

Transporte público y desigualdad en Corrientes: Estrategias para una movilidad sostenible

Esteban Agustín Payes^a

^a Licenciado en Economía (UNNE). Defensoría de los Vecinos de la Ciudad de Corrientes (Argentina).

Áreas disciplinares: Políticas públicas, transporte urbano, equidad territorial.

Email: agustinpayes@pyta.com.ar

ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-7219-8999>

Resumen

Este artículo analiza cómo la disociación histórica entre la planificación urbana formal de la Ciudad de Corrientes (Argentina), una ciudad intermedia de 439.270 habitantes según el Censo 2022 (INDEC), y la configuración operativa del Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros reproduce y profundiza desigualdades socio-espaciales. El objetivo general es identificar los mecanismos que generan dicha disociación y proponer estrategias de movilidad sostenible orientadas a la equidad territorial. Metodológicamente, se aplica un diseño documental-analítico que integra cuatro componentes: (i) marcos normativos — Nueva Agenda Urbana (NUA) y Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP) en sus cuatro fases y

Cita recomendada

Payes, E. (2026). Transporte público y desigualdad en Corrientes: Estrategias para una movilidad sostenible. *Revista Economía, Gestión y Territorio*, 3(4), 11–38. <https://doi.org/10.4206/rev.egt.2026.v3n4-02>

doce pasos—; (ii) guías técnicas operativas (APTA; TCRP 90/183); (iii) evidencia académica local y regional sobre estructura radioconcéntrica y discontinuidades de trama; y (iv) la serie mensual de datos operativos publicada por la Defensoría de los Vecinos (junio–diciembre 2025) como termómetro de desempeño. Los resultados demuestran que la disociación opera a través de cuatro mecanismos concretos —estructura radioconcéntrica con penalización de periferias, no ingreso a asentamientos y última milla deficitaria, entornos de parada sin accesibilidad universal, y gobernanza fragmentada con métricas insuficientes— que se refuerzan entre sí configurando un patrón sistémico. Se evidencia, además, que el sistema depende críticamente de instrumentos de asequibilidad —el Boleto Estudiantil Gratuito representó entre el 61% y el 70% del total mensual de boletos entre agosto y octubre de 2025— y exhibe alta elasticidad: el ajuste tarifario de noviembre (+46,4%) provocó una caída inmediata del 17% mensual en boletos de Tarifa Plana y una reversión de la recaudación (-27% mensual) en diciembre. Se concluye que la traducción efectiva de la norma a la operación —bajo gobernanza por datos y evaluación ex ante/ex post— constituye condición necesaria para reducir penalidades territoriales, aportando un guion replicable para ciudades intermedias del Nordeste Argentino y América Latina.

Palabras clave

Movilidad urbana sostenible, transporte público, equidad territorial, accesibilidad universal, planificación urbana.

Recibido: 29 de septiembre de 2025.

Aceptado: 10 de mayo de 2026.

Public Transport and inequality in Corrientes: Strategies for sustainable mobility

Esteban Agustin Payes

Abstract

This article analyzes how the historical disjunction between the formal urban planning of Corrientes (Argentina), an intermediate city of 439,270 inhabitants according to the 2022 Census (INDEC), and the operational configuration of its Public Transport System reproduces socio-spatial inequalities. The general objective is to identify the mechanisms generating such disjunction and to propose sustainable mobility strategies oriented toward territorial equity. Methodologically, a documentary-analytical design integrates four components: (i) policy frameworks —New Urban Agenda (NUA) and Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) methodology in its four phases and twelve steps—; (ii) technical handbooks (APTA; TCRP 90/183) for bus priority and pedestrian accessibility; (iii) local and regional academic evidence on radial network structure and discontinuities; and (iv) the

monthly operational data series published by the Ombudsman's Office (June–December 2025) as a performance thermometer. The main findings identify four mechanisms reproducing inequality: radial-concentric structure penalizing peripheries; non-entry to informal settlements and deficient last-mile; non-accessible stop environments; and fragmented governance with insufficient metrics. Operational evidence shows a high share of the Free Student Pass (61–70% of monthly total), signaling system dependence on subsidies and the urgency of combining affordability with accessibility and reliability improvements to expand the paying demand base. It concludes that effectively translating regulation into operations —under data-driven governance and ex ante/ex post evaluation— is a necessary condition to reduce territorial penalties and expand urban opportunities, providing a replicable script for intermediate cities of Northeastern Argentina and Latin America.

Recommended cite

Payes, E. (2026). Transporte público y desigualdad en Corrientes: Estrategias para una movilidad sostenible. *Revista Economía, Gestión y Territorio*, 3(4), 11–38. <https://doi.org/10.4206/rev.egt.2026.v3n4-02>

Key words

Sustainable urban mobility, public transport, territorial equity, universal accessibility, urban planning.

1. Introducción

La Ciudad de Corrientes, capital de la provincia homónima en el Nordeste Argentino, presenta una brecha persistente entre la normativa urbana —códigos y ordenanzas— y el funcionamiento real del Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros (STUP). Esta ciudad intermedia, que cuenta con 439.270 habitantes según el Censo Nacional 2022 del INDEC y representa aproximadamente el 36% de la población provincial (Municipalidad de la Ciudad de Corrientes, 2023), opera un sistema de transporte público estructurado en nueve líneas troncales (101 al 110) con sus correspondientes ramales, concesionado bajo el régimen establecido por la Ordenanza N° 6283/2015 (Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Corrientes, 2015). La flota operativa del servicio se documenta en el Portal de Datos Abiertos del municipio, gestionado por la Secretaría de Movilidad Urbana y Seguridad Ciudadana junto con la Dirección General de Sistemas de Información Geográfica (Municipalidad de la Ciudad de Corrientes, 2026), y aproxima un conjunto del orden de las 120 unidades activas según el seguimiento institucional realizado por la Defensoría de los Vecinos (Defensoría de los Vecinos de la Ciudad de Corrientes, 2026). Este sistema convive con un contexto de creciente motorización individual: a

nivel nacional, la flota vehicular circulante alcanzó 15.552.418 unidades en 2024 (AFAC, 2025), con una proporción de 3,02 habitantes por vehículo. En el ámbito provincial, los datos oficiales de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios (DNRPA), publicados en el portal de datos abiertos del Estado Nacional, reportan 289.170 inscripciones iniciales acumuladas de automotores en Corrientes entre enero de 2000 y abril de 2026, con una intensidad reciente que se mantiene elevada: 9.418 unidades patentadas en 2024 y 13.253 en 2025 (DNRPA, 2026). Este volumen, sumado al parque motovehicular —cuya preponderancia en el Nordeste Argentino es ampliamente documentada—, permite estimar de modo conservador un parque automotor activo provincial superior a las 300.000 unidades, presionando sobre una infraestructura vial y un sistema de transporte público que no ha crecido a la misma velocidad. La literatura académica local documenta déficits de cobertura y operación radial que concentran la oferta sobre pocos ejes, mientras barrios periféricos y asentamientos permanecen con ingreso restringido o nulo, imponiendo mayores tiempos y distancias a los hogares de menores ingresos (Romero Machuca, 2021). A escala metropolitana

na regional, en el Gran Resistencia se observan discontinuidades de trama y barreras de infraestructura que reducen la accesibilidad efectiva, reforzando patrones que penalizan periferias (Alcalá & Scornik, 2015).

En paralelo, el marco normativo municipal ha avanzado en ordenamiento convivencial y tipificación de faltas relacionadas con tránsito y accesibilidad, pero sin una traducción automática en cobertura efectiva ni en conectividad fina con equipamientos y centralidades urbanas, lo cual refuerza la idea de una disociación planificación–operación (Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Corrientes, 2023). La pregunta de investigación que guía este trabajo es: ¿De qué manera la disociación histórica entre la planificación urbana formal y la configuración real del sistema de transporte público reproduce y profundiza desigualdades socio-espaciales, y qué estrategias de movilidad sostenible podrían implementarse para promover un desarrollo urbano más equitativo?

Sobre esta base, el objetivo general del estudio consiste en analizar los mecanismos mediante los cuales la disociación entre la planificación urbana formal y la operación real del transporte público en Corrientes reproduce desigualdades socio-espaciales, e identificar estrategias de movilidad

sostenible orientadas a la equidad territorial. Los objetivos específicos son: (a) caracterizar los rasgos estructurales del sistema correntino (lógica radial, cobertura selectiva, deficiencias de última milla); (b) contrastar el marco normativo-programático (NUA, SUMP) con guías técnico-operativas (APTA, TCRP 90/183) y la regulación municipal vigente; (c) integrar la serie de datos recientes de la Defensoría de los Vecinos (junio–diciembre 2025) como evidencia empírica complementaria para la lectura de desempeño y equidad; y (d) proponer paquetes de movilidad sostenible alineados con SUMP, con indicadores verificables y fases de implementación.

