

CAPÍTULO 13

En busca de oportunidades: jóvenes universitarios en el conurbano profundo, desigualdad y fragmentación socioespacial

Alicia Lezcano

Universidad Nacional de La Matanza.
alezcano@unlam.edu.ar

Palabras clave: *estudiantes universitarios, ciudad desigual, movilidad urbana.*

Keywords: *university student, unequal city, urban mobility.*

Resumen

El municipio de La Matanza es un territorio extenso, complejo y algunas veces muy hostil, en él se produjo un hecho que cambiaría la geografía del lugar, en primer lugar, y la vida de miles de matanceros, en segundo lugar, que fue la instalación de nuestra universidad. La primera, se generó en torno a la transformación del territorio que comprendió a esta instalación potenciando un espacio netamente residencial en una pujante zona comercial y cultural. En segundo lugar, de manera significativa la “proximidad” hizo que muchas familias de las clases medias asalariadas y a las familias de las urbanizaciones emergentes empezaran a pensar, a estimular y a acompañar a sus hijos a ingresar a la universidad. Entonces empezamos a preguntarnos en qué contextos se producía este paso en la movilidad social ascendente que marcaría las historias de familias con un primer hijo egresado de la universidad.

Este artículo tiene como principal objetivo dar cuenta de cuáles son las condiciones materiales y de movilidad de algunos de los estudiantes de la Universidad Nacional de La Matanza. Es el resultado de algo más de diez años de investigaciones en las que las preguntas (de investigación) se han ido reformulando en el hacer de un doble papel el de la etnógrafa y la docente.

Resumen ejecutivo

Este artículo tiene como principal objetivo dar cuenta de cuáles son las condiciones materiales y de movilidad de algunos de los estudiantes de la Universidad Nacional de La Matanza. Es el resultado de algo más de diez años de investigaciones en las que las preguntas (de investigación) se han ido reformulando en el hacer de un doble papel el de la etnógrafa y la docente.

El municipio de La Matanza es un territorio extenso, complejo y algunas veces muy hostil, en él se produjo un hecho que cambiaría la geografía del lugar, en primer lugar, y la vida de miles de matanceros, en segundo lugar, que fue la instalación de nuestra universidad. La primera, se generó en torno a la transformación del territorio que comprendió a esta instalación potenciando un espacio netamente residencial en una pujante zona comercial y cultural. En segundo lugar, de manera significativa la “proximidad” hizo que muchas familias de las clases medias asalariadas y a las familias de las urbanizaciones emergentes empezaran a pensar, a estimular y a acompañar a sus hijos a ingresar a la universidad. Entonces empezamos a preguntarnos en qué contextos se producía este paso en la movilidad social ascendente que marcaría las historias de familias con un primer hijo egresado de la universidad.

La complejidad del territorio sus más de 320 Km², los algo más de 155 urbanizaciones emergentes nos hicieron plantear una segunda pregunta que estaba vinculada a, cómo eran las trayectorias familiares y las vidas de nuestros alumnos en condiciones de alta vulnerabilidad, y, cómo se sostenía la vida universitaria en contextos de alta conflictividad socioeconómica.

En simultáneo e inevitablemente aparecía el problema de la movilidad urbana en el contexto de ciudades desiguales y fragmentadas y empezamos a preguntarnos ¿Cómo y cuánto viajaban los estudiantes de la UNLaM en la Región AMBA para acceder cotidianamente a la educación superior?

Nuestra metodología ha estado signada por un trabajo etnográfico que data del año 2012 y que hemos enriquecido con la integración metodológica, ya que en 2017 y 2019 introdujimos la metodología cuantitativa cuando trabajamos relevando 155 urbanizaciones emergentes¹ y la muestra que nos permitió reconocer cómo viajaban nuestros estudiantes de la UNLaM.

Cada una de estas preguntas estuvieron orientadas a pensar al estudiante universitario, su historia familiar vinculada a la educación y el trabajo, al clima educativo del hogar, a las dificultades de los tránsitos y las trayectorias en lo local, y, finalmente a los beneficios que han significado las cercanías de nuestras “amadas” Universidades Nacionales en la Conurbación de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Es importante señalar que, el crecimiento urbano no siempre se traduce en un incremento y fortalecimiento de la infraestructura o servicios de transporte que permiten la conectividad e integración territorial. Por el contrario, nos aleja, nos niega, nos excluye en las ciudades desiguales del Conurbano profundo.

I. Introducción

Durante, algo más, de diez años de investigaciones intentamos reconocer cómo se vinculaba la implantación de una universidad en el conurbano con los procesos inter e intrageneracionales, culturales, económicos y la potencial movilidad social de las familias de sectores populares. Para esto nos propusimos recorrer con una tradición metodológica como las historias de vida de familias, las trayectorias educativas y laborales de un grupo de familias a las que pertenecían nuestros estudiantes de la Universidad Nacional de La Matanza a lo largo de las últimas dos décadas. Así es que, hemos podido observar que las historias de caso familiares de nuestros primeros egresados daban cuenta de cómo los microprocesos sociales se intervinculaban en una trama compleja con procesos macro: sociales, históricos, políticos, económicos, etc. Esta intervinculación compleja nos permitió: por un lado, mirar el desarrollo de los ciclos vitales,

1. Son aquellos barrios que por sus características como, por ejemplo, el origen de la ocupación, la tenencia de la tierra, la trama urbana y la carencia de servicios – transporte, luz, gas, agua, cloacas, educativos y salud– se diferencia de los espacios de urbanización territorial. Estas urbanizaciones son: “villas miseria”, “asentamientos marginales” y “complejos habitacionales” de vivienda social

los procesos de socialización, la sociabilidad, los procesos emancipatorios de mujeres y niños, las trayectorias laborales y educativas al interior de las familias. Y por otro, como estos microprocesos reflejaban la historia social, política, económica, cultural y jurídica de nuestro país. En las primeras etapas de nuestras investigaciones (2012-2014), advertimos la influencia que tenía, en el sostenimiento y permanencia en la universidad, en familias de clase media asalariadas, la cercanía territorial de una universidad que generaba la oportunidad de que sus hijos accedieran a la educación superior.

En la segunda investigación (2015-2018), nos preguntábamos como se sostenía la permanencia en la educación superior cuando los alumnos y sus familias vivían en contextos de alta vulnerabilidad socioeconómica laboral, educativa, cultural y ambiental en una urbanización emergente en La Matanza.

Es una preocupación permanente para nuestros equipos de investigación conocer y reflexionar sobre las condiciones materiales que tienen los alumnos y cómo influyen estas en sus vidas cotidianas, sus trayectorias educativas y laborales. En este sentido, el contexto en el que los estudiantes desarrollan su vida cotidiana tiene que ver con un territorio (el municipio de La Matanza) con serios problemas de infraestructura, movilidad, ambientales y socioeconómicos, que afecta a una porción muy extendida de su territorio y su población (Lezcano, 2020). La relación segregación periferia está presente en la vida cotidiana de los habitantes de las conurbaciones de Buenos Aires, en nuestro caso La Matanza, esto se materializa si observamos la cotidianeidad de los habitantes del aglomerado (Solano, 2017, Wacquant, 2000/200/13; Auyero, 2001; Prévot-Schapira, 2002, Cravino, 2002/8, entre otros). La falta de agua potable, cloacas, gas, de acceso al transporte público y las complejas condiciones ambientales son parte del hábitat en la que residen algunos de nuestros estudiantes. Estas condiciones se reflejan en las historias de vida cotidianas de nuestros entrevistados y ponen de manifiesto las dificultades que deben afrontar las familias y los propios jóvenes para sostener sus estudios en el ámbito de la educación superior.

