



Colección VINCULAR CyT
Vol. 1 | SOCIEDAD

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

Integrantes del equipo de trabajo:

Carlos Roba, Damián Bevcar, María Fernanda Fera



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA MATANZA
Secretaría de Ciencia y Tecnología

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?

**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

EQUIPO DE TRABAJO: CARLOS ROBA | DAMIÁN BEVCAR | MARÍA
FERNANDA FERIA



Secretaría de Ciencia y Tecnología
Universidad Nacional de La Matanza
Colección VINCULAR CyT | Sociedad | Vol. 1

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? / Alicia
Lezcano ... [et al.]. -

1a ed. - San Justo : Universidad Nacional de La Matanza, 2020.
56 p. ; 20 x 14 cm. - (Vincular CyT / Sociedad ; 1)

ISBN 978-987-4417-77-0

1. Sociología de la Educación. 2. Transporte Urbano. I. Lezcano,
Alicia.

CDD 306.43

© Universidad Nacional de La Matanza, 2020

Florencio Varela 1903 (B1754JEC)

San Justo / Buenos Aires / Argentina

Telefax: (54-11) 4480-8900

editorial@unlam.edu.ar

www.unlam.edu.ar

Diseño: Editorial UNLaM

Hecho el depósito que marca la ley 11.723

Prohibida su reproducción total o parcial

Derechos reservados

ÍNDICE

RESUMEN	9
1. INTRODUCCIÓN	11
2. DESARROLLO CONCEPTUAL Y ANTECEDENTE DEL TEMA	13
3. METODOLOGÍA	21
4. RESULTADOS	25
5. PERCEPCIONES Y EXPECTATIVA	45
6. CONCLUSIONES	51
7. BIBLIOGRAFÍA	53
SOBRE LOS AUTORES	55

RESUMEN

La presente investigación tuvo como objetivo general realizar un diagnóstico acerca de cómo es el acceso físico y económico al transporte, las percepciones, experiencias y sentimientos que tienen los estudiantes de la UNLaM, relacionados con los viajes y al modo de viajar que tienen para llegar a la sede de la universidad. Para ello, trabajamos con dos objetivos específicos:

1. Caracterizar la población universitaria, los modos de transportes, los costos, los tiempos y los accesos de la movilidad.
2. Conocer las competencias, las experiencias, las percepciones y las expectativas que tienen los jóvenes universitarios con relación a la movilidad cotidiana.

Integramos dos métodos cuantitativos y cualitativos. Trabajamos en tres etapas. En la primera, se realizó una observación participante de los movimientos de los estudiantes y de la oferta de transporte en los alrededores de la UNLaM, con el objeto de armar un mapa de “oferta y demanda”. En la segunda, aplicamos una muestra de 600 encuestas entre los estudiantes de todas las carreras respetando la estructura de participación del alumnado por áreas de estudio. Y finalmente, se hicieron diez entrevistas en profundidad entre los alumnos.

Este estudio nos permitió observar cómo y cuánto viajan nuestros estudiantes, que tiempos les demanda, las prácticas y las estrategias que tienen que desarrollar para poder acceder a la educación superior con un alto costo de tiempos, de integridad y de recursos materiales y simbólicos.

Palabras clave: Movilidad- Estudiantes Universitarios- Recursos Materiales- Simbólicos

1. INTRODUCCIÓN

La movilidad de la población o sea el traslado de las personas entre territorios permite observar las dinámicas complejas que se desarrollan en las grandes metrópolis y sus conurbaciones. La movilidad, los sujetos, los transportes, las ciudadanías, los traslados, las oportunidades y las desigualdades definen algunos de los aspectos de la cuestión urbana.

La Matanza es uno de los municipios que integran el Conurbano Bonaerense. Es el segundo en extensión territorial (323 Km²) y el primero en cantidad de habitantes (1.775.816, según el Censo 2010). Entre las décadas del '30 y el '70 por su ubicación geográfica -a 30 kilómetros del puerto de Buenos Aires- y gracias a algunas políticas de promoción en el nivel local, se convierte en un lugar elegido para la radicación de industrias en pleno proceso de sustitución de importaciones, así, comienza a poblarse. 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).