2. Marco conceptual y de política

La Nueva Agenda Urbana (NUA) ubica a la movilidad como vector para la participación social y económica, estableciendo el compromiso de promover acceso para todas las personas a sistemas seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, integrados con la planificación del uso del suelo. Este marco reubica la accesibilidad como objetivo de política pública (United Nations, 2017).

Desde la teoría crítica urbana, la justicia espacial (Soja, 2010) proporciona un marco analítico para diagnosticar asimetrías sistemáticas en la distribución de oportunidades de movilidad y acceso

urbano, enfatizando la necesidad de reconfiguraciones institucionales como condición de cambio. Complementariamente, la literatura sobre transporte en países en desarrollo (Vasconcellos, 2014) advierte sobre una trampa frecuente de política pública: concentrar la intervención en subsidios o ampliaciones incrementales de oferta sin modificar las condiciones que encarecen el viaje (tiempo improductivo, inseguridad, accesibilidad deficiente). Ambos enfoques convergen en una idea central: la mejora de la equidad en movilidad requiere articular norma institucional con operación material del espacio, tarea que la metodología SUMP operacionaliza mediante ciclos de diagnóstico, visión, cartera de medidas y monitoreo con indicadores (Rupprecht Consult, 2019).

Sin embargo, los tres enfoques presentan énfasis distintos que es necesario explicitar para sostener una lectura crítica. Soja (2010) opera desde una perspectiva normativa y geográfica que prioriza la dimensión espacial de la injusticia: el «derecho a la ciudad» se traduce en el reclamo por una distribución equitativa de oportunidades sobre el territorio, pero ofrece menos herramientas operativas para la traducción institucional concreta. Vasconcellos (2014), en cambio, opera desde una sociología económica del transporte: pone el foco en las condiciones materiales del viaje

y los costos generalizados —incluidos tiempo, inseguridad y esfuerzo físico—, mostrando que las políticas de asequibilidad sin mejoras de calidad operativa no expanden la accesibilidad efectiva. SUMP (Rupprecht Consult, 2019) introduce un tercer plano: ofrece la arquitectura procedimental —fases, hitos, KPIs, evaluación ex ante/ex post— que permite traducir los principios de justicia espacial y las advertencias sobre los costos generalizados en planes de acción medibles y replicables. Donde Soja diagnostica desigualdad territorial y Vasconcellos identifica trampas de política, SUMP propone una caja de herramientas para gobernar el cambio. Esta complementariedad metodológica —normativa, sociotécnica y procedimental— es la que permite analizar el caso correntino sin reducirlo ni a una denuncia de inequidad espacial ni a una crítica de la política tarifaria, sino como un problema de gobernanza territorial que exige integrar las tres dimensiones.

Estudios recientes refuerzan esta convergencia: el análisis comparativo de ciudades medias argentinas (Szupiany, 2025) identifica avances desiguales, tensiones entre diagnóstico y acción, y vacíos en la institucionalidad y planificación integrada como obstáculos persistentes; mientras que el estudio de accesibilidad espacial en Neuquén (Perez, 2024) demuestra que la calidad

de vida urbana depende críticamente del acoplamiento entre cobertura del transporte público y configuración de oportunidades territoriales. Estas evidencias recientes confirman que la disociación entre planificación y operación es un patrón regional, lo que otorga relevancia comparativa al caso correntino.

La NUA reconoce el desarrollo orientado al tránsito (TOD), promoviendo coordinación transporte–uso del suelo, mixtura de usos y densidades apropiadas, compacidad y conectividad, evitando dispersión y marginalización periférica. La literatura aplicada (Suzuki et al., 2013; Cervero, 1998; Calthorpe, 1993) aporta criterios e instrumentos para integrar red de transporte y forma urbana, cuidando la no expulsión de hogares de bajos ingresos.

Las directrices SUMP (Rupprecht Consult, 2019) proponen un ciclo de planificación en cuatro fases y doce pasos, con participación, integración transporte–suelo, objetivos medibles, evaluación ex ante y seguimiento ex post. La guía define actividades, hitos y arreglos de gobernanza, financiamiento y fortalecimiento de capacidades, todo apoyado en datos periódicos.

A nivel operativo, TCRP 90/183 y APTA orientan la traducción de principios a proyectos: prioridad al bus (carriles exclusivos, TSP, queue jumps, gestión

de giros e intersecciones) y accesibilidad universal en paradas y entornos peatonales (clear zones, plataformas, cruces acortados, mobiliario e iluminación). Estos instrumentos permiten empaquetar medidas de bajo costo relativo con impactos rápidos y visibles.

El énfasis de la NUA en la función social del suelo y la integración urbana conecta con debates latinoamericanos sobre la regularización de asentamientos informales: la evidencia comparada muestra que la titulación por sí sola no garantiza mejoras sustantivas si no se articula con inversiones en conectividad, espacio público y servicios urbanos —entre ellos, el transporte público (Fernandes, 2011). En Argentina, las iniciativas de integración socio-urbana profundizan esta perspectiva al vincular dimensiones jurídicas y de infraestructura con instrumentos de planificación participativa y uso intensivo de información (Cappa & Cejas Marcovecchio, 2023).

2.1 Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP) como metodología

Las Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2ª ed.) sistematizan un ciclo de planificación en cuatro fases y doce pasos, que integra diagnóstico, visión, cartera de medidas, financiación y monitoreo con indicadores (Rupprecht Consult, 2019). El enfoque SUMP propo-

ne: (i) participación amplia de actores; (ii) integración transporte–uso del suelo; (iii) objetivos medibles derivados de la accesibilidad; (iv) evaluación ex ante y seguimiento ex post; y (v) mejora continua con revisiones periódicas. La relevancia para Corrientes es doble: por un lado, ofrece un procedimiento para alinear la normativa con la operación; por otro, estandariza métricas (p. ej., población a $\leq 300\text{--}500$ m de una parada, tiempos puerta-a-puerta, seguridad vial y asequibilidad del viaje) que permiten objetivar la discusión sobre equidad territorial.

El corpus técnico coincide en que la mejora de la confiabilidad y velocidad comercial del bus exige un conjunto de medidas coordinadas en calzada e intersecciones: carriles exclusivos, prioridad semafórica (TSP), queue jumps, controles de giros y canalizaciones (Ryus et al., 2016; Transportation Research Board, 2003). A nivel de paradas y accesos peatonales, la guía de APTA (2012) fija criterios de accesibilidad universal (zonas libres de obstáculos, cruces acortados, plataformas a nivel, mobiliario fuera de la clear zone), subrayando que la experiencia de viaje debe considerarse puerta a puerta y no solo a bordo. La coherencia entre estos tres planos —planificación (SUMP/NUA), operación priorizada (TCRP) y diseño accesible (APTA)— es condición

necesaria para traducir normas en accesibilidad efectiva.

La fiscalización debe apoyarse en inspecciones programadas y en reportes ciudadanos canalizados por la Defensoría u otra repartición asignada al efecto, con compromisos de respuesta temporal. Se sugiere vincular parte del pago a resultados verificados en campo. Para evitar la degradación por abandono se proponen contratos de mantenimiento con indicadores de resultado: estado de veredas y refugios, funcionalidad de rampas y cruces, iluminación operativa, legibilidad de señalización, limpieza y seguridad del entorno.

2.2 Configuración operativa y brechas de accesibilidad

La literatura local caracteriza el sistema correntino como radioconcéntrico, con convergencia al centro y distribución desigual en bordes, registrándose áreas deficitarias y ausencia de ingreso a asentamientos, lo que eleva tiempos puerta-a-puerta para hogares de menores ingresos (Romero Machuca, 2021).

En la región, el Gran Resistencia muestra discontinuidades viales y fragmentación que reducen la accesibilidad efectiva, reforzando patrones que penalizan periferias (Alcalá & Scornik, 2015). Ello sugiere que la equidad depende del acoplamiento diseño operacional–estructura urbana: donde la trama no

acompaña, la distancia efectiva a la parada se alarga. La estructura radial penaliza viajes periferia–periferia y periferia–subcentros, demandando rediseño jerárquico (troncales–alimentadoras) y reconocimiento de subcentralidades.