Desde que comenzamos a investigar advertíamos lo difícil que era para las familias, entre otras cosas, sostener la educación en la vida cotidiana de niños, adolescentes y jóvenes, dado que la elección de las instituciones educativas los obligaba a transitar un territorio tan vasto que los alejaba de sus grupos primarios de pertenencia (familia) y referencia (amigos del barrio). La Matanza es uno de los municipios que integran la Conurbación

de la Provincia de Buenos Aires, Argentina. Es el segundo en extensión territorial (323 Km²) y el primero en cantidad de habitantes (1.775.816 según el Censo 2010). Según las proyecciones de población que realizó el INDEC para el 2018, La Matanza tiene 2.185.597 habitantes. Entre 2009 y 2010 se observó que el 11% de la población del Municipio se moviliza en la región para trabajar y en busca de servicios (ENMODO, 2009/10).

Nuestra reflexión permanente entorno a esta realidad nos llevó en 2019 a plantearnos una investigación (proyecto Vincular) cuya pregunta veníamos formulándonos hacia tiempo y que estaba a vinculada a cómo viajaban cotidianamente los estudiantes para llegar desde sus hogares o desde sus lugares de trabajo hasta la universidad. Ya que esto, para una porción importante de nuestros estudiantes implicaba movilizarse por las distintas geografías del municipio y su extensión o por la Región AMBA, involucrando viajes, tiempos, costos y permanencias de largas jornadas fuera del hogar.

Este artículo se divide en tres acápites, en cada uno ellos intentamos reflejar algunos aspectos que dan cuenta de que significa para los jóvenes vivir en esta parte de la conurbación de Buenos Aires y como se movilizan recursos individuales y familiares en torno del objetivo principal que es ser un estudiante universitario y luego un profesional.

De este modo, en el primer apartado describimos cómo fueron construyendo sus lugares de residencia las familias de nuestros estudiantes en el territorio matancero, desde el periodo de sustitución de importaciones hasta el 2019.

El segundo apartado, muestra como esa constitución territorial influye en la vida cotidiana, en la educación la sociabilidad y la socialización de los niños y adolescentes que serían nuestros alumnos desde el 2000 hasta 2019.

En el tercer y último apartado, damos cuenta de qué significa vivir en el conurbano para los estudiantes de nuestra universidad y los costos materiales y sociales que tiene el sostenerse en el ámbito de la educación superior.

Finalmente, parece fundamental decir que el recorte que hicimos para este artículo tiene como principal motivación mostrar algunos aspectos de lo que significa para los niños, adolescentes y jóvenes vivir y estudiar en esta parte del conurbano bonaerense.

1.2. Metodología

La etnografía, la tradición metodológica de las historias de vida familiares y la integración cuanti y cualitativa, guiaron nuestros estudios de acuerdo con las preguntas de investigación formuladas en cada momento. En la primera investigación se llevaron a cabo diez historias de vida familiares. En la segunda, se realizó un relevamiento sobre las condiciones de vida en las 155 urbanizaciones emergentes durante el primer año. En una etapa posterior, se aplicaron entrevistas en profundidad a referentes barriales y se realizaron 8 historias de familias de alumnos de la Universidad Nacional de La Matanza que residían en urbanizaciones emergentes. En la última investigación (proyecto Vincular), relevamos una muestra intencional de 600 encuestas entre los estudiantes de todas las carreras que nos permitió observar, entre otros aspectos, la movilidad de estos en y desde los aglomerados estudiados, finalmente, realizamos 20 entrevistas en profundidad con el objetivo de conocer las dificultades, perspectivas y expectativas frente a las posibilidades de influir en la planificación urbana.

II. Segregación territorial la historia de instalación de las familias de algunos de nuestros estudiantes.

La población urbana en Latinoamérica tuvo un crecimiento muy importante como consecuencia de migraciones internas del campo a la ciudad, y también a las migraciones entre diversos centros urbanos. En 1950 un 25% de la población latinoamericana vivía en aglomerados de más de 20 mil habitantes; a principios de 1990 era el 50% y en 2010 el 89% eran habitantes urbanos, proyectándose un aumento de casi 10 puntos porcentuales para el año 2050 (Dalla Torre y Ghilardi, 2013).

En el caso de La Matanza de nuestras historias de familias surge que, durante la primera mitad del siglo 19, muchos de los abuelos de nuestros estudiantes migraban desde Europa a los ámbitos rurales de la Región NEA. Luego, se produce una fuerte segunda migración de estas familias desde la Región del Noroeste Argentino en pleno proceso de sustitución de importaciones (1930-1945). a los incipientes aglomerados urbanos que consolidaban los procesos de industrialización (Lezcano, 2013). En las décadas del cuarenta y el cincuenta, se realizó una progresiva ocupación del espacio suburbano en La Matanza. El desarrollo de los barrios nacidos por fraccionamientos y loteos económicos estuvo en aquella época asociado a los nuevos lugares de trabajo, como las fábricas, hecho que

se vio favorecido con la aparición y difusión del uso masivo del colectivo. Este proceso estaba íntimamente vinculado a la radicación de industrias incipientes en el distrito, las que se convirtieron en un atractivo para el asentamiento en los nuevos barrios, a esto había que sumarle los precios accesibles de la tierra y las facilidades que se otorgaban para su compra (Agostino, 2012). Estas facilidades, la construcción de barrios sociales como Ciudad Evita y los créditos hipotecarios de la banca nacional, les permitió a las familias acceder a construir sus viviendas (Lezcano, 2013). Se trataba de barrios que carecían de infraestructura básica como asfalto, iluminación, agua potable, gas de red, etc. Entre las décadas del '30 y el '60 los barrios empezaron a crecer y desarrollar sus potencialidades. A partir de mediados de los '70, la economía entra en un período de estancamiento e inestabilidad, se comienza a observar la desigualdad distributiva y el incremento de la pobreza (Beccaria y López, 1996).

En la década de los años 1980, a nivel macroeconómico y social, los efectos de las políticas de ajuste y la falta de generación de empleo genuino comenzaron a ampliar los márgenes de la pobreza y la desocupación. Las familias estaban trabajando mucho para darles a sus hijos una estructura de oportunidades en lo educativo, en lo laboral y en lo social diferente frente a un Estado en un fuerte proceso de retracción en relación a garantizar oportunidades.

A medida que transcurre la década de los '90 se acentúa el proceso de reestructuración del mercado de trabajo que incluyó la destrucción de gran parte del sistema productivo que originó un proceso de profunda exclusión social. La precarización laboral, el aumento de la desocupación abierta, impacta fuertemente en las mujeres. Este contexto da cuenta de la baja o nula movilidad social de las clases populares. Nuestras familias no son ajenas a este contexto social y económico. La desocupación, la precarización, la pobreza repercute de manera importante sobre la vida cotidiana de las familias de nuestros estudiantes, modificando sus dinámicas internas.

Argentina es uno de los países más urbanizados del continente; a fines de la década del 90 contaba con el 85% de su población viviendo en ciudades y la concentración se vinculaba con el desarrollo de las principales actividades económicas (Damert, citado por Dalla Torre, et al). En ese contexto se dan tres fenómenos vinculados a la ocupación del espacio urbano: El primero es la pauperización de los barrios de las clases medias urbanas asalariadas, este es un proceso que se extiende fuertemente en el municipio de La Matanza en el que el cierre y la relocalización de in-

dustrias son ejes de la desocupación creciente. La UNLaM está construida en el predio que pertenecía a la empresa Chrysler. *“Mi mamá trabajó toda la vida en la Chrysler hasta que en los ‘90 la trasladaron a Pacheco, ahí se quedó sin trabajo relataba un Egresado de la UNLaM (2013).*

El segundo, es la concentración de urbanizaciones cerradas entre los sectores medios-altos y altos, localizados en la segunda y tercera corona del conurbano bonaerense.

