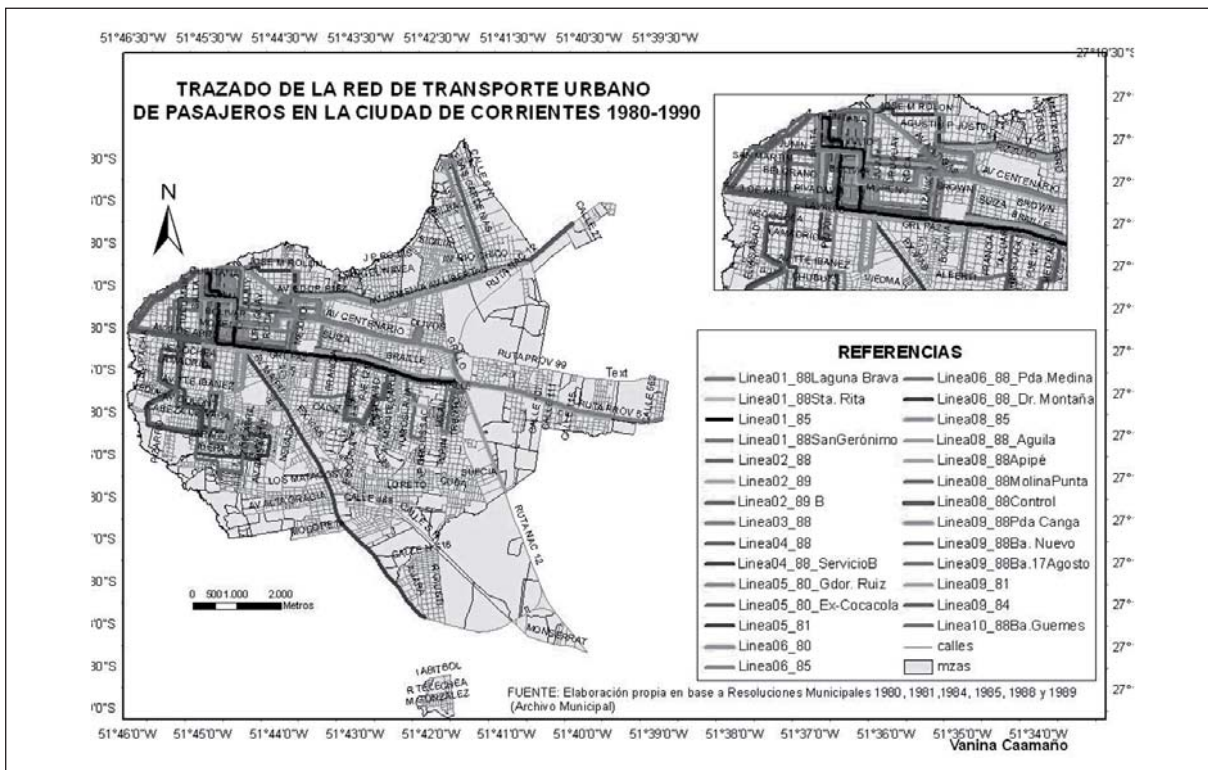


Figura 3.- Trazado de la red de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de corrientes de 1980 - 1990