Figura 1. Propuesta de queue jumps (intervención de prioridad para buses).



Fuente: Elaboración propia con base en Ryus et al. (2016) y Transportation Research Board (2003).

El no ingreso a asentamientos y la última milla deficitaria encarecen el viaje: APTA (2012) exige clear zones continuas, plataformas y cruces acortados con radios moderados, islas/refugios e iluminación. Sin estos mínimos, la demanda potencial queda reprimida, aunque existan paradas cercanas en el mapa. La variabilidad operativa y la fricción en intersecciones afectan más a quienes dependen del bus. TCRP 183 propone queue jumps, fases semafóricas específicas y canalizaciones; TCRP 90 enfatiza empaquetar medidas

incrementales para beneficios visibles tempranos (Ryus et al., 2016; Transportation Research Board, 2003). La Figura 1 esquematiza una intervención típica de queue jump en intersección, que permite al bus avanzar con luz verde anticipada y reducir demoras.

3. Metodología

El trabajo adopta un diseño documental-analítico con enfoque comparado entre marcos normativos/políticos, guías técnicas operativas y evidencia académica/local. El objetivo es explicar los mecanismos por los que la disociación entre planeamiento formal y operación real del transporte público reproduce desigualdades socio-espaciales en Corrientes, y proponer paquetes de movilidad sostenible (alineados con SUMP) orientados a la equidad.

El corpus se delimita a: (a) marcos de política —Nueva Agenda Urbana (United Nations, 2017) y SUMP (Rupprecht Consult, 2019)—; (b) guías técnicas —APTA (2012), TCRP 90 (Transportation Research Board, 2003) y TCRP 183 (Ryus et al., 2016)—; (c) evidencia académica local/regional —Romero Machuca (2021) y Alcalá & Scornik (2015)—; (d) datos recientes —Defensoría de los Vecinos (junio – diciembre de 2025)—; y (e) soportes teórico-conceptuales —Soja (2010), Suzuki et al. (2013), Cervero (1998), Calthorpe (1993) y Vasconcellos (2014).

La unidad sustantiva es el sistema de transporte urbano de la Ciudad de Corrientes y su relación con la trama urbana (planeada y real). La serie de datos operativos utilizada corresponde al período junio–diciembre 2025, seleccionado deliberadamente como termómetro de desempeño reciente del sistema posterior a cambios significativos de política tarifaria. Este período resulta suficiente para observar tres dinámicas relevantes: (i) la estacionalidad asociada al calendario escolar, con variaciones marcadas del Boleto Estudiantil Gratuito (BEG); (ii) la respuesta de la demanda al shock tarifario de noviembre 2025 (aumento del 46,4% sobre la Tarifa Plana); y (iii) la dinámica de la recaudación bajo distintos niveles de precio. No se pretende establecer tendencias de largo plazo: la serie actúa como evidencia complementaria que se triangula con marcos normativos internacionales y literatura académica especializada.

Indicadores propuestos (SUMP): (i) cobertura y conectividad (población a ≤ 300 –500 m de parada accesible; barreas); (ii) desempeño operativo (tiempos puerta-a-puerta; regularidad; velocidad comercial); (iii) accesibilidad universal (clear zone, plataformas, cruces acortados, radios de giro); (iv) asequibilidad y demanda (participación de gratuidades; tarifa y recaudación); (v) seguridad vial (entornos de parada/intersección).

Procedimientos de análisis: relevamiento de NUA/SUMP; mapeo de medidas transit-supportive (TCRP 90/183) y requisitos APTA; integración teórica (Suzuki et al., 2013; Vasconcellos, 2014); tabulación de la serie Defensoría 2025 con tabla; triangulación entre normativa, técnica y evidencia local; y síntesis propositiva en paquetes SUMP-friendly con secuenciación y métricas.

El enfoque SUMP aporta una metodología replicable: (i) diagnóstico con indicadores de accesibilidad (población a ≤ 300 –500 m de parada accesible; tiempos puerta-a-puerta); (ii) visión y metas vinculadas a equidad territorial; (iii) selección de paquetes con estimación ex ante de impactos; (iv) implementación con asignación de responsables y cronograma; y (v) monitoreo mediante Indicadores clave de desempeño (KPIs, por sus siglas en inglés: Key Performance Indicator) y evaluación ex post para ajustar (Rupprecht Consult, 2019). Para Corrientes, la serie mensual de datos sobre el transporte puede actuar como nodo para seguimiento —aunque exige complementar con cartografía de paradas/red y mediciones de tiempos puerta-a-puerta—.

El ciclo SUMP prescribe una arquitectura de datos que permita monitoreo continuo y evaluación antes y después. Para Corrientes se recomienda institucionalizar un tablero público con métricas mensua-

les: cobertura accesible (cartografía SIG y buffers de 300–500 m), conectividad de trama, tiempos puerta-a-puerta en pares Origen–Destino críticos (mediciones de campo y/o GPS), velocidad comercial y variabilidad del headway por corredor, porcentaje de paradas con plataforma y cruce seguro, siniestros viales en entornos intervenidos, y participación de gratuidades en la demanda. Este tablero, operado por la Unidad Técnica y auditado por la Mesa de Actores y la Defensoría, convierte la evaluación en práctica de gestión y comunicación.

Validez de contenido: correspondencia entre conceptos (accesibilidad, equidad, TOD—Transit-Oriented Development—) y fuentes troncales; confiabilidad: tabla que deriva de la serie Defensoría sin imputaciones. Limitaciones: datos agregados y sin desagregación espacial; antigüedad de parte del corpus clásico compensada con fuentes 2019–2025; no se atribuye causalidad—las propuestas requieren evaluación ex ante/ex post (SUMP).

3.1. Alcances y limitaciones

Corrientes puede servir como caso demostrativo para la región NEA, articulando evidencia local con un esquema de gobernanza por datos, pilotos replicables y evaluación ex ante y ex post. La comparabilidad no implica copiar, sino traducir principios a la geometría, al tráfico y a la morfo-

logía locales, cuidando la integración socio-urbana y la no expulsión en procesos de valorización del suelo.

Muchas ciudades intermedias latinoamericanas comparten rasgos con Corrientes: crecimiento periférico discontinuo, trazas radiales hacia un centro histórico, discontinuidades de trama y restricciones fiscales. El enfoque NUA/SUMP y las guías APTA y TCRP 90/183 ofrecen un repertorio adaptable que no requiere megaproyectos para generar mejoras tangibles. La clave es identificar dónde un minuto ahorrado o un cruce seguro agregado produce mayor redistribución de oportunidades urbanas.

Los datos recientes corresponden a la Defensoría de los Vecinos (junio – diciembre de 2025). La lectura debe entenderse como un termómetro de desempeño más que como una serie estadística de largo plazo. Por eso se propone institucionalizar un tablero SUMP con indicadores y publicación mensual de resultados, permitiendo evaluaciones ex ante/ex post y correcciones iterativas. El alcance de este estudio es propositivo-analítico. Se focaliza en el vínculo entre planificación formal y operación real del transporte público, con énfasis en accesibilidad efectiva y equidad territorial. No reemplaza estudios de demanda con modelación, sino que fija un marco de decisión y una cartera de medidas consistentes con NUA/SUMP y

con guías técnicas (APTA; TCRP 90/183), apoyadas en evidencia local y regional.

4. Mecanismos de reproducción de desigualdad socio-espacial

El desacople norma–operación y su traducción institucional incompleta vulneran la justicia espacial al impedir que la norma se convierta en accesibilidad efectiva (United Nations, 2017; Soja, 2010; Rupprecht Consult, 2019). La estructura radioconcéntrica concentra beneficios en centralidades y penaliza periferias con tiempos y caminatas superiores (Romero Machuca, 2021; Alcalá & Scornik, 2015). El no ingreso a asentamientos y la distancia efectiva mayor que la geométrica reflejan carencias de última milla; APTA define mínimos de clear zone, plataformas y cruces para asegurar acceso universal (APTA, 2012). La variabilidad de intervalos y la fricción en intersecciones afectan la confiabilidad; TCRP 183 y TCRP 90 recomiendan paquetes de prioridad al bus (queue jumps, TSP, gestión de giros) con beneficios incrementales (Ryus et al., 2016; Transportation Research Board, 2003). La alta participación de gratuidades (BEG) sugiere dependencia de instrumentos de asequibilidad; equilibrar con mejoras de accesibilidad/confiabilidad amplía la base de demanda y sostiene el sistema (Vasconcellos, 2014).