Esto es lo que Torre (2006) denomina como la suburbanización de las élites, fenómeno que se triplica durante la convertibilidad. Sin embargo, hemos comprobado en nuestro trabajo de campo desde 2012 a 2023, que este no es un fenómeno que se haya impuesto en el municipio, dado que hasta la actualidad se registran entre cuatro y cinco barrios cerrados en una extensión territorial del municipio de más 300 KM².

El tercer fenómeno que se da en este proceso, y, casi, en simultáneo, es la segregación residencial estructural en asentamientos y villas de emergencia de los grupos más vulnerables de la estructura social. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires las villas aumentaron de 1,7% al 3,9% de la población total, mientras que en los partidos del conurbano el porcentaje de residentes en villas y asentamientos pasó de 5,2% a 6,9% (Cravino, 2008). En el caso de La Matanza el 26% de las urbanizaciones emergentes se asentaron durante las décadas del ‘80 y ‘90, aunque el aglomerado tuvo dos puntos de inflexión en la década de los ‘70 y el 2000 en los que se instalaron el 21,4% y el 21%, respectivamente, entre villas y asentamientos (Lezcano, 2017). el primer asentamiento se estableció en 1950, durante las décadas del ‘60 a los ‘90 la ocupación de la tierra en este tipo de constitución fue constante, en promedio 12 barrios por década. A partir del 2000 y, durante toda la década del 2010, se establecieron entre 35 y 38 barrios. Estas ocupaciones tienen un componente de población diferente ya que se trata, mayoritariamente, de migrantes de países limítrofes².

La infraestructura básica en los barrios se observa como muy deficitaria. Más del 50% de la población tiene problemas de agua y el 85% carece de cloacas. Casi el 50% de los barrios tienen una situación irregular con respecto a la conexión de electricidad.

2. Una porción de nuestros estudiantes son hijos de esas migraciones.

El 55% de estos barrios tienen terrenos inundables, frente a esta situación un tercio de los barrios quedan aislados y se hace muy difícil la movilidad en transporte público. El 50% tiene basurales a cielo abierto y 38% tiene contaminados los cursos de agua, estos son algunos de los indicadores que muestran los problemas ambientales que sufren los mismos. Del relevamiento realizado, el 48% de los habitantes de los barrios manifestaban tener problemas respiratorios y el 19% enfermedades de la piel, todas enfermedades vinculadas a las malas condiciones ambientales.

El 77% de los barrios tienen transporte público, el mismo transita por los márgenes de los barrios y el 50% no es transporte oficial, son los denominados colectivos “truchos”³. En general, los habitantes de los barrios caminan entre 500 y 1500 metros para poder encontrar algún transporte.

Una de las corrientes más importantes que tratan de explicar el fenómeno de la metamorfosis del espacio urbano, es la que observa cómo la territorialización impone una suerte de segregación o segmentación espacial que plasma la constitución de la estructura social y de ocupación desigual. Esto es un territorio que deja a los más pobres alejados de los servicios básicos, del mercado de trabajo, de la ayuda social, de la circulación de los recursos, etc. Un espacio que en el imaginario social es de riesgo intra -“fronteras” y peligroso para las interacciones sociales (Wacquant, 2000/2001/13; Auyero, 2001; Prévot-Schapira, 2002, Cravino, 2002/8, entre otros).

A modo de síntesis, diremos que según Gutiérrez y Reyes (2017) la desigualdad que se consolida en los '90 muestra la distancia entre quienes más y menos tienen y la fragmentación territorial. A medida que transcurre la década de los '90 se acentúa el proceso de reestructuración del mercado de trabajo que incluyó la destrucción de gran parte del sistema productivo. Esto en el municipio de La Matanza se observa especialmente originando un proceso de vulnerabilidad y exclusión social (Lezcano, 2014). La destrucción del aparato productivo deja a miles de trabajadores matanceros desocupados, así lo plasman los relatos de un grupo de familias entrevistadas en ocasión de realizar el estudio de historia de

3. <http://www.lanacion.com.ar/1223611-viajar-desde-el-conurbano-es-una-odisea>
<http://www.el1digital.com.ar/articulo/view/8139/>

familias⁴, quienes daban cuenta de la desocupación de los adultos (padres de nuestros estudiantes) y como sus hijos jóvenes adolescentes, debieron incorporarse al mercado de trabajo informal para colaborar con la satisfacción de necesidades básicas. Durante la década del 2000 la economía pasa por altibajos importantes, con algunas mejoras significativas que no equivalen un cambio en el patrón de desarrollo urbano, muy por el contrario, se profundiza la concepción de la ciudad excluyente. Ni siquiera el ciclo de expansión económica del período 2003-2007 sirvió para mejorar las condiciones de vida y habitabilidad en muchos de los municipios del RAMBA (Ciccolella y Bae, 2008).

Lo cierto es que mientras que las clases medias asalariadas, entre ellas las familias de nuestros estudiantes, empeoraban sus condiciones materiales de vida, crecía la segregación espacial en el territorio matancero. En tanto que entre las décadas del 2000 y el 2010 las urbanizaciones emergentes en La Matanza se habían incrementado en un 24%. En 2017, tenía, aproximadamente, 155 barrios que se constituían en ocupaciones irregulares, el 73% eran asentamientos, el 19% villas y el 8% conjuntos habitacionales.

La fragmentación y la segregación espacial definen la ciudad desigual e informal que tiene escasos o simplemente carece de bienes y recursos básicos para la población, esto constituye el contexto en el que miles de niños, adolescentes y jóvenes desarrollan su vida cotidiana, su educación, su socialización y sociabilidad. De ambos grupos de familias y sus hijos (nuestros estudiantes) nos ocuparemos a continuación.

2.1. Estudiar en el conurbano una estrategia de protección para niños, adolescentes y jóvenes.

En el recorrido de las “historias de familias de nuestros estudiantes y egresados” (2012-2017) hemos observado que la educación ha sido una preocupación permanente en esta parte del conurbano profundo⁵. Las trayectorias educativas de nuestros alumnos, las de sus padres y sus abuelos están asociadas a la preocupación de todas las familias (las residentes y las no residentes en urbanizaciones emergentes) de lograr la

4. Historias de Familias: universidad y movilidad social en un grupo de familias matanceras. Estudio en profundidad -1992-2012. Proyecto PROINCE 55- A170, Marzo, 2014

5. Las investigaciones de referencia se realizaron en el marco de dos proyectos PROINCE/UNLaM en el período 2012-2014 y 2015-2017.

escolarización de sus hijos en ámbitos más contenidos y de mayor seguridad. El miedo estaba asociado a las configuraciones territoriales de los barrios, que eran incipientes, en la década del '50 y '60 ya que se trataba de lugares sin infraestructura (iluminación, asfalto, medios de transporte accesible, etc.).

"...era el año 64 era monte...miro, y, digo esto es Buenos Aires ?!...lloré todo el camino...no había luz..." "...nosotros vinimos cuando era chica...vivíamos en Capital...cuando nos mudamos empezaron los problemas... mi papá tenía que ir a buscar a mi mamá... porque no pasaba el colectivo por la puerta...pasaba a 10 cuadras..." "... en el barrio no había escuela mi mamá nos llevaba y nos iba a buscar..." "...íbamos y volvíamos todos juntos a la escuela porque estaba lejos... nadie iba solo... las calles eran de tierra y las vacas estaban sueltas". Entrevistas a madres de alumnos. Abril, 2013. La Matanza.