La relación segregación periferia está presente en la vida cotidiana de los habitantes de las conurbaciones, en nuestro caso La Matanza, esto se materializa si observamos la cotidianeidad de los habitantes del aglomerado (Solano, 2017, Wacquant, 2000/2001/13; Auyero, 2001; Prévot-Schapira, 2002, Cravino, 2002/8, entre otros).

Nuestro propósito es analizar si esta estructura desigual en el acceso a la movilidad se refleja entre los alumnos de la UNLaM, si tenemos en cuenta las grandes distancias a recorrer, los costos de los desplazamientos, las limitaciones de la movilidad, los tiempos que insumen los viajes y la oferta limitada de transporte.

2. DESARROLLO CONCEPTUAL Y ANTECEDENTE DEL TEMA

La Región Metropolitana de Buenos Aires. comprende una distribución sociodemográfica y geográfica que ha mutado en las últimas décadas. Es necesario recordar que durante la década de los '90 se consolida una tendencia que había comenzado en este período y que consistió en la polarización residencial, tanto en la ciudad como en el Conurbano. Entonces, se observó un predominio entre los sectores medios-altos y altos a la conformación de urbanizaciones cerradas que se concentraron en la segunda y la tercera corona. Esto es, durante la convertibilidad, la suburbanización de las élites se triplicaron (Torre, 2001).

En el mismo período se produce, y, casi, en simultáneo, 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).

Estas reconfiguraciones territoriales imponen un cambio en los comportamientos de la población entre los que se puede observar los que implican la movilidad, entendiendo a este como el traslado de la población, por diferentes geografías de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA).

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).

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.

La segregación espacial afecta la cohesión social, naturaliza la desigualdad y favorece la construcción de identidades estigmatizantes (Auyero, 2001; Svampa 2001). Esta misma segregación 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).

Hay dos tipos de estudios que se realizan en nuestro país: uno que responde a las necesidades de la planificación del transporte urbano de pasajeros, son las conocidas encuestas de origen-destino. Se trata de encuestas masivas que miran la movilidad de la RMBA del día anterior al tomado en la encuesta (ENMODO 2009-10 y ENMODO 2018-19). En ellas se observa el motivo de la movilidad y el tipo de transporte que se utiliza. Este tipo de encuesta tiene la posibilidad de estratificar la encuesta según la estructura social una vez finalizada la misma. No obstante, este tipo de relevamientos no permite reflejar los viajes que potencialmente se podrían realizar si la oferta del transporte hubiera sido otra (Hernández y Witter, 2011).

El segundo tipo de estudios es más de carácter cualitativo. Estos se focalizan en las expectativas, las competencias, obstáculos y percepciones que tiene la población con respecto a la movilidad y la oferta de transporte público y/o privado (Hernández, 2008; Hernández, Witter, 2011). Si bien es cierto que este tipo de estudios carece de representación en los resultados, es posible poder resolver problemas que afecten a una comunidad (Hernández, Witter, 2011). Esta última perspectiva es la que

nos interesa desarrollar juntamente con el análisis de los datos en este estudio.

Como lo dijimos más arriba, 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.

En La Matanza, casi 900.000 personas viajan cotidianamente, el 20% son adolescentes y jóvenes que están estudiando en los niveles terciarios y universitarios, el 71% estudia en instituciones públicas. El segundo motivo por el que se hace un viaje es por estudio, el 50% de los viajes se hacen en transporte público. El 83% de esta población utiliza el transporte público motorizado o sea colectivo, un porcentaje menor se traslada en moto y bicicleta (ENMODO, 2009-2010). La UNLaM, su ubicación territorial y la metamorfosis que se ha generado en su entorno hacen que sea un espacio muy dinámico y conflictivo en términos de circulación para las personas que se movilizan hasta y desde ese entorno. En este sentido hay algunos factores que son necesarios tener en cuenta:

El primero es que esta dinámica compleja en términos de movilidad del alumnado tiene puntos de inflexión en los turnos y horarios de cursada, como por ejemplo la cantidad, la calidad, la escasa frecuencia y/o ausencia de transporte público de pasajeros. La falta de transporte, en el turno noche, hace que muchos estudiantes recurran a la oferta de autos particulares (remises, UBER, etc.).