4.1 Estructura radioconcéntrica y concentración de centralidades

Una red que privilegia la convergencia al centro amplifica disparidades cuando las oportunidades urbanas (empleo, servicios educativos y de salud) no están distribuidas homogéneamente. En ese esquema, los hogares periféricos enfrentan trayectos más largos, mayor cantidad de transbordos (si existieran opciones) o caminatas extensas hasta ejes servidos. La literatura local muestra que esta geografía de la oferta se corresponde con tiempos de espera altos y variabilidad en frecuencias (Romero Machuca, 2021). La reproducción de la desigualdad ocurre cuando estas condiciones se vuelven sistemáticas, es decir, independientes de coyunturas, y se solapan con déficits socio-urbanos (Alcalá & Scornik, 2015).

4.2 Ausencia de ingreso a asentamientos y última milla deficitaria

El no ingreso de los ramales a asentamientos es un mecanismo crítico de exclusión: genera costos de acceso (tiempo, esfuerzo físico, inseguridad) que desincentivan viajes o los desplazan hacia modos menos seguros/eficientes. El diseño de la última milla —veredas transitables, cruces seguros, iluminación, señalización— se vuelve determinante (APTA, 2012). Donde la vialidad es precaria (pendientes, suelo blando, anegabilidad), la distancia

geométrica a la parada subestima la distancia efectiva. En términos NUA/SUMP, esto se traduce en menor capacidad de elección y, por ende, en menor acceso a oportunidades.

4.3 Entornos de parada no accesibles y riesgos de seguridad vial

La accesibilidad universal exige clear zones libres de obstáculos, plataformas que permitan ascenso/descenso seguro, y cruces con radios de giro moderados, islas peatonales y tiempos semafóricos adecuados (APTA, 2012). En ausencia de estos elementos, personas con movilidad reducida, niñez y personas mayores sufren un castigo adicional, lo que refuerza la inequidad. Guías como TCRP 183 recomiendan medidas específicas de gestión de calzada (estrechamiento razonable de carriles, refugios peatonales, control de giros) que, además de mejorar la operación del bus, reducen la exposición al riesgo (Ryus et al., 2016).

4.4 Gobernanza fragmentada y métricas insuficientes

La disociación entre planeamiento y operación también es institucional. Sin metas verificables ni indicadores de accesibilidad/eqüidad, la política pública carece de retroalimentación para corregir trayectorias. El enfoque SUMP provee la arquitectura de gobernanza —participación, evaluación, coordinación in-

tersectorial— para cerrar esta brecha (Rupprecht Consult, 2019). En paralelo, la literatura de integración socio-urbana subraya la necesidad de instrumentos de información a escala barrial para orientar intervenciones y monitorearlas (Cappa & Cejas Marcovecchio, 2023).

4.4 Evidencia operativa reciente: serie Defensoría 2025

Como termómetro reciente, los datos de la Defensoría de los Vecinos para el período junio–diciembre de 2025 muestran una dinámica compleja en el sistema de transporte, sintetizada en la Tabla 1. Se observa una alta participación del Boleto Estudiantil Gratuito (BEG) en el total de boletos emitidos junto con la Tarifa Plana (TP), lo que indica una fuerte dependencia de las gratuidades para el acceso al transporte público.

Hallazgos clave: la demanda de TP, entre junio y octubre, presenta variaciones mensuales acotadas (entre -6% y +3,1%). En noviembre la TP baja a 371.347 (-17% vs octubre) y en diciembre a 350.769. La demanda BEG es alta en junio, agosto, septiembre y octubre ($\approx 0,95$ – $1,02$ millones) y cae en julio (519.085) y diciembre (448.607), un patrón compatible con estacionalidad del calendario escolar. En precio y recaudación, el boleto TP vale \$1.290 hasta octubre y sube a \$1.890 en noviembre (+46,4%). Con ese salto tarifario, la recaudación crece en noviem-

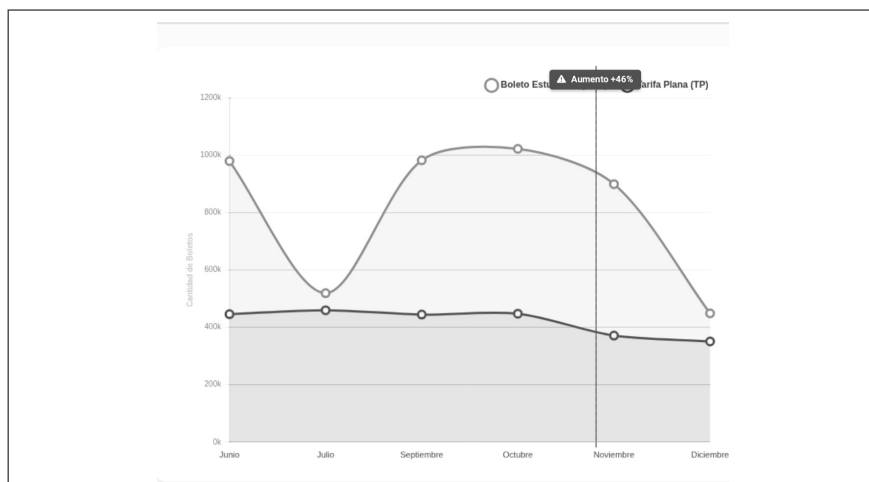
Tabla 1. Serie de indicadores mensuales del sistema de transporte (junio–diciembre 2025).

Mes 2025	TP (viajes)	BEG (viajes)	Var. m/m TP (%)	Var. i/a TP (%)	Var. i/a BEG (%)	Precio TP (\$)	Recaud. % m/m	Recaud. % i/a
Jun	445.771	978.738	1,6%	7,6%	-1,1%	1.290	-4,1%	+33,3%
Jul	459.578	519.085	3,1%	-10,9%	-12,2%	1.290	-16,8%	+15,4%
Ago	432.042	946.163	-6,0%	-4,2%	-15,4%	1.290	+16,9%	+18,4%
Sep	444.423	981.686	2,9%	-6,3%	-11,2%	1.290	+3,0%	+18,8%
Oct	447.418	1.021.614	0,7%	-8,7%	-15,9%	1.290	+1,9%	-12,4%
Nov	371.347	898.670	-17,0%	-11,1%	-9,5%	1.890	+25,8%	+30,5%
Dic	350.769	448.607	-5,5%	-25,1%	-34,6%	1.890	-27,0%	+4,7%

Fuente: Defensoría de los Vecinos. Informe mensual del Sistema de Transporte (junio–diciembre 2025), elaboración propia en base a datos de la Municipalidad de la Ciudad de Corrientes.

bre (+25,8%) pese a la caída de viajes; en diciembre, con precio constante, la recaudación cae -27%, sugiriendo retracción general de la demanda y/o del mix de boletos. En lectura interanual, TP

es positiva en junio (+7,6%) y negativa desde julio, con mínimo en diciembre (-25,1%). BEG es negativa todo el período, con mínimo en diciembre (-34,6%).

Figura 2. Evolución mensual de la emisión de boletos: Tarifa Plana (TP) y Boleto Estudiantil Gratuito (BEG), junio–diciembre 2025.

Fuente: Línea de mayor amplitud corresponde al BEG; línea inferior corresponde a TP. La línea vertical marca el ajuste tarifario de noviembre 2025 (+46,4%). Fuente: Defensoría de los Vecinos de la Ciudad de Corrientes (2025), elaboración propia.

Tabla 2. Indicadores derivados de demanda y participación TP/BEG (junio–diciembre 2025).

Mes	TP	BEG	Total (TP+BEG)	TP / Total	Precio TP (\$)
Jun	445.771	978.738	1.424.509	31,3%	1.290
Jul	459.578	519.085	978.663	47,0%	1.290
Ago	432.042	946.163	1.378.205	31,3%	1.290
Sep	444.423	981.686	1.426.109	31,2%	1.290
Oct	447.418	1.021.614	1.469.032	30,5%	1.290
Nov	371.347	898.670	1.270.017	29,2%	1.890
Dic	350.769	448.607	799.376	43,9%	1.890

Fuente: Defensoría de los Vecinos. Informe mensual del Sistema de Transporte (junio–diciembre 2025), elaboración propia en base a datos de la Municipalidad de la Ciudad de Corrientes.