En las décadas de 70 y '80, en todos estos casos el miedo de las familias está asociado a la necesidad de preservar a los niños de situaciones de abuso, violencia, drogas, etc. que los padres empiezan a percibir en las escuelas públicas cercanas a los barrios de origen. Si bien la mayoría de los entrevistados comienza la escolarización en el nivel primario en escuelas públicas cercanas a los barrios, pasados los primeros años, tanto en el caso de las mujeres como de los varones las familias toman la decisión de enviarlos a escuelas privadas. Se trataba de aquellas escuelas que eran subsidiadas por el Estado, con bajas cuotas y en general vinculadas a la religión católica o evangelista. En estos casos no se trataba de una estrategia familiar que asegurara una mejor educación o una educación de calidad en busca de una estructura de oportunidades si no de preservar la integridad de los niños y adolescentes.

"...no tengo un buen recuerdo de la escuela primaria...todo el tiempo me burlaban... me decían cara de tomate...era una escuela pública después fuimos a colegios católicos que tenían muchas rigideces..." "...mi mamá tenía miedo y nos mandaban a un colegio privado...y yo quería ir a la escuela pública y ella decía...NO..." "...yo iba a una escuela del estado...pero un día decidieron que tenía que cambiarme a una escuela que manejaban los evangelistas...mi mamá tenía miedo y me dijo vos vas ahí...me arruinaron la infancia me separaron de mis amigas..." Entrevista egresadas/os. Julio, 2013. La Matanza.

Esto no solo implicaba alejar a los niños y adolescentes de sus barrios y sus amigos, sino que significaba el armado de una logística de movilidad para el grupo familiar. Los tránsitos desde el espacio barrial hasta los centros de mayor concentración urbana, como San Justo y Ramos Mejía, eran permanentes y complejos dada la escasez de medios de transporte público (Lezcano, 2014).

La segregación espacial hace que los residentes de los aglomerados periféricos no tengan la misma posibilidad de acceso a los recursos y los servicios, como por ejemplo la salud y la educación (Soldano, 2017). Este es el caso de las familias que residen en las urbanizaciones emergentes durante las décadas del '70 y '80. Sin embargo, en la década de los '90 aparece un fenómeno que va a complejizar la vida de los habitantes de los barrios emergentes. La instalación del narco tráfico, en la década de los '90, en la conurbación de grandes centros urbanos, como el Gran Buenos Aires, Rosario y el Gran Rosario implica para las familias una complejidad adicional (el consumo, la venta y el reclutamiento de los jóvenes y adolescentes para la venta de la pasta base ó PACO). Pensemos que en el caso de las familias que vivían en las urbanizaciones emergentes, que se propusieron generar una estructura de oportunidades para sus hijos, debieron optar por un tipo de escolarización que los alejaba y mantenía fuera de la peligrosidad de ciertas dinámicas barriales complejas. Estas estrategias han modificado las vidas cotidianas de nuestros alumnos como niños, adolescentes y jóvenes ya que sus grupos de referencia siempre tienen una pertenencia territorial y, podríamos decir, de clase que les es extraña. Toda su vida social se ha desarrollado en soledad en barrios no propios. Estudiaban solos y a contra turno ⁶de jornadas laborales, sus compañeros no podían ser invitados a sus casas y pocas veces decían donde vivían. En este sentido, parece fundamental reflexionar sobre las ciudades segregadas y excluyentes que en su complejidad contienen estas dinámicas de vida cotidiana, ya que afectan la cohesión social, naturalizan la desigualdad y favorecen la construcción de identidades estigmatizantes (Auyero, 2001; Svampa 2001).

En el caso de las urbanizaciones emergentes las condiciones de vida de las familias son muy precarias, a esto se suma la escasa oferta educativa.

6. Es importante señalar que, en ocho de las diez historias familiares de las urbanizaciones emergentes, los niños en edades tempranas compartían las jornadas educativas con jornadas de trabajo, ya fuera en la atención del comercio familiar, colaborando con tareas de confección, ambos espacios insertos en el ámbito del hogar o trabajando en algún negocio cercano, etc. (Lezcano, 2017).

En las urbanizaciones emergentes en nuestro trabajo de campo pudimos relevar en los 155 barrios: 22 escuelas secundarias, 21 primarias, 27 jardines de infantes y 5 jardines maternos. Los barrios no tenían institutos terciarios y la única universidad pública era la UNLaM (Lezcano, 2017).

Hacia fines de la década del '90 y durante la del 2000 o sea el tiempo de escolarización de nuestros estudiantes tanto para las familias de las clases asalariadas medias urbanas como para el grupo de familias que residían en las urbanizaciones emergentes, la creciente segregación espacial reconfiguraba los espacios de socialización y sociabilidad de niños, adolescentes y jóvenes. En este sentido se advierte que, los grupos de referencia (amigos y compañeros del colegio, etc) están alejados de los hogares, los trayectos por los que se movilizan son importantes (las escuelas estaban muy alejadas de los barrios) y la logística para llevarlos adelante involucran a muchos de los miembros de las familias resignificando su vida cotidiana y su mundo social.

"...yo viajaba como una hora hasta San Justo desde González Catán para ir hasta la escuela y al principio iba con mi hermano más grande y después me iba solo..." "mi mamá a veces me llevaba a la escuela y después cuando aprendí a viajar iba sola..." "Nos íbamos los tres a la mañana y volvíamos todos juntos a la tarde...nos llevábamos algo para comer...si teníamos que volver a mi casa no nos alcanzaba el tiempo..." Entrevistas a estudiantes de la UNLaM 2015-2016.

El tiempo destinado, los costos, las estrategias de movilidad son variadas y son parte de las tareas de reproducción social que, en general, queda a cargo de las madres, y/o de los hijos, hermanos mayores quienes muchas veces asumen las responsabilidades adultas⁷. Los niños y adolescentes van ganando cierta autonomía a medida que pasan la pubertad y pueden establecer redes con pares que les permiten el transcurrir y la movilidad barrial sin exponerse a un riesgo potencial. En ambos grupos familiares entrevistados, el pasaje de la adolescencia a la juventud se hace compartiendo, educación con trabajos informales, esporádicos y de baja calificación. Recordemos que entre las familias entrevistadas los adultos estaban prácticamente todos desocupados o insertos en segmentos de la economía informal haciendo changas.

7. Entre los sectores más vulnerables, de las conurbaciones, esto es habitual y es considerado como trabajo infantil doméstico (Lezcano, 2018)

Un punto de inflexión para estas familias, cuyas vidas están signadas por el sacrificio, la perseverancia y las estrategias de supervivencia, fue el deseo de que sus hijos fueran a la universidad. En ambos grupos de familias la posibilidad de incluir a sus hijos en la universidad se facilita a partir de una política de “suburbanización” de la educación superior que se genera en la década de los ‘90 (Lezcano, 2014). Esta “suburbanización” produjo un efecto de inclusión de miles de jóvenes que de otro modo jamás hubieran tenido la oportunidad de estudiar, debido a las distancias y el desconocimiento de como acceder a las universidades tradicionales.

El espacio y el tiempo en La Matanza son dimensiones críticas ya que es uno de los distritos de mayor extensión territorial en el Conurbano Bonaerense, 325,71 Km². Se trata en muchos sentidos de un territorio extremadamente heterogéneo, difuso y complejo. Esto es no solo en su extensión, como ya lo dijimos, sino en su composición y en las situaciones que subyacen en las interacciones en el territorio. La extensión del territorio es un factor que tiene una incidencia importante para acceder a la educación superior.