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

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

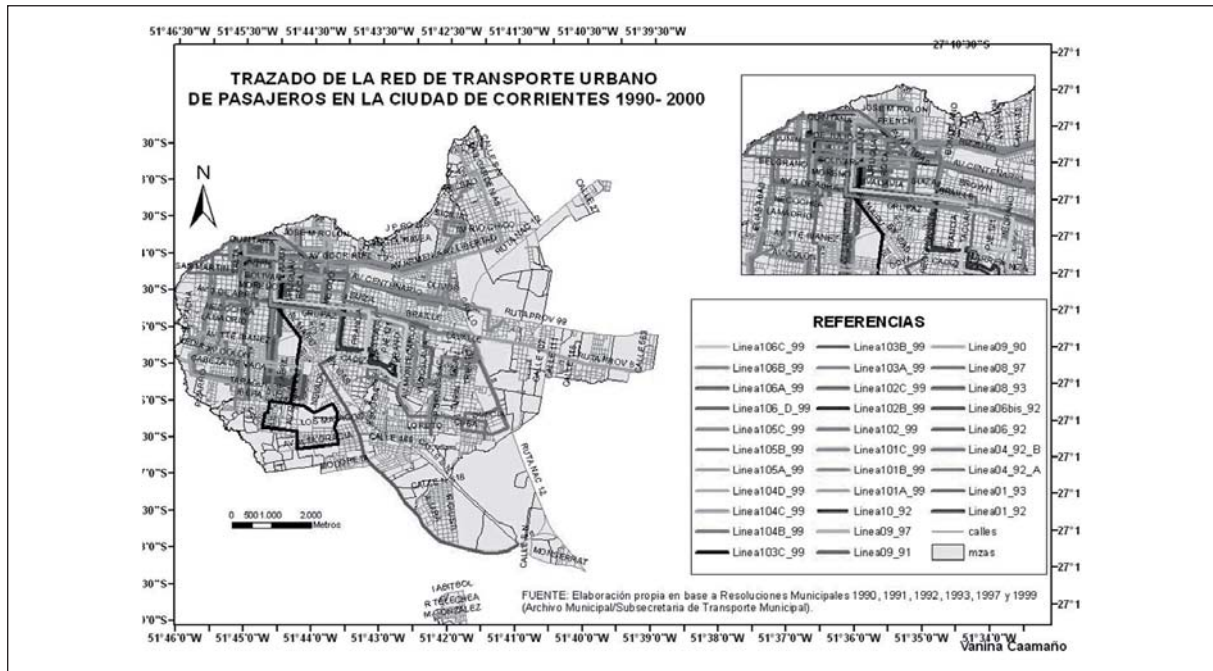


Figura 4.- Trazado de la red de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de corrientes de 1990 - 2000

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

Año	Nº de líneas	Empresa
1980	5, 6	Manuel Aurelio Pedevilla, Tomás Picchio e Hijos S.A.C.I.F. ³ "El Tigre SATICAF" (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

Tabla 1.- Transporte urbano de Pasajeros. Líneas explotadas y empresas en el periodo 1980-1990. Ciudad de Corrientes

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

3 La línea N° 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 N° 5. En: Boletín Oficial de la Municipalidad de la Ciudad de Corrientes. Jueves 23 de octubre de 1980. Año IV. N° 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.

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 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, 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	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

Tabla 2.- Cantidad de líneas explotadas en el periodo 1990-2000

Elaboración propia. Fuente: Resoluciones Municipales de los años 1990, 1991, 1992, 1993, 1997 y 1999. Además contamos 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.

5.- EVOLUCION ESPACIAL Y TEMPORAL DE LA RED DE TRANSPORTE 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 trá-

mites 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) confluyen hacia esta zona, por lo que el servicio de transporte público se concentra en este sector, presentando una

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].

estructura radial como se observa en el plano, (ver figura N° 5). Lo anterior tiene un agravante, ya que para 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 avenida 3 de Abril, avenida Ferré, avenida Independencia y ruta 5. Esta preferencia determina una privación de su desarrollo como ciudad costera y una predilección de convertirse en una ciudad mediterránea.

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 y 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