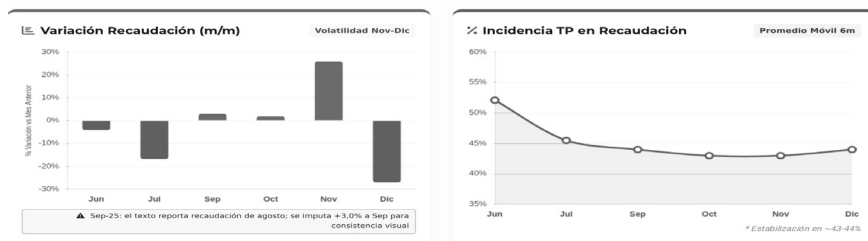
La Figura 2 visualiza la evolución mensual de ambas series y permite observar el quiebre asociado al ajuste tarifario de noviembre.

Se define como Pasajeros Equivalentes (PE) a la sumatoria ponderada de todos los pasajeros que abonan distintas tarifas, expresada como métrica móvil acumulada anualizada (12 meses) equivalente a la tarifa básica. Es importante destacar que los valores de PE no son comparables directamente con los cortes de boletos mensuales reportados en la Tabla 2, dado que el PE constituye un indicador acumulado-móvil mientras que los cortes son flujos mensuales. Se observa que en octubre de 2023 (Defensoría de los Vecinos, 2025) se alcanzó un máximo de 21,6 millones de PE (acumulado anualizado) y desde allí la serie cayó mes a mes hasta febrero de 2025, que llegó a los 14,9 millones de PE. En diciembre de 2025 volvió a tocar un mínimo de 14,1 millones de PE (acumulado anualizado).

La literatura de transporte en países en desarrollo (Vasconcellos, 2014) advierte una trampa frecuente: concentrar la política en subsidios o en ampliaciones incrementales de oferta sin modificar las condiciones que encarecen el viaje (tiempo improductivo, inseguridad, accesibilidad deficiente). Los datos recientes de Corrientes refuerzan la importancia de este enfoque, ya que la sostenibilidad del sistema depende no solo de la asequibilidad, sino también de atraer a más pasajeros que paguen la tarifa completa a través de mejoras en la calidad del servicio.

Los datos aportados no solo actualizan las cifras, sino que refuerzan la urgencia de las estrategias de movilidad sostenible propuestas. El análisis de esta serie de datos permite profundizar en tres áreas críticas: la sostenibilidad financiera, la necesidad de mejores indicadores de gestión y la compleja relación entre tarifas y demanda.

Figura 3. Variación mensual de la recaudación e incidencia de la Tarifa Plana en los ingresos del sistema, junio–diciembre 2025.



Nota: panel izquierdo: variación porcentual de la recaudación respecto del mes anterior; panel derecho: participación de la Tarifa Plana en la recaudación total (promedio móvil de seis meses).

Dependencia de gratuidades y sostenibilidad. Los datos confirman una estructura de demanda con fuerte peso de gratuidades. En agosto, el sistema registró 946.163 boletos BEG frente a 432.042 de Tarifa Plana, es decir, más de dos BEG por cada TP. Esta composición vuelve especialmente sensible la sostenibilidad financiera a lo que ocurra con la base de usuarios que paga tarifa plena. En esa línea, la Defensoría estima que en agosto los pasajeros por día hábil que abonaron TP fueron 8.404, valor muy lejos de los casi 19.000 observados en algunos meses de 2023. En términos de política pública, esto refuerza la necesidad de medidas que recuperen demanda paga —mejoras de calidad, confiabilidad y accesibilidad (por ejemplo, prioridad al bus y conectividad de última milla)— para evitar que el sistema dependa crecientemente de compensaciones y subsidios.

Impacto de la política tarifaria. En el análisis interanual de agosto aparece una dinámica clave: el precio del boleto habría aumentado 30,3% entre agosto de 2024 y agosto de 2025. Aun con caída de cortes TP (−4,2% interanual, según el informe), la recaudación total crece (+18,4% interanual) y, al desagregar, la recaudación TP sube +24,8% interanual. Esto sugiere que el efecto precio puede sostener ingresos a corto plazo, pero deja un riesgo: si la cantidad sigue ajustando, se erosiona la base de usuarios pagos. Ese riesgo se vuelve evidente con el shock de noviembre: el boleto aumenta 46,4%, la recaudación salta +25,8% m/m en el momento, pero en diciembre se revierte con una caída de −27% m/m, atribuida a la fuerte contracción de demanda tras el aumento. La Figura 3 sintetiza esta dinámica: el panel izquierdo muestra la variación mensual de la recaudación, evidenciando el pico de noviembre y

la corrección de diciembre; el panel derecho muestra la incidencia de la Tarifa Plana en la recaudación total, con tendencia a la estabilización en torno al 43–44%.

4.6. Síntesis interpretativa de los mecanismos

Del análisis se identifican tres dinámicas centrales que articulan los hallazgos del estudio. Primera: los cuatro mecanismos —estructura radioconcéntrica, no ingreso a asentamientos y última milla deficitaria, entornos de parada inaccesibles y gobernanza fragmentada— no operan de manera aislada sino que se refuerzan entre sí, configurando un patrón sistémico de reproducción de desigualdad: la red radial concentra oportunidades en el centro y amplía la distancia efectiva para hogares periféricos; los entornos de parada sin accesibilidad universal reprimen la demanda de personas mayores, niñez y personas con movilidad reducida; y la fragmentación institucional, sin métricas verificables de equidad, impide la corrección de estas asimetrías. Segunda: la evidencia operativa de la Defensoría (junio–diciembre 2025) confirma el patrón en cifras concretas; la alta participación del Boleto Estudiantil Gratuito (61% a 70% del total mensual entre agosto y octubre) no constituye un logro de equidad en sí mismo, sino un síntoma de que los instrumentos de asequibilidad —siendo

necesarios— resultan insuficientes para sostener un sistema económicamente viable. Tercera: el shock tarifario de noviembre 2025 (+46,4%) y su efecto inmediato (caída del 17% mensual en TP y reversión de la recaudación en diciembre, -27% m/m) demuestran la elasticidad de la demanda y la fragilidad de un sistema cuya base estructural no se modificó. En consecuencia, solo un abordaje integrado de los cuatro mecanismos —y no la intervención aislada sobre cada uno— puede revertir el patrón documentado. Esta interpretación da paso a la discusión sobre estrategias de movilidad sostenible que se desarrolla a continuación.

5. Estrategias de movilidad sostenible orientadas a la equidad

Red jerárquica con prioridad al bus (troncales + alimentadoras): carriles exclusivos en tramos de saturación, TSP y queue jumps, gestión de giros y canalizaciones; racionalización del espacio y ubicación de paradas para minimizar conflictos (Transportation Research Board, 2003; Ryus et al., 2016).

Paradas accesibles y mejoramiento de la última milla: clear zone continua, plataformas/refugios, cruces acortados con radios moderados e islas/refugios, iluminación y drenaje, y mobiliario fuera de la ruta peatonal (APTA, 2012).

Integración socio-urbana: coordinación de regularización del suelo con

conectividad fina y equipamientos; paradas-umbral en bordes de barrios; trazas locales conectadas a corredores; enfoque integral y participativo (Cappa & Cejas Marcovecchio, 2023; Fernandes, 2011).

Gestión inteligente y tecnología: TSP adaptativa por horario/ocupación; Localización Automática de Vehículos (AVL, por sus siglas en inglés: Automatic Vehicle Location), información en tiempo real, señalización dinámica y control de giros programable; pilotos con evaluación ex ante/ex post (Rupprecht Consult, 2019; Ryus et al., 2016).

Integración transporte–uso del suelo (TOD): centralidades y mixtura de usos sobre corredores priorizados, con instrumentos de gobernanza y financiamiento, cuidando la no expulsión de hogares (United Nations, 2017; Suzuki et al., 2013; Cervero, 1998).

Secuenciación por fases: Fase 1 (0–6 meses) —última milla de bajo costo y pilotos TSP/queue jumps—; Fase 2 (6–24 meses) —carriles exclusivos y alimentadoras, racionalización de paradas—; Fase 3 (24–48 meses) —extensión de corredores, revisión SUMP y metas ampliadas—.

Indicadores y evaluación (SUMP): porcentaje de población a ≤ 300 –500 m de parada accesible; tiempos puerta-a-puerta; regularidad y velocidad; porcentaje de paradas con plataforma/refugio; cruces acortados; siniestros en

entornos de parada; participación de gratuidades; tarifa real; percepción de seguridad/accesibilidad.