La segregación espacial, la desigual estructura del transporte, el uso del suelo y la escasez de los servicios urbanos nos exige introducir entre el corpus teórico el concepto de conurbano precario, tanto por su dotación material en cantidad de equipamientos y diversidad de funciones como por su dotación en calidad de servicios, condicionan la movilidad cotidiana, refuerzan problemas de equidad de género y de inclusión social, en un círculo vicioso que retroalimenta la desigualdad (Gutierrez y Reyes, 2017).

Es cierto que la estructura urbana capitalista es un obstáculo para la vida cotidiana de los habitantes, del conurbano precario, cuando éstos necesitan desplazarse constantemente para el desarrollo de la vida diaria, especialmente si esto incluye la reproducción, el trabajo y la educación (Pereira citada por Gutiérrez y Reyes et. al).

Frente a este contexto reflexionábamos acerca de cómo, nuestros alumnos, sostenían la vida cotidiana en el tránsito del hogar y la universidad o del hogar, el trabajo y la universidad, ya que esto se traducía en largas y extenuantes jornadas de viajes, trabajo y educación. Para poder entender cómo eran estos tránsitos nos propusimos una investigación⁸ cuyo obje-

8. Proyecto Vincular 2019-UNLaM “Segregación espacio territorial y transporte público deficitario ¿Cómo y cuánto viajan los estudiantes de la UNLaM en la Región AMBA para acceder cotidianamente a la educación superior?” Directora: Alicia Lezcano

tivo central era, realizar un diagnóstico acerca de cómo era el acceso físico y económico al transporte, las percepciones, experiencias y sentimientos que tenían los estudiantes de la UNLaM relacionados con los viajes y al modo de viajar para llegar a la sede de la universidad. El acápite que sigue es una síntesis de esos resultados que muestran las dificultades por las que atraviesan nuestros jóvenes estudiantes.

III. La escasa oferta de transporte e infraestructura. Segregación, movilidad y exclusión.

La segregación residencial se completa con los medios de transporte que se utilizan (auto, moto, colectivo, tren, subte, etc.), la localización de los potenciales lugares de trabajo, así como el manejo de los tiempos, espacios y actividades. La movilidad cotidiana estará definida por los espacios, tiempos y modalidades que asuma esta, diferenciando las posibilidades de acceder a bienes y servicios según el nivel de riqueza de la población (Delaunay y Dureau 2004). Para el autor existe una relación estrecha entre la movilidad cotidiana y el proyecto residencial, esto último va a definir la configuración territorial de la historia de vida y las trayectorias educativas y laborales de los habitantes en cada lugar. La movilidad cotidiana se puede explicar desde dos condiciones: una es la capacidad para moverse o no moverse y, la segunda es el anhelo o la necesidad de moverse. La capacidad remite primero a la posibilidad económica de conseguir medios de transporte y, después, a la capacidad física que decrece con el aumento de la edad. Delaunay (2004) considera a las personas de más de 60 años, en mayor proporción, a los niños y a las mujeres como segmentos de la población vulnerable que pierde capacidad de movilidad de trasladarse o sea de viajar. En el caso de La Matanza esta capacidad, además, se ve limitada por la estructura que tiene la oferta de servicios del transporte público y como consecuencia de una baja inversión en infraestructura por parte del municipio,

“...las líneas 96, 620, 378, 180, 242, 382, 205, 88 son algunos de los colectivos que transitan por el Distrito “A veces estás una hora esperando los colectivos y, cuando vienen, están llenísimos”, protestó Alejandra, vecina de González Catán. Nota periodística El Digital, 25 de julio 2020.

“..para poder acceder a los transportes públicos los usuarios tienen que caminar más de diez cuadras. por la falta de mantenimiento de las calles, cada vez que llueve se tapan las cloacas y se inunda la zona.... Nota periodística, El Digital, 6 de julio 2018.

Lo anterior es una ínfima muestra de cómo se imponen ciertas reconfiguraciones territoriales, ya que muchas veces no dependen ni de las decisiones ni de las capacidades de los habitantes de la conurbación. Con ello la población modifica su forma de moverse o de trasladarse por diferentes geografías de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). En general, la infraestructura de transporte en la conurbación replica la distribución de desigualdad y la segregación que se extiende en las periferias de esta. Según la ENMODO (2010) en La Matanza casi 900.000 personas viajaban cotidianamente, el 20% eran adolescentes y jóvenes que estaban estudiando en los niveles terciarios y universitarios, el 71% estudiaba en instituciones públicas. El primer motivo de movilidad era el trabajo, el segundo por estudio, el 50% de los viajes se hacían en transporte público. El 83% de esta población utilizaba el transporte público o sea el colectivo, un porcentaje menor se trasladaba en moto y bicicleta.

La Matanza su ubicación territorial y la metamorfosis que se ha generado en su entorno, hace que sea un espacio muy dinámico y conflictivo en términos de interacción, de producción, reproducción y circulación para las personas que se movilizan hasta y desde ese entorno.

Palma Arce y Miño (2017) utilizan el concepto de activos del capital espacial de posición como aquellos recursos que, formando parte del territorio, permiten y condicionan los desplazamientos de los actores sociales. En contextos urbanos, estos activos pueden tener forma material estática como, por ejemplo, calles asfaltadas, autopistas, iluminación, estaciones, etc.. En el caso de las urbanizaciones emergentes de La Matanza sólo el 24,1% de las calles aledañas estaban pavimentadas, la observación nos permitió constatar que en estos barrios una de las carencias provocadas por la falta de pavimento es la ausencia de transporte público (Lezcano, 2017). Durante el 2020 el municipio anunció un plan de asfalto de aproximadamente 5000 cuadras en las localidades de González Catán, Gregorio de Laferrere y Villa Madero, entre otras⁹, este anuncio está vinculado al déficit estructural que tiene el municipio, especialmente si observamos las dimensiones que implican los trayectos a recorrer por los habitantes.

También, estos activos de capital pueden ser móviles, es decir poseer la característica de circular por el espacio en su condición de medios de transporte, constituirse en recursos fundamentales para la movilidad, en

9. Ver nota periodística El Digital del 27 de junio del 2022. Recuperado de <https://www.el1digital.com.ar/sociedad/el-proyecto-de-las-5-000-cuadras-de-asfalto-el-fin-de-las-calles-de-tierra-en-el-partido/>

el caso de este municipio los recursos son extremadamente precarios ya que por la falta de transporte público emergen los colectivos “truchos” y los “autitos”. Estos dos últimos tienen una utilidad limitada durante las horas del día, pero durante las horas de la noche o la madrugada no generan condiciones de seguridad para las mujeres que trabajan y estudian en esta zona de la conurbación. La existencia y ausencia, la frecuencia y la calidad de la prestación son fundamentales. Ambos tipos se distribuyen desigualmente en los territorios, favoreciendo o dificultando la movilidad de quienes deben o desean desplazarse Palma Arce y Miño (et. al).

3.1. El cansancio de tener poco, malo o nulo. ¡Viajar es un displacer!

A partir del estudio llevado a cabo, en 2019, entre los alumnos de la universidad pudimos comprobar que la estructura del transporte público en la Región AMBA sobre todo en lo que respecta a la conurbación es deficitaria, carece de una oferta de horarios, de tránsito, de distancias que reproduce y profundiza la desigualdad en el conurbano precario (Gutiérrez y Reyes, 2017). Se trata de un conurbano desprovisto de bienes, servicios e infraestructura.