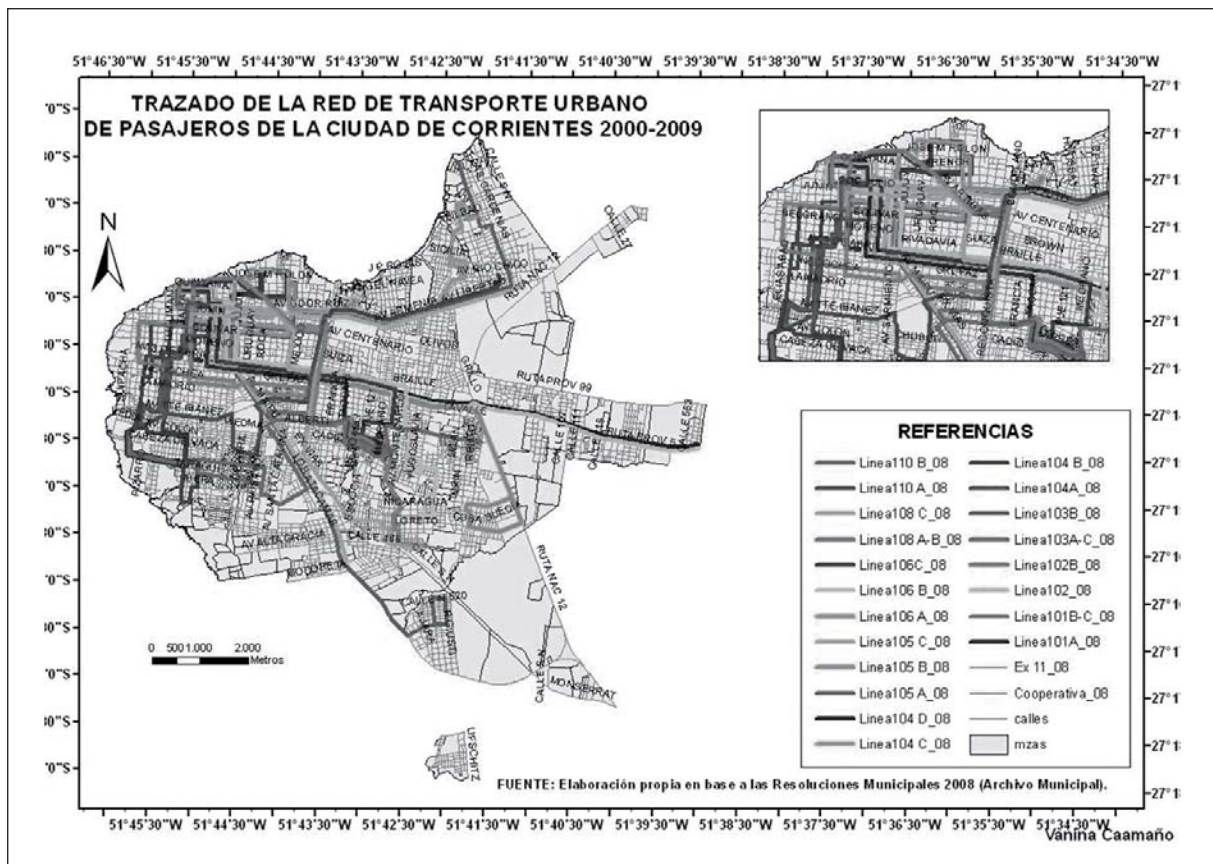


Figura 5.- Trazado de la red de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de corrientes de 2000 - 2009

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

sola línea de transporte para poder movilizarse, como ha venido sucediendo desde hacia 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 densidad 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.

Se debería apuntar 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 zonas carentes del servicio.

La planificación debería ser un tema a considerar 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 se emplazarán y de las que ya están emplazadas. Esto únicamente es factible realizando estudios antes de realizar las inversiones y planificando con sumo cuidado las obras que se tiene pensado realizar. Sin embargo, 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.

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, ignoró estos conceptos 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 en las zonas periféricas como Laguna Brava, Ponce, Pirayú, 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 la Tabla N° 3.

Ese cuadro puede comprenderse mejor si observamos la Figura 6 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 considerado⁶. Así mismo, se observa que en gran parte del periodo se mantiene igual la cantidad de líneas con un total de 9. 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.

6.- CONSIDERACIONES FINALES

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 logró la reconstrucción de la mayor parte del trazado de la red hasta el presente (período 1970-2009). Por otro lado, se logró también un análisis que versó 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 mediante el estudio de temas iniciales

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

Año	Nº de líneas	Empresa
2000	101 A, B y 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, 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, By 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, By 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, By 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, By 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, By 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, By 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, By 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, By 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, By 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

Tabla 3.- Cantidad de líneas explotadas en el periodo 2000-2009

Elaboración propia. Fuente: 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

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) es sobre el manzanero del plano.

En la evolución de la red de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Corrientes en el período 1970-2009 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 a los caracteres del proceso de ocupación del espacio. Este proceso refleja la evolución cultural y económica de la ciudad, que en conjunción fueron definiendo la forma y ocupación del espacio. A su vez el crecimiento demográfico fue generando un tipo de demanda de bienes y servicios, las 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 nece-