La implementación escalonada demanda una ruta crítica que asegure compatibilidad obra–operación. En Fase 1, las intervenciones de última milla se programan por micro sectores (200–400 m lineales) para evitar bloqueos simultáneos de veredas y cruces, con señalización temporal accesible. Los pilotos TSP/queue jumps se seleccionan en intersecciones con control centralizable o posibilidad de actualización de controladores. En Fase 2, los carriles exclusivos y la gestión de giros se ejecutan por tramos con desvíos señalizados y fiscalización coordinada; se racionaliza el espaciamiento de paradas y se relocalizan las que generan conflictos. En Fase 3, la estandarización de entornos accesibles y la revisión SUMP requieren un sistema de mantenimiento programado (veredas, refugios, señalización) y auditorías periódicas con publicación de indicadores.

Riesgos y mitigaciones. Riesgo de desalineación institucional: mitigar con gobernanza SUMP (roles, cronograma, presupuesto y monitoreo). Riesgo de conflictos en calzada: mitigación con proyectos ejecutivos y fiscalización. Riesgo de baja adopción: mitigación con participación y comunicación.

5.1. Red jerárquica con prioridad al bus (troncales + alimentadoras)

Objetivo. Incrementar velocidad comercial y confiabilidad en corredores críticos, y acercar el servicio a barrios con acceso deficitario.

Medidas (TCRP 90/183).

- Carriles exclusivos para buses con posición adecuada (lateral/central) según la sección de vía y los giros predominantes.
- Prioridad semafórica (TSP) en intersecciones, queue jumps y through-lanes específicos para el bus en movimientos conflictivos.
- Gestión de giros (prohibiciones selectivas o fases protegidas), canalizaciones y esquinas compactas para reducir conflictos y demoras.
- Señalización y marcación clara de la jerarquía de red y de las zonas de parada.

Resultados esperables y condiciones. La combinación de estas medidas —aun con bajo costo relativo— tiende a reducir demoras y variabilidad de viaje (Transportation Research Board, 2003; Ryus et al., 2016). Su eficacia depende de fiscalización, calibración semafórica y mantenimiento.

5.2. Paradas accesibles y mejoramiento peatonal (última milla)

Objetivo. Eliminar barreras en el acceso, especialmente en y hacia asentamientos y barrios periféricos.

Medidas (APTA, 2012).

- Clear zone continua en veredas ($\approx 1,5$ m mínimo como referencia operativa), con mobiliario fuera de esa franja.
- Plataformas a nivel y refugios con información visible; iluminación y drenaje adecuados.
- Cruces acortados con islas/refugios, radios de giro moderados y tiempos semafóricos aptos para cruce seguro.

La Figura 4 ilustra el contraste entre un entorno de parada sin condiciones de accesibilidad y un entorno con accesibilidad universal, evidenciando cómo el diseño peatonal y los elementos del entorno de parada inciden directamente en la posibilidad efectiva de uso del sistema por parte de personas mayores, niñez y personas con movilidad reducida.

Figura 4. Comparación entre un entorno de parada no accesible (izquierda) y un entorno con accesibilidad universal (derecha).



Fuente: Elaboración propia con base en American Public Transportation Association (2012).

Resultados esperables. Mejora de seguridad y comodidad, reducción de

tiempos puerta-a-puerta, aumento de la demanda potencial en grupos hoy penalizados (personas mayores, niñez, personas con movilidad reducida).

5.3. Integración socio-urbana y movilidad en barrios populares

Objetivo. Asociar la regularización del suelo y del tejido urbano con conectividad fina (trazado, cruces, paradas) y equipamientos.

Fundamento (Fernandes, 2011; Cappa & Cejas Marcovecchio, 2023). La titulación sin obras de movilidad y espacio público no produce accesibilidad. Los programas de integración socio-urbana contemporáneos promueven abordajes integrales y participativos, útiles para priorizar inversiones desde datos barriales.

Medidas.

- Abrir y conectar tramas locales a corredores servidos, priorizando ejes peatonales y de tránsito local.

Localizar paradas y refugios en umbral de barrios, con accesos seguros y señalizados.

- Coordinar con equipamientos (salud, educación) y servicios (recolección, luminarias) para sinergias territoriales.

5.4 Gestión inteligente y seguimiento con métricas SUMP

Objetivo. Establecer metas verificables e

institucionalizar un sistema de monitoreo.

Medidas (Rupprecht Consult, 2019).

- Definir KPIs de accesibilidad y equidad: población a ≤ 300 –500 m de una parada accesible; tiempos puerta-a-puerta a centralidades; incidencia de siniestros en entornos de parada; asequibilidad (gasto del hogar en transporte).
- Integrar la serie mensual de datos (TP, BEG, recaudación, pasajeros/día hábil) como tablero de seguimiento; publicar series abiertas.
- Programar evaluaciones ex ante/ex post de paquetes de medidas (por ejemplo, piloto de TSP en un corredor) con criterios de éxito explícitos.

5.5 Ruta crítica de implementación

La serie mensual de la Defensoría (junio – diciembre de 2025) evidencia una participación elevada de gratuidades (BEG) dentro del total de transacciones (TP+BEG) y un comportamiento relativamente contenido de la demanda general. En clave de Vasconcellos (2014), ello sugiere que los instrumentos de asequibilidad sostienen mínimos de acceso, pero la demanda inducida por incrementos de confiabilidad y por reducción de fricción en intersecciones aún no se despliega. La relación BEG/TP alerta sobre la sensibilidad social ante deterioros operativos y habilita una hipótesis de política: mejoras visibles de prioridad al bus (TSP/queue jumps) y de última milla (plataformas y

cruces seguros) podrían traducirse en tiempos menores y en un reequilibrio de la proporción de usuarios no beneficiarios, elevando la sostenibilidad del sistema sin afectar el acceso de los grupos protegidos.

5.6 Matriz de trazabilidad de decisiones

Para la conectividad fina, los alimentadores deben operar con frecuencias coordinadas con las troncales y con paradas-umbral en bordes de barrios. En asentamientos donde no es viable el ingreso del bus, la mejora de última milla debe asumir protagonismo mediante veredas continuas, plataformas accesibles y cruces acortados. Este esquema, alineado con APTA y TCRP 90/183, permite capturar beneficios incrementales sin esperar obras mayores.

La evidencia sintetizada sugiere que el rediseño debe orientarse a una red jerárquica con corredores troncales y servicios alimentadores, disminuyendo la dependencia del único destino central. Este enfoque reduce transferencias en el área central, acorta caminatas en periferias y crea conexiones periferia-periferia a través de subcentros. La racionalización del espaciamiento de paradas y su reposición en lugares con mejor protección peatonal y cruce seguro contribuye a un servicio más rápido y con mayor seguridad para las

personas usuarias.

6. Discusión integradora y aportes

La lectura combinada de NUA (United Nations, 2017) y SUMP (Rupprecht Consult, 2019) desplaza el énfasis desde la mera provisión de líneas hacia la capacidad del sistema para reducir la fricción espacial y temporal entre personas y oportunidades reales. Ello exige adoptar indicadores que midan la calidad de llegada más que la cantidad de trazas: cobertura a 300–500 m en condiciones accesibles, continuidad peatonal, tiempos puerta-a-puerta robustos al clima y a la hora, y riesgo vial en entornos de parada. En Corrientes, la operación radioconcéntrica y los déficits de última milla identificados por la evidencia local revelan una distancia entre la norma y la experiencia cotidiana del viaje. La clave, por ende, es sustituir la lógica de cumplimiento formal por una lógica de resultado verificable: cada intervención deberá demostrar, con datos, cuánto reduce el costo generalizado de viaje de los grupos más penalizados.

Para volver operativas las metas se recomiendan indicadores SMART (específicos, medibles, alcanzables, relevantes y temporales). Ejemplos: (i) elevar en N puntos porcentuales la proporción de población que reside a ≤ 500 m de una parada con plataforma y cruce se-

guro, en 24 meses; (ii) reducir en N% el tiempo puerta-a-puerta en dos pares Origen–Destino periféricos priorizados, en 18 meses; (iii) disminuir en N% la variabilidad del headway en hora pico en dos corredores con TSP, en 12 meses; (iv) reducir en N% los siniestros en entornos de parada/intersección intervenidos, en 24 meses. Los valores N se determinan en función de la línea de base local, la capacidad de obra y la regulación vigente, conforme a la guía SUMP (Rupprecht Consult, 2019).