Estos factores van a ser determinantes para la vida cotidiana de los estudiantes que se movilizan por la RAMBA para trabajar y estudiar o simplemente estudiar. Pensemos que entre nuestros estudiantes el 60%, aproximadamente, son mujeres, el 72% son menores de 25 años, el 53% vive en el municipio, el 35% en el conurbano oeste (Morón, Merlo, Moreno, Hurlingham, Tres de Febrero, etc.), el resto reside en municipios del sur de la conurbación (Lezcano, Roba, Bevcar, Feria, 2020)

La primera cuestión que nos interesa destacar es que, la distancia al interior del municipio puede pensarse como una dificultad temporo-espacial importante entre los jóvenes que habitan el segundo y tercer cordón del partido de La Matanza al tratar de insertarse en la universidad. Volveremos a señalar que la extensión del territorio es un factor que tiene una incidencia importante para acceder a la educación superior. El segundo y tercer cordón de La Matanza donde se ubican las localidades de González Catán y Gregorio de Laferrere (tomando como puntos de referencia los centros comerciales de ambas ciudades) distan a 14 km de la UNLaM y a 23,5 Km Virrey del Pino. Los alumnos que viven en González Catán que sólo tomaban un colectivo, tenían un tiempo de viaje, considerando la espera, promedio de 90 minutos y un costo del traslado era de \$44 diarios, en noviembre de 2019. Los que tomaban dos colectivos tenían un tiempo promedio de traslado de 100 minutos y el costo promedio de

\$60. El 67,6% de los alumnos tiene boleto estudiantil, no obstante, este beneficio y de tener la tarifa social, muchos de estos y sus familias deben hacer un gran esfuerzo para sostener la movilidad cotidiana.

El 60% de los estudiantes de la UNLaM trabajaba, esto nos llevaba a preguntarnos cuáles eran las diferentes condiciones entre los dos grandes grupos que habitan nuestra universidad: el grupo de los alumnos que estudian y no trabajan y el otro, que está compuesto por los que estudian y trabajan. ¿Por qué diferenciarlos?, porque sus viajes, tiempos y costos son diferentes, aunque su complejidad aparentemente es similar.

Entre los alumnos que estudiaban y trabajaban el 33% viajaba desde su trabajo a su casa y desde allí hacia la universidad, y, el 67,4% viajaba desde su trabajo. El 10% llegaba a la universidad con un charter que lo traía desde la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 40% llega con un colectivo, un tercio con dos colectivos, el 16% viaja en tren y colectivo y el resto llegaba con tres colectivos. Este grupo mayoritario debía afrontar distintos problemas, entre los más importantes estaban los paros sorpresivos de transporte público, los accidentes y demoras de tránsito, esto implicaba para los alumnos llegar a deshora a las cursadas. Necesariamente, este grupo debía tener en cuenta distintas estrategias para poder llegar a la universidad después de extensas jornadas de trabajo, lo que agregaba un alto desgaste personal y un incremento en los costos de los viajes. Se trataba de una población que permanecía muchas horas fuera del hogar en función de los tiempos de traslado. El circuito que seguían incluía la espera del transporte, el traslado, el tiempo de trabajo/cursada indistintamente, la vuelta al hogar con las esperas con una oferta nocturna altamente deficitaria y el traslado al hogar. En este sentido, la distancia plasma un problema en lo que podemos entender como la desigualdad en la estructura de la red de transporte, que afecta la posibilidad de movilidad sea de acceso a los servicios y/o a los medios de transporte.

En el caso de los estudiantes de la UNLaM que no trabajaban una de las cuestiones que nos interesaba revisar, era la permanencia y los costos semanales y mensuales que implicaban llegar desde sus hogares hasta la universidad. A partir de nuestra observación permanente, era habitual ver alumnos que pasaban todo el día en la universidad, no solo cursaban las materias en los horarios establecidos, sino que implementaban rutinas diarias que implicaban estudiar con otros compañeros, utilizar los laboratorios que tenían computadoras o simplemente socializaban entre pares. Diariamente, se veían alumnos en distintos ámbitos como el come-

dor estudiantil, la biblioteca, el playón principal, las aulas y/o los pasillos en los que estaban reunidos estudiando, charlando o tomando mate.

“...Paso muchas horas en la universidad porque no me conviene volver a mi casa...voy al comedor, a la biblioteca, a veces traemos mate y usamos las aulas vacías...” “...En general, me quedo en la biblioteca o en los laboratorios porque no tengo computadora...y sí, paso entre 4 y 8 horas a veces estoy cuatro veces en la semana...” Entrevistas alumnos, diciembre 2019.

El resultado del estudio realizado en el 2019 indicaba que el 45% de los alumnos estaba en la universidad entre 4 y 6 horas, el 34,5% entre 6 y 8 horas, 9,8% pasaba más de 8 horas y sólo el 10,8% permanecía menos de 4 horas. La permanencia estaba vinculada a la cantidad de días de cursada¹⁰, los tiempos y los costos de los viajes, pero, además todo esto se combinaba con los beneficios que encontraban en el campus universitario que posibilitaba a los alumnos largas estadías en las que desarrollaban diversas actividades (Lezcano y otros et. al.).

Lo común para ambos grupos es que la estructura deficitaria y la falta de controles inciden en el traslado de los estudiantes sobre todo en lo que respecta la vuelta a los hogares. Este no es un problema menor porque impacta en las aulas, en la interacción entre alumnos y docentes.

“...Hay colectivos que pasan hasta las 22.30, te tenés que ir antes porque de lo contrario no hay forma de viajar a la noche, eso te trae problemas con los profesores y a uno porque perdés una hora de clases. Hay docentes que te facilitan una salida consensuada y otros que no les importa, te exigen que te quedes hasta el final...” Entrevista a alumno, noviembre 2019.

La salida de los turnos mañana y noche era muy conflictiva, se observaban enormes filas para subir a los distintos colectivos que llegan repletos de pasajeros. Muchas veces los colectivos no paraban en las paradas sí es que ya completaban su cupo. Las líneas de colectivos que iban hacia los kilómetros o sea las localidades más alejadas (G. Catán, G. de Laferrere, Virrey del Pino) de La Matanza, hacia otros distritos o hacia la Ciudad Autónoma era servicios que tenían frecuencias muy limitadas.

10. El 84% de los alumnos cursan entre tres y cinco materias.

La distancia y los costos no son factores únicos, el déficit del transporte, la calidad del servicio, podríamos decir su “comportamiento” y las experiencias de inseguridad y exclusión en la Región AMBA son componentes que implican una carga adicional para los viajeros. Según Soldano y Perret Marino (2017: 211), la resignación es un contenido fuerte de las experiencias de la periferia y sus impactos en la subjetividad son notables.

“...A la noche hay un límite que es el horario, a las 11 de la noche perdés un colectivo y si tengo que tomar el otro es un problema, por la inseguridad de los barrios...el que tiene que tomar dos colectivos se tiene que retirar antes y tiene dos problemas pierde una hora de clases y, generalmente, el profesor lo toma mal...” (alumno que vive en R. Castillo; 7,6Km hasta la UNLaM)...” “...Yo vivo en Flores y tomo el 96 o el 88, una vez salí a las 22.50 a las 23 pasaba el colectivo, eran 23.15 y no venía ninguno y le preguntamos al guarda que estaba en la parada enfrente (Florencio Varela) y entonces nos dijo...no va a pasar porque el chofer tuvo un problema y se fue a su casa...a partir de ahí empecé a salir a las 22 horas, pierdo una hora y los profes a veces se enojan pero no hay forma... (alumna que vive en CABA; 15,8 Km)...” Entrevistas alumnos, noviembre 2019

La resignación y la naturalización es un comportamiento permanente entre los alumnos, frente a distintas situaciones que como decíamos más arriba se producen en la conurbación.