El segundo es que -avanzadas las carreras- el alumnado que comparte educación-trabajo tiene aún más dificultades para movilizarse, especialmente, si esto es intraconurbación o desde la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (ámbito laboral de una porción importante de los alumnos). En estos casos no solo se dificulta el acceso al transporte público de pasajeros, sino que se complejiza en transporte privado (charter) o con su propia movilidad (autos particulares). Esto es, cada año se hace más complejo transitar las calles y avenidas que circundan la universidad

Finalmente, en un estudio anterior, pudimos saber que los estudiantes de la UNLaM que vivían en barrios emergentes ocupaban entre dos y tres horas en trasladarse a la universidad sumado a esto, ellos trabajaban ayudando a sus familias para el logro de la supervivencia cotidiana, con lo cual la regularidad en las carreras se hacía muy difícil de sostener.

Por todo lo expuesto, nuestra hipótesis de trabajo es que la posibilidad de movilidad de la población en la conurbación reproduce o amplifica los patrones de desigualdad social, de oportunidades y acceso, tal como se manifiesta en la segregación y fragmentación espacial de los grandes aglomerados en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Esto es por lo que nos interesa estudiar a los jóvenes que asisten a la Universidad, ya que aparecen como una de las poblaciones, que, por distancias, costos, tiempo de traslados y falta de transporte, ve afectada su estructura de oportunidades entre ellas el acceso y/o el sostenimiento de una carrera en el nivel educativo superior.

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. 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. 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.

En este sentido estos activos de capital espacial de posición están vinculados aquellos lugares con los cuales el individuo

está relacionado (Courgeau, 1988), se trata de un espacio frecuentado por el individuo para realizar actividades vinculadas a su vida cotidiana estudio y/o trabajo (Demoraes, Piron y Contreras, 2016).

Estos espacios se han ido configurando en la conurbación de Buenos Aires como espacios diferenciados, segregados que indican recursos, posesiones, posiciones, tránsitos y traslados que se yuxtaponen como si fueran islas aisladas (Demoraes, Piron y Contreras, et.al.). La posibilidad de transitar y de exhibir ciertas prácticas de movilidad hacen que las personas tengan libertad de transitar y con esto la posibilidad de autonomía. Según Da Representacao (2017), la condición de las personas facilita o inhibe ciertas prácticas de movilidad, como así la localización de la vivienda y la tenencia de modos propios de transporte otorgan a las personas una libertad respecto al espacio.

En “Movilidad y subjetividad. Viajes y experiencias del espacio en los bordes de la ciudad” (2017), las autoras Soldano y Perret sostienen que vivir en una ciudad metropolitana pone inexorablemente a los desplazamientos en el centro de la escena cotidiana. Explicarlos supone no solo una descripción profunda de sus condiciones y prácticas sino también de las percepciones, valoraciones y expectativas que los actores sociales producen mientras los realizan o los planean.

Uno de los indicadores de infraestructura básica es el pavimento de las calles, en el caso de las urbanizaciones emergentes de La Matanza sólo el 24,1% están pavimentadas. La observación nos permitió constatar que en estos barrios una de las carencias provocadas por la falta de pavimento es la falta de transporte público (Lezcano. 2017).

Los espacios, tiempos y modalidades de la movilidad están diferenciados en función del nivel de riqueza (Delaunay, 2007). La segregación residencial se completa con los medios de transporte que se utilizan (auto, licencia), la localización de los potenciales lugares de trabajo, así como el manejo de sus tiempos, espacios y actividades. La movilidad cotidiana estará definida por los

espacios, tiempos y modalidades de la movilidad que están diferenciados en función del nivel riqueza (Delaunay, 2007). Para el autor existe una relación estrecha entre la movilidad cotidiana y el proyecto residencial es decir donde reside la población, esto va a definir la configuración territorial individual.

La movilidad cotidiana se puede explicar desde dos entradas: la capacidad a moverse o no moverse y el anhelo o la necesidad de moverse. La capacidad remite primero a la posibilidad económica de conseguir medios de transporte y también en la capacidad física que evoluciona en particular con la edad. El autor considera que las personas mayores constituyen la gran mayoría de los discapacitados, suma a esto niños y mujeres, considerándolos como una población vulnerable que pierde capacidad de movilidad. Resulta entonces que dos factores determinan la movilidad cotidiana son el nivel económico y la edad, y que inciden de manera contraria: la movilidad disminuye con la pobreza y con la edad una vez en la edad adulta.