6.1 Justicia espacial y equidad distributiva

Desde Soja (2010), la justicia espacial demanda identificar asimetrías sistemáticas y diseñar arreglos institucionales que reviertan patrones de pérdida acumulada en determinados territorios y grupos. En movilidad, esto se traduce en reconocer que la variabilidad operativa —frecuencias irregulares, demoras en intersecciones, caminatas inseguras— no afecta por igual: golpea más a usuarios cautivos y a quienes habitan periferias. Vasconcellos (2014) recuerda que, en países en desarrollo, la elasticidad precio-ingreso es limitada y la sustitución modal es baja. Por eso, la política pública debe ponderar la utilidad social marginal de cada minuto ahorrado: el mismo ahorro temporal tiene mayor

valor distributivo cuando favorece viajes obligados de educación o trabajo de los hogares con menor ingreso. La priorización territorial propuesta incorpora explícitamente ese criterio.

6.2 Integración transporte–uso del suelo (TOD) sin expulsión

La NUA reconoce el desarrollo orientado al tránsito (TOD) como estrategia para reducir necesidad de viaje, densificar/mezclar usos en corredores y centralidades, y conectar periferias con oportunidades, cuidando la no expulsión por valorización del suelo (United Nations, 2017). La literatura aplicada refuerza que la coordinación tránsito–uso del suelo exige gobernanza y financiación específicas (Suzuki et al., 2013), y que la forma de red —jerárquica, con troncales y alimentadoras— potencia el rendimiento del sistema (Cervero, 1998; Calthorpe, 1993).

El enfoque TOD no puede reducirse a una consigna urbanística ni a un mero aumento de densidades. La literatura aplicada (Suzuki et al., 2013; Cervero, 1998; Calthorpe, 1993) muestra que la efectividad del TOD depende de su acople funcional con corredores de alta capacidad y de reglas urbanas que orienten usos complementarios, frentes activos, mezcla social y gestión del suelo para evitar expulsión. En Corrientes, la traducción práctica im-

plica localizar centralidades de barrio y equipamientos públicos sobre corredores priorizados, consolidar una red alimentadora que minimice trasbordos azarosos y establecer salvaguardas (por ejemplo, instrumentos de gestión del valor del suelo) para que las mejoras no se traduzcan en desplazamiento de hogares vulnerables.

6.3 Priorización territorial: dónde intervenir primero

El diagnóstico sugiere priorizar: (a) corredores con alta demanda y conflictividad en intersecciones para TSP/queue jumps y racionalización de paradas; (b) accesos a asentamientos para intervenciones de última milla (veredas, cruces, iluminación, refugios) conforme a APTA; y (c) subcentros con servicios y equipamientos a consolidar bajo criterios TOD. La priorización no se guía solo por cantidad de usuarios, sino por impacto distributivo: cuánto tiempo/seguridad ganan quienes hoy están más penalizados. El criterio de decisión combina impacto distributivo (a quién favorece), factibilidad (costos, tiempos, interferencias) y visibilidad pública (ganancias comprensibles). Al articular mejoras operativas con accesibilidad peatonal y comunicación simple del antes/después, se promueve adopción y cuidado del espacio público.

6.4. Gobernanza: coordinación y capacidades

Más que más recursos en abstracto, la evidencia comparada sugiere mejor organización: roles claros, rutinas de revisión y acuerdos interáreas. Los convenios con universidades permiten sostener campañas de medición, mantenimiento del SIG y prácticas profesionalizantes. En paralelo, la Mesa de Actores introduce trazabilidad social a las decisiones, reduciendo la distancia entre técnica y ciudadanía (Borja & Castells, 1997). La coordinación intersectorial y multinivel emerge como condición de posibilidad. SUMP propone roles claros, cronogramas, financiamiento y fortalecimiento de capacidades (formación técnica, cooperación con universidades, encuestas y SIG) (Rupprecht Consult, 2019). Borja & Castells (1997) ayudan a situar la gobernanza urbana en la era informacional, subrayando la necesidad de procesos y acuerdos más que de decisiones aisladas.

6.5. Contribuciones del caso Corrientes

El caso aporta al campo al articular un marco normativo-programático (NUA/SUMP), instrumentos técnico-operativos (TCRP/APTA) y evidencia local/regional, sumando un nodo de datos reciente (Defensoría, 2025). Esta integración muestra que el pasaje desde la norma

hacia la accesibilidad efectiva no es lineal ni automático: requiere institucionalizar métricas, ordenar paquetes coherentes y priorizar territorialmente en clave de justicia espacial (Soja, 2010) y equidad (Vasconcellos, 2014). El caso Corrientes muestra la posibilidad de coser marcos globales y guías técnicas con evidencia local y una serie operativa reciente. En contextos de recursos acotados, la clave es la precisión selectiva: intervenir donde el minuto ahorrado vale más en términos distributivos. Al proponer una secuencia SUMP, indicadores y proyectos tipo, se aporta un guion replicable para ciudades intermedias con morfologías y restricciones similares.

7. Plan de implementación SUMP para Corrientes

El objetivo del plan es traducir la normativa y los consensos programáticos en accesibilidad efectiva medible, reduciendo penalidades territoriales y mejorando la equidad del sistema. Se rige por los principios del SUMP: participación amplia, integración transporte–uso del suelo, metas verificables, evaluación ex ante/ex post y mejora continua (Rupprecht Consult, 2019), alineados con la Nueva Agenda Urbana (United Nations, 2017).

7.1 Gobernaza y roles

Se propone una estructura de gobernanza simple y funcional: Comité SUMP (conducción: Intendencia, Planeamiento Urbano, Movilidad/Tránsito, Obras Públicas, Desarrollo Social, Catastro/SIG, Relaciones Institucionales), Unidad Técnica SUMP (ejecución interdisciplinaria: planeamiento de transporte, ingeniería vial/semaforía, SIG, datos, participación) y Mesa de Actores (sociedad civil, universidades, operadores, Defensoría). Funciones: aprobar metas/presupuestos, preparar proyectos ejecutivos, operar el tablero de indicadores, coordinar evaluación y participación, publicar resultados.

La estructura de gobernanza propuesta, con una Unidad Técnica SUMP y una Mesa de Actores, no parte de un vacío institucional. Por el contrario, puede y debe apoyarse en las capacidades ya existentes en la ciudad. Los informes mensuales sobre el sistema de transporte elaborados por la Defensoría de los Vecinos de la Ciudad de Corrientes son un claro ejemplo de ello. Estos documentos demuestran que ya existe una metodología de recolección, procesamiento y análisis de datos clave como el corte de boletos por categoría, la recaudación y los pasajeros por día hábil. Por lo tanto, la Unidad Técnica SUMP propuesta no necesitaría crear un sistema

de monitoreo desde cero. Su rol sería el de institucionalizar y expandir estas prácticas, integrando los datos operativos existentes en el marco estratégico del SUMP. Esto permitiría complementar las cifras de boletos y recaudación con los indicadores de accesibilidad y equidad propuestos en este artículo, como los tiempos de viaje puerta a puerta y el porcentaje de población a distancia caminable de una parada accesible. Esta sinergia entre las capacidades existentes y el nuevo marco de gobernanza hace que la implementación del plan sea más factible y eficiente.

7.2. Línea de base y metas

Línea de base: serie Defensoría 2025 (junio – diciembre de 2025) para TP, BEG, recaudación y pasajeros/día hábil; diagnóstico de estructura radial y última milla deficitaria (Romero Machuca, 2021; Alcalá & Scornik, 2015). Metas trianuales orientativas: (1) +X% población a ≤ 300 –500 m de parada accesible; (2) –X% en tiempos puerta-a-puerta en 3 pares Origen–Destino críticos; (3) –X% en variabilidad del headway en corredores piloto; (4) –X% en siniestros en entornos intervenidos; (5) estabilizar/ampliar TP sin deteriorar accesibilidad de BEG.

7.3. Cronograma por fases y cartera de medidas

Fase 1 (0–6 meses) – Última milla y pilotos de prioridad: correcciones de clear zone (franja libre en veredas), plataformas y refugios básicos; cruces acortados con radios de giro moderados e islas/refugios; iluminación y señalización. Prioridad en intersecciones: queue jumps puntuales vinculados a carriles de giro y fases semafóricas específicas; TSP en 3–5 intersecciones piloto. Racionalización de paradas (ubicación y espaciamiento). Comunicación y relevamientos de percepción.