3.2. Cuando no estamos dentro de la planificación: La movilidad y las estudiantes

Los estudios que vinculan la movilidad y género sostienen que las mujeres y los hombres presentan patrones diferentes con respecto a lo cotidiano. Según la ENMODO 2010 las mujeres son quienes hacen la mayor cantidad de viajes diariamente. Las mujeres se movilizan por trabajo el 38%, por estudio el 52%, para acompañar a otra persona a un centro educativo el 78%, por motivos de salud el 69% y para hacer compras el 68%. Mas de la mitad de los viajes las mujeres los realizan en transporte público, a pie y son menos significativos los viajes que hacen en autos propios como conductoras (Dmuchowsky y Velázquez, 2019). Los autores dan cuenta de lo que sostienen Gutiérrez y Reyes (et. al.) en considerar que, todos los viajes que forman parte del cotidiano de una mujer, de un hogar en los sectores populares de un aglomerado del conurbano precarizado, aparecen como viajes obligados, sean estos por trabajo, acom-

pañamiento de los hijos a la escuela, a la salud, viajes por compras o para hacer trámites o visitas. Con esto queremos decir que la obligación de gran parte de los viajes son la modalidad que asume la satisfacción de las necesidades básicas de reproducción social de las personas y las familias, como ya lo dijimos más arriba.

Lo cierto es que en los estudios de transporte-movilidad urbana, y, especialmente, en la planificación, los autores coinciden en señalar que son ignorados amplios grupos sociales, como mujeres, niños, personas mayores o pobres. En este último caso son las condiciones de infraestructura y servicios deficientes, los generadores de una mayor exclusión y segregación espacial. En el caso de las mujeres, se trata de un grupo especialmente sensible a distintos factores espacio temporales como por ejemplo las distancias, las condiciones del viaje, la disponibilidad de horarios del transporte público, etc. Díaz Muñoz y Jiménez (citadas por Gutiérrez y Reyes et. al.). La desigualdad en la movilidad tiene como consecuencia, para las mujeres, el uso desigual de la ciudad y en el acceso a bienes y servicios como por ejemplo la participación en el mercado laboral, la universidad, las actividades sociales. Las zonas con escasa oferta de transportes son ámbitos de lo urbano, de una importante desigualdad territorial para las mujeres (Cebollada citado por Gutiérrez y Reyes et. al.)

En nuestro caso se trata de las estudiantes de la universidad cuya edad promedio es de 24 años, el 57% trabaja, el 63 % vive con sus núcleos primarios, 11% vive en pareja, 5% vive con la pareja y los hijos, 16 % vive con sus padres y su pareja y 4% viven solas. De modo que en este caso vamos a mirar que pasa con estas mujeres que no viajan forzadas por la reproducción social del hogar, sino que están en pleno desarrollo autónomo de su formación. El acceso a la universidad promueve una vida autónoma, la posibilidad de tener movilidad social, ampliar la red de relaciones e interacciones y la potencialidad de incorporarse al mercado laboral con un nivel educativo y de acreditación interesante (Lezcano y otros et. al.).

"...A la mañana tengo que tomar tres colectivos para llegar temprano, uno desde mi casa a la ruta 3, otro hasta la rotonda...ahí paran todos...en otra parada no subis o no paran directamente, y, otro hasta la universidad, y, cuando voy a mi trabajo vengo con el tren y un colectivo...yo soy empleada doméstica...cuando no curso a veces vengo del trabajo a la biblioteca....a la noche es otro drama te tenés que subir a cualquier colectivo...te bajas

en la ruta y terminas tomando un remis, porque es un trecho hasta mi casa y tengo miedo...tengo que salir antes de las 22 horas porque si pierdo el colectivo no tengo como llegar...". Entrevista alumna, diciembre 2019

La autonomía en la movilidad es escasa y tiene que ver con el déficit de transportes en cantidad, la calidad y la diversidad de recorridos que tienen como contrapartida una situación de inseguridad permanente en los que se teme por robos, acoso, abuso sexual, etc..

"...Cuando llegás tarde, a la vuelta de la uni, te tomás un cochecito porque es más económico, pero viajás con otra gente que, en general, es desconocida. Hay momentos que te da mucho miedo porque en definitiva viajás al interior de los barrios y no sabes con quien estas viajando. Entrevista a alumna, diciembre 2019

En muchas localidades de La Matanza en lo que comúnmente se conoce como los kilómetros, ubicados en el tercer cordón, el transporte público de pasajeros es escaso o nulo y son reemplazados por "colectivos truchos" y cochecitos, que son autos particulares, en general, en muy mal estado que ya no pueden circular como remises. En las 155 urbanizaciones emergentes y algunos barrios de las localidades de G. Catán, LaFerrere y Virrey del Pino, para tomar el transporte público las estudiantes tienen que caminar como mínimo 500 metros. Lo mostramos en el acápite anterior, la infraestructura de servicios es deficitaria, la falta de calles asfaltadas hace que el transporte público no ingrese a los barrios, la falta de iluminación, la calidad del transporte público o la inseguridad hace que las estudiantes se conviertan en un grupo altamente vulnerable, el 70% cursa en el turno noche.

"...Yo vivo a diez cuadras y yo ya sé que si perdí un colectivo me voy caminando porque no perdés uno, perdés tres...en realidad como vienen por Ciudad Evita y los roban o los tirotean El colectivo no para, siempre vienen los tres juntos...entonces vengo caminando... A la noche lo debería tomar, pero, salen tan llenos que o no podés subir o no paran, así que me tengo que ir caminando son 10 cuadras y no camino, corro hasta llegar a mí casa..." ...Hace un mes quisieron secuestrar a una chica ahí en mi barrio. Una profesora propuso en su catedra hacer una red y entonces unas compañeras que tienen auto me alcanzan hasta las cercanías de mi

casa y a veces la profe, sí me dejan cerca corro las cuadras que me quedan. Pero, me da mucho miedo, ni siquiera lo pienso..." Entrevistas alumnas, diciembre 2019.

El 22,4% de las alumnas cursa en el turno mañana y el 7,6% en turno tarde. Del grupo que cursa en el turno noche el 46,5% trabaja.

"...La mañana es solitaria y peligrosa si salís muy temprano a trabajar, si en tu casa te pueden acompañar hasta la parada esta todo bien, pero, tenés que contar que te vayan a buscar a la ruta a la noche...Para llegar de LaFerrere acá hay compañeras que salen a las 6 de la mañana para hacer la fila en la parada del 96, todo para poder tomarlo a las 7 y llegar a la uni 8.15..." Entrevistas alumnas, diciembre 2019.

Como en el caso del resto de los estudiantes, el trabajo y la cursada en la universidad implican prácticas y estrategias combinadas, que suponen un gran cansancio al finalizar la semana. A esto se le suma el involucramiento de las familias, en pos de la seguridad de las estudiantes. Por otro lado, nos preguntamos si la sobre carga, en el caso de las estudiantes con pareja e hijos o sea lo que implica la reproducción social debe estar produciendo una merma en el rendimiento de las estudiantes. En todo caso esta pregunta debería ser retomada en otros estudios que involucren al género. Lo cierto es que se confirma la idea que plantean los estudios sobre movilidad en el sentido que, en la planificación urbana, en los distintos niveles, no está presente este grupo de población que es altamente vulnerable por la inseguridad y la violencia del conurbano profundo y precario.