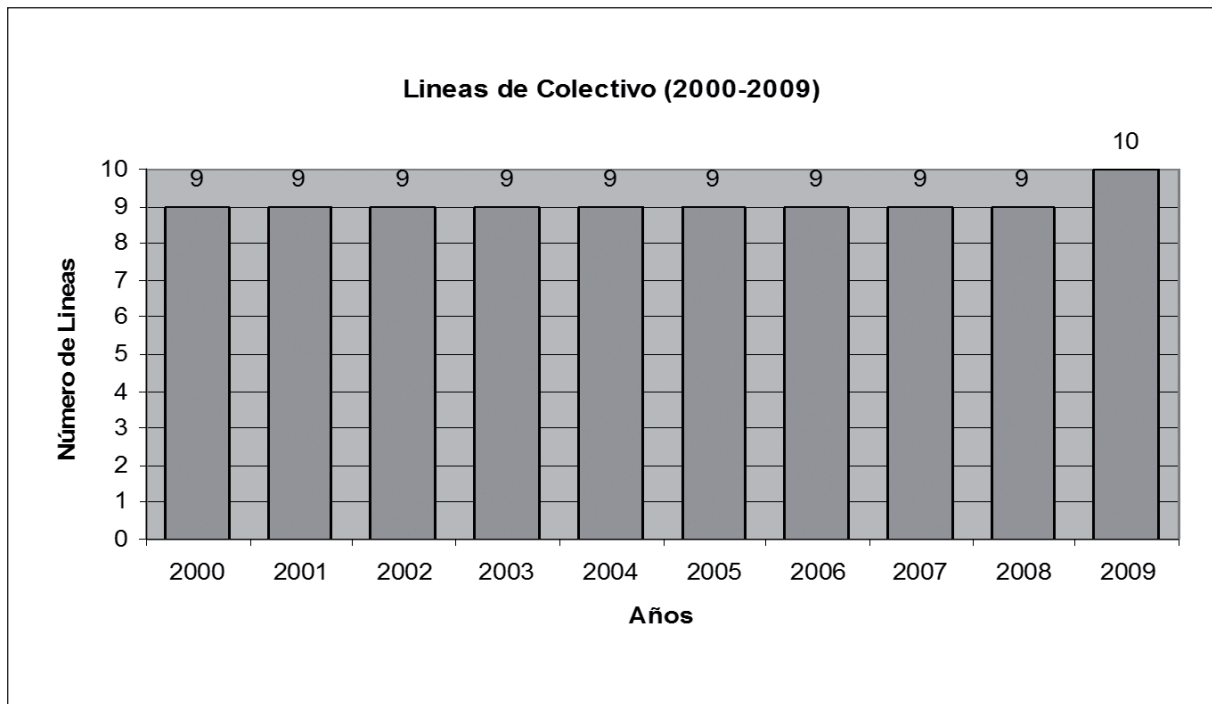


Figura 6.- Número de líneas de colectivo en el periodo 2000-2009

Elaboración propia. Fuente: 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.

alidad 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 habíamos visto, se realizó una concentración sobre el sector de la trama original y los bordes sólo mantenían una ocupación mínima.

La primera década resulta significativa por la mayor concentración 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 partir de la década de los ochenta podemos advertir 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.

A finales 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; y si bien los recorridos se "abrieron" hacia distintos sectores de la periferia, continúan presentando ese carácter radio-céntrico 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.

7.- FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

7.1- Fuentes Inéditas. Archivo Municipal de la Ciudad de Corrientes

Resoluciones N°02 (201-400) 29/01/1970 al 02/03/1970

Resoluciones N°03 (401-600) 02/03/1970 al 24/03/1970

Resoluciones N°05 (801-1000) 21/04/1970 al 14/05/1970

Resoluciones N°06 (1001-1200) 15/05/1970 al 15/06/1970
 Resoluciones N°08 (1401-1600) 15/07/1970 al 11/08/1970
 Resoluciones N°09 (1601-1800) 11/08/1970 al 09/09/1970
 Resoluciones N°10 (1801-2000) 09/09/1970 al 14/10/1970
 Resoluciones N°11 (2001-2242) 14/10/1970 al 09/11/1970
 Resoluciones año 1975
 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

7.2- Bibliografía

ANGULO VINUESA, Julio y VIDAL DOMINGUEZ, Jesús M. *Los procesos de urbanización*. EN: Colección Espacios y Sociedades N° 13. Madrid, Síntesis, 1991.