Fase 2 (6–24 meses) – Corredores priorizados y red jerárquica: carriles exclusivos en tramos de saturación; canalizaciones y gestión de giros en intersecciones críticas; ampliación TSP y coordinación semafórica por ondas en picos; red troncal–alimentadora hacia barrios populares con paradas-umbral; inicio de centralidades y equipamientos bajo criterios TOD con salvaguardas de no expulsión (United Nations, 2017; Suzuki et al., 2013).

Fase 3 (24–48 meses) – Consolidación y revisión: extensión de corredores con prioridad; estandarización de entornos accesibles (APTA); Revisión SUMP con ajuste de metas/KPIs, incorporación de nuevos corredores/barrios y plan de financiamiento plurianual (Rupprecht Consult, 2019).

7.4. Gestión de datos y monitoreo (tablero SUMP)

KPIs: (1) Cobertura/conectividad: porcentaje de población a ≤ 300 –500 m de parada accesible; km de clear zone; conectividad de trama. (2) Desempeño operativo: velocidad comercial por corredor; variabilidad del headway; tiempos puerta-a-puerta en pares Origen–Destino típicos. (3) Universalidad: porcentaje de paradas con plataforma/refugio; número de cruces acortados. (4) Seguridad vial: siniestros en entornos de parada/intersección intervenidos. (5) Asequibilidad/uso: participación de BEG; evolución de TP; tarifa real.

7.5. Priorización con criterios de justicia espacial

Para jerarquizar intervenciones se propone un índice compuesto que combine: (i) demanda potencial (matriz Origen–Destino y presencia de equipamientos), (ii) déficit de accesibilidad (distancia efectiva a paradas, discontinuidades peatonales, riesgo vial), (iii) penalidad distributiva (participación de viajes obligados de hogares de menores ingresos) y (iv) factibilidad operativa (obras, desvíos, coordinación semafórica). Este índice permite ordenar corredores y barrios de modo transparente, comunicable y revisable.

8. Conclusiones

El estudio muestra que la disociación entre planificación urbana formal y operación del transporte público en Corrientes reproduce desigualdades socio-espaciales mediante cuatro mecanismos: (i) estructura radioconcéntrica; (ii) no ingreso a asentamientos y última milla deficitaria; (iii) entornos de parada sin condiciones plenas de accesibilidad universal; (iv) gobernanza sin métricas verificables.

La NUA y el enfoque SUMP ordenan una respuesta basada en accesibilidad, equidad y evaluación periódica. A nivel operativo, APTA y TCRP 90/183 ofrecen instrumentos de bajo costo relativo — prioridad al bus y entornos peatonales accesibles — con impactos rápidos si se empaquetan y fiscalizan adecuadamente.

La evidencia reciente de la Defensoría (junio–diciembre de 2025) muestra alta participación de gratuidades, reforzando la necesidad de combinar asequibilidad con mejoras de accesibilidad/confiabilidad para ampliar la base de demanda general y la sostenibilidad del sistema.

Se propone una secuencia factible: Fase 1 (última milla y pilotos TSP/queue jumps); Fase 2 (carriles exclusivos, racionalización de paradas y red troncal–alimentadora); Fase 3 (extensión y revisión SUMP). El monitoreo debe incluir KPIs de accesibilidad y equidad

y evaluaciones ex ante/ex post con publicación de resultados.

Las limitaciones de datos abren una agenda de medición: SIG de paradas/red; coberturas poblacionales; tiempos puerta-a-puerta; seguridad vial; y asequibilidad por territorio. Con esta arquitectura —NUA/SUMP+ APTA/TCRP— Corrientes puede alinear planeamiento y operación, reducir penalidades territoriales y expandir oportunidades urbanas de modo sostenible y equitativo.

En términos de aporte al campo académico regional, este estudio contribuye al debate sobre movilidad y gestión pública en ciudades intermedias del Nordeste Argentino y de América Latina al demostrar que la mejora del transporte público no requiere megaproyectos de infraestructura pesada, sino precisión selectiva: intervenir donde cada minuto ahorrado y cada cruce seguro agregado produce mayor redistribución de oportunidades urbanas para grupos hoy penalizados por la geografía operativa del sistema. La integración de marcos normativos globales (NUA, SUMP), guías técnicas operativas (APTA, TCRP) y evidencia local reciente (Defensoría, 2026) ofrece una ruta replicable para municipios con morfologías radioconcéntricas, restricciones fiscales y demandas crecientes de equidad territorial, ampliando así el repertorio de estrategias de movilidad sostenible disponibles para contextos de

recursos acotados característicos de las ciudades intermedias latinoamericanas.

Referencias Bibliográficas

AFAC – Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes. (2025). Flota Vehicular Circulante en Argentina 2024. AFAC.

Alcalá, L., & Scornik, M. (2015). Movilidad y accesibilidad en el Gran Resistencia. Principales problemas y desafíos. *Revista Transporte y Territorio*, (13), 8–35.

American Public Transportation Association. (2012). Design of On-street Transit Stops and Access from Surrounding Areas (APTA SUDS-RP-UD-005-12). APTA.

Borja, J., & Castells, M. (1997). Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información. Taurus.

Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press.

Cappa, A., & Cejas Marcovecchio, M. (2023). Impacto y desafíos de la política de integración socio-urbana: el caso del FISU. Fundación Friedrich Ebert.

Cervero, R. (1998). *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Island Press.

Defensoría de los Vecinos de la Ciudad de Corrientes. (2025). Informe mensual sobre el sistema de transporte (junio–diciembre 2025). Defensoría de los Vecinos de la Ciudad de Corrientes.

Defensoría de los Vecinos de la Ciudad de Corrientes. (2026). Presentación institucional de optimización del transporte público de Corrientes. Defensoría de los Vecinos de la Ciudad de Corrientes.

Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios (DNR-PA). (2026). Estadística de inscripciones iniciales de automotores: Trámites de automotores 2000-2026 [Datos abiertos]. Portal de Datos Abiertos del Estado Nacional Argentino. <https://datos.gob.ar/dataset/justicia-estadistica-tramites-automotores>

Fernandes, E. (2011). Regularization of Informal Settlements in Latin America. Lincoln Institute of Land Policy.

Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Corrientes. (2015). Ordenanza N° 6283/2015: Régimen de concesión del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros.

Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Corrientes. (2023, 27 de septiembre). Ordenanza N° 7383: Código de Convivencia de la Ciudad de Corrientes.

Municipalidad de la Ciudad de Corrientes. (2023). Información oficial sobre el Censo Nacional 2022: Resultados para la Ciudad de Corrientes. Municipalidad de la Ciudad de Corrientes.

Municipalidad de la Ciudad de Corrientes. (2026). Portal de Datos Abiertos: Transporte y Movilidad. Secretaría de Movilidad Urbana y Seguridad Ciudadana; Dirección General de Sistemas de Información Geográfica. <https://datos.ciudaddecorrientes.gov.ar/dataset?groups=transporte-y-movilidad>

Perez, G. (2024). Calidad de vida y movilidad urbana. Una aproximación a la accesibilidad espacial del transporte público en la ciudad de Neuquén. *Revista Transporte y Territorio*, (31), 271–293. <https://doi.org/10.34096/rtt.i31.13302>

Romero Machuca, M. P. (2021). El transporte público en la ciudad de Corrientes. Principales déficits y potencialidades. En *XL Encuentro de Geohistoria Regional* (pp. 348–360). IIGHI-CONICET/UNNE.

Rupprecht Consult. (2019). Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd ed.). Rupprecht Consult.

Ryus, P., Laustsen, K., Blume, K., Beaird, S., & Langdon, S. (2016). A Guidebook on Transit-Supportive Roadway Strategies (TCRP Report 183, pre-publication draft). Transportation Research Board.

Soja, E. W. (2010). *Seeking Spatial Justice*. University of Minnesota Press.

Suzuki, H., Cervero, R., & Iuchi, K. (2013). *Transforming Cities with Transit: Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development*. World Bank Publications.

Szupiany, E. (2025). Gestión de la movilidad urbana sostenible: avances y desafíos en tres ciudades medias de la Región Centro Argentina. Pampa: *Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales*, (31), e0098.

Transportation Research Board. (2003). *TCRP Report 90: Volume 2 — Bus Rapid Transit: Implementation Guidelines*. TRB.

United Nations. (2017). *New Urban Agenda (A/RES/71/256)*. United Nations.

Vasconcellos, E. A. (2014). *Urban transport, environment and equity: The case for developing countries*. Routledge.