IV. Reflexiones Finales

Las condiciones materiales de vida de nuestros alumnos influyen en el desarrollo de la vida universitaria, ya que se trata de cotidianidades que enfrentan los problemas que se generan en las ciudades segregadas y desiguales del conurbano bonaerense. Son vidas que involucran una cuota de perseverancia y voluntad para que las familias puedan desplegar estrategias de supervivencia, que además tienen una meta a largo plazo. Esto es, generar una estructura de oportunidades para que sus hijos estudien en el marco de una escolarización que los aleje y los mantenga fuera de la

peligrosidad de ciertas dinámicas barriales complejas. Estas estrategias han modificado las vidas cotidianas de nuestros alumnos, como niños, en algunos casos trabajadores, adolescentes y jóvenes ya que sus grupos de referencia siempre tienen una pertenencia territorial y, podríamos decir, de clase que les es extraña. En general, esto ha resignificado sus vidas y las formas de vinculación incluso en el ámbito universitario. Una de las cuestiones más significativas que hemos observado a lo largo de nuestras investigaciones es, el grado de resignación y naturalización acerca de las condiciones materiales de vida y deficitarias de movilidad, transporte y tránsitos que tienen nuestros alumnos, que son quienes habitan el conurbano profundo. Se trata de una población que, por trabajo o lejanía, permanece muchas horas fuera del hogar. La coyuntura del déficit en el transporte, por ejemplo, les provoca un desgaste muy importante, los obliga a establecer estrategias múltiples que impacta en sus economías de tiempos sus recursos materiales y simbólicos.

El circuito que siguen incluye la espera del transporte, el traslado, el tiempo de trabajo/cursada indistintamente, la vuelta al hogar con las esperas con una oferta nocturna altamente deficitaria y el traslado. A esto hay que sumarle las dificultades que atraviesan para llegar a horario. Es habitual en las aulas retrasar el comienzo de las clases entre quince y treinta minutos para tener los cursos completos. Los alumnos llegan muy cansados a la cursada, preocupados por la reacción de los docentes o llegan nerviosos, por las condiciones en las que deben viajar y le cuesta concentrarse en el aula. Pero, esta no es la única dificultad que enfrentan, la otra es el horario de salida ya que necesitan retirarse antes, en especial en el turno noche, para alcanzar un colectivo antes de las 22.30. Pensemos que el costo de remises o de UBER encarece las economías de los estudiantes y sus familias. El caso del servicio de la plataforma en horarios pico aumenta por efecto de la alta demanda (tarifa dinámica).

En el caso de nuestras estudiantes sufren el permanente acoso sexual en servicios de transporte público a consecuencia de las condiciones en la que viaja la población en el GBA. Teniendo como únicas respuestas la solidaridad de sus pares, de los miembros primarios de la familia, amigos, etc.. Cada una de estas cuestiones seguramente van haciendo mella en el sostenimiento regular de la educación superior y de la calidad de vida de los estudiantes, lamentablemente el conurbano que habitamos según Píres, se distribuye los bienes en un continuo que va desde el acceso libre, pasando por el acceso cada vez con más restricciones, la inequidad, la desigualdad y finalmente la exclusión, según sea su ubicación en los procesos de producción, distribución y consumo (Píres, citado por Muñoz

Salazar, Gascón-Martín y de Armas Pedraza, 2018). Es necesario repensar las dinámicas, la planificación en las grandes ciudades para garantizar la no expropiación de la vida de las futuras generaciones.

V. Bibliografía

- Agostino, H. (2012) La literatura en los momentos fundacionales de La Matanza. En: Carta informativa. -- Vol. 31 (septiembre, 2012). San Justo. UNLaM. Junta de Estudios Históricos del Partido de La Matanza, 2012. -- p. 68-107. -- 132 p.
- Auyero, J (2001) Prologo en WACQUANT, L. *Parias Urbanos. Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*. Buenos Aires: Editorial Manantial
- Beccaria, L. y López, N. (1996) El debilitamiento de los mecanismos de integración social en Beccaria y López (comps) *Sin Trabajo. Las Características del Desempleo y sus Efectos en la Sociedad Argentina*. Buenos Aires: UNICEF/Losada.
- Cravino, M (2008) Análisis cuali-cuantitativo de casos en el Gran Buenos Aires. En Cravino, M. (org.) *Mil barrios (in)formales. Aportes de un observatorio del hábitat popular del Área metropolitana*. Universidad Nacional de General Sarmiento
- Cravino, M. Del Rio, J. y Duarte, J. (2015) Un acercamiento a las dimensiones cuantitativa de los asentamientos y villas del Área Metropolitana de Buenos Aires en
- Ciccolella, P., y Baer, L. (2008). Buenos Aires tras la crisis: ¿Hacia una metrópolis más integradora o más excluyente? *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 40 (158), 641-660. Recuperado a partir de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75892>
- Dalla Torre, J. y Gilardi, M. (2013) Segregación socio-espacial en la periferia del área Metropolitana de Mendoza, Argentina. Las estrategias de Los excluidos urbanos. *Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Três Lagoas/ MS – nº 17 – Ano 10, Maio*

- Delaunay, D, y Dureau, F, (2004) Componentes sociales y espaciales de la movilidad residencial en Bogota. *Estudios demográficos y Urbanos*. Pp 77-113
- Demoraes, F., Contreras, Y. y Piron, M. (2016) Localización residencial, posición socioeconómica, ciclo de vida y espacios de movilidad cotidiana en Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio* N°15, Universidad de Buenos Aires, (274-301) .
- DmuchowskyJ. y Velazquez Género y Transporte. Un abordaje cuantitativo comparativo a partir de los estudios de movilidad domiciliarios de las regiones metropolitanas argentinas Quid 16 N°10 – Dic. 2018-Mayo 2019- (129-155)
- Gutiérrez, A y Reyes, M. (2017) Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio* N° 16, Universidad de Buenos Aires, pp. 147-166.
- Lezcano, A. (2013) Historias de Familias: universidad y movilidad social en un grupo de familias matanceras. Estudio en profundidad -1992-2012. Proyecto PROINCE 55- A170 Universidad Nacional de La Matanza. Departamento de Humanidades y Ciencias Sociales.
- Lezcano, A. (2017) Historia de familias: trayectorias educativas y laborales de estudiantes residentes en urbanizaciones emergentes. Período 2002-2015 (Proyecto PROINCE 55A204/2016/7). Universidad Nacional de La Matanza. Departamento de Humanidades y Ciencias Sociales.
- Lezcano, A (2018) Trabajo infantil callejero: Acciones, actores sociales y significados de la vida cotidiana. Retrospectiva y perspectiva. Los casos de la ciudad de buenos aires y rosario (1983-2013). [Tesis de doctorado. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires]. <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/9974>
- Lezcano, A. Roba, C. Bevcar, P. y Feria, M.F. (2020) Segregación espacio territorial y transporte público deficitario ¿Cómo y cuánto viajan los estudiantes de la UNLaM en la Región AMBA para acceder cotidianamente a la educación superior? San Justo: Universidad Nacional de La Matanza, 2020

- Palma Arce, C. y Miño, M. (2017) La movilidad vista desde el territorio. Accesibilidad y activos de movilidad de la Región Metropolitana de Buenos Aires y del partido de José C. Paz. En Solano (comp.) Viajeros del conurbano bonaerense. Una investigación sobre experiencias de movilidad en la periferia. Ediciones Universidad Nacional de General Sarmiento. (81-117)
- Prévot Schapira, M. (2002) Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. Revista Perfiles Latinoamericanos. Pp.33-56.
- Solano, D. (2017) Investigar la movilidad. Condiciones, prácticas e imaginarios. En Solano (comp.) Viajeros del conurbano bonaerense. Una investigación sobre experiencias de movilidad en la periferia. pp. 11-23. Ediciones Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Svampa, M. (2001). Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados. Buenos Aires: Biblos.
- Torres, H. (2006) El mapa social de Buenos Aires (1940- 1990) Series de difusión 3. Ed. Facultad de Diseño y Urbanismo. UBA – edición electrónica-
- Wacquant, L. (2000) Las cárceles de la miseria. Buenos Aires. Ediciones Manantial
- Wacquant, L. (2001) Parias Urbanos. Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio. Buenos Aires: Editorial Manantial