BOLSI, Alfredo. *La población de la ciudad de Corrientes entre 1588 y 1988. Análisis desde la perspectiva Geográfica*. En: Revista Geográfica N° 118. México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, Julio-Diciembre 1993.

CARBONELLI, Elide Noemí y FERNANDEZ, Guillermo Manuel. *Evolución del transporte en América Latina*. Instituto de la Producción. Universidad Nacional de la Plata. Facultad de Ciencias Económicas. 1964.

CARDOZO, Osvaldo. *Transporte y movilidad en el Gran Resistencia: uso del transporte urbano de pasajeros en la década del 80´*. Universidad Nacional del Nordeste. Comunicaciones Científicas y Tecnológicas 2004.

DE BOSSINI, José Francisco. *Guía General de la Provincia de Corrientes 1934-1935*. Corrientes. Imprenta del Estado. 1935.

FOSCHIATTI DE DELL'ORTO, Ana María Hilda. *La evolución demográfica de la ciudad de Corrientes:*

1588-1980 En: Encuentro de Geohistoria Regional N° 7, Concordia, 1986.

GÓMEZ, Hernán. *La ciudad de Corrientes. Turismo, Economía, Información, Historia y Geografía*. Corrientes, Editorial Corrientes, 1944.

GUTIÉRREZ, Ramón y SÁNCHEZ NEGRETTE, Ángela. *Evolución urbana y arquitectónica de Corrientes (1850-1988)*. Tomo II. Buenos Aires. Instituto de Investigaciones en Historia de la Arquitectura. 1988.

HERNANDO, Agustín. *Hacia un mundo de ciudades. El proceso de urbanización*. Madrid. CINCEL. 1983.

INFORME COYUNTURAL DE LAS ESTRUCTURAS URBANAS EN LA PROVINCIA DE CORRIENTES. Corrientes. Argentina. 1967.

MAEDER, Ernesto y GUTIÉRREZ Ramón. *Atlas del desarrollo urbano del Nordeste Argentino*. Resistencia. Instituto de Investigaciones Geohistoricas CONICET. 2003.

MARTÍNEZ, J. *El transporte público como marco de la colectividad cotidiana*. En: "Representación Social del Transporte Público" 2006. Disponible en Internet:
http://tsocyps.uatx.mx/eneps/memoria/Procesos%20Urbanos%20y%20Globalizacion/PONENCIA_DEL_T_P.pdf (14-10-09).

MEICHTRY, Norma Cristina. *Tendencias demográficas recientes en Argentina y en las provincias del Nordeste*. En: Encuentro de Geohistoria Regional N° 16, Resistencia, 1996.

MEICHTRY, Norma Cristina. *Primacía funcional en el sistema urbano argentino: Un concepto de ecología urbana*. En: Encuentro de Geohistoria Regional N° 13, Chajarí, 1993.

PERINA, Emilio. *El paisaje y el hombre correntino*. Capítulo 6. Buenos Aires, Emilio Perina, 1987.

MORENO JIMÉNEZ, Antonio y ESCOLANO UTRILLA, Severino. *Los Servicios y el Territorio*. EN: Colección Espacios y Sociedades N° 19. Madrid, Síntesis, 1992.

REGALES FERRER, Manuel. *Los Sistemas Urbanos*. EN: Colección Espacios y Sociedades N° 14. Madrid, Síntesis, 1992.

ROCCATAGLIATA, Juan A. y BEGUIRISTAIN, Susana. *Urbanización y sistema urbano*. Buenos Aires, Sudamericana-Planeta, 1988.

SCHNEIDER, Valeria. *Opciones de Manejo del Crecimiento Urbano de las ciudades de Corrientes y Gran Resistencia*. En: Comunicaciones Científicas y Tecnológicas 2004.

SECRETARÍA GENERAL DE LA GOBERNACIÓN. DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS. *Corrientes en cifras*. Disponible en: www.deyc-corrientes.gov.ar. 2008. (14/04/10).

SEGUÍ PONS, Joana María. *Análisis y estructuración de las redes en el espacio*. En: Prácticas de Análisis Espacial. OIKOS-TAU Ediciones. Barcelona, España. 1995. p.87.

SEGUÍ PONS, J. y PETRUS BEY, Joana M. *Geografía de Redes y Sistemas de Transporte*. EN: Colección Espacios y Sociedades N° 16. Madrid, Síntesis, 1991.