Uno de los conceptos que nos interesa rescatar es el de “motilidad.” El concepto introducido por Kaufmann, Bergman y Jove (2004) se fundamenta en la intercambiabilidad con otros recursos, económicos, sociales simbólicos y culturales, reconocidos como formas de capital en el sentido de Bourdieu. Los dispositivos de diferenciación simbólica no solo están vinculadas al hábitat sino también al consumo de bienes y servicios, en este sentido hablamos de herramientas de movilidad poseídas o arrendadas que permiten el desplazamiento, como el auto, la bicicleta o el subte, o incluso los zapatos, etc.

Introducimos entre el corpus teórico el concepto como el de conurbano precario, tanto por su dotación material en cantidad de equipamientos y diversidad de funciones como por su dotación en calidad de servicio, que condicionan la movilidad cotidiana y refuerzan problemas de equidad de género y de inclusión social, en un círculo vicioso que retroalimenta la desigualdad. Una fundamental, la de la gestión urbana micro o barrial, que naturaliza la precariedad del conurbano y la “eter-

niza” (Gutiérrez y Reyes, 2017). Género y territorio renuevan viejas desigualdades. Las desigualdades viejas del conurbano abandonado por la urbanización, a pesar de las acciones del nuevo paradigma de políticas de la movilidad sostenible, que afortunadamente recuperan el transporte público y los medios dulces como la caminata y la bicicleta, pero que no alcanzan a estos territorios.

3. METODOLOGÍA

Para este estudio integramos las estrategias metodológicas cuantitativa y cualitativa.

La investigación se dividió en tres etapas. En la primera, durante una semana se realizó una observación participante de los movimientos de los estudiantes y de la oferta de transporte en los alrededores de la UNLaM, con el objeto de armar un mapa de “oferta y demanda”. A partir de esta observación el equipo con la participación de alumnos de la Carrera de Comunicación Social realizó un video que da cuenta de la dinámica que se da en los distintos turnos en el ingreso y el egreso de los alumnos a la universidad.

En la segunda etapa, se aplicó una entrevista estructurada en una muestra intencional de 600 encuestas entre los estudiantes de todas las carreras respetando la estructura de participación del alumnado por departamento, carreras y turnos.

Cuadro 1: Distribución de cantidad de alumnos por departamentos y distribución de muestra intencional¹

Departamento	Cantidad de alumnos	Cantidad de alumnos en porcentajes	Encuestas según distribución
Cs de la Salud	5314	15,2	90
Cs. Económicas	9996	28,7	174
Derecho y Ciencias Políticas	4881	14,0	84

¹ Esta distribución no tiene en cuenta los alumnos que estaban cursando el ingreso.

Cs. Humanas y Sociales	8260	23,7	144
Ingeniería	6430	18,4	108
Subtotales	34881	100,0	600

Elaboración Propia, fuente UNLaM. Dirección de Alumnos.
Agosto 2019.

Cuadro 2: Distribución de encuestas por departamento y turno de cursada.

Departamento	Turno Mañana	Turno Tarde	Turno Noche	Subtotales
Cs. de la Salud	18	5	67	90
Cs. Económicas	39	5	130	174
Derecho y Ciencias Políticas	17	4	63	84
Cs. Humanas y Sociales	29	7	108	144
Ingeniería	22	5	81	108
Subtotales	125	26	449	600

Como lo dijimos más arriba para esta muestra se construyó un cuestionario cuyos ejes principales se describen a continuación.

- Aspectos sociodemográficos
 - o Composición de la familia del estudiante, lugar de residencia, etc.
 - o Situación educativa
 - o Situación laboral
- Aspectos de la movilidad entre lugar de residencia y/o laboral y la universidad
 - o Tipos de viajes

- o Tipo de movilidad
- o Modos de viajes
- o Costos de movilidad para llegar a la Universidad
- o Percepción sobre la calidad de los servicios públicos y/o privados
- o Tiempos de viajes
- Percepción con relación a las dificultades en el acceso, etc.

Previo al relevamiento de la encuesta se capacitó a alumnas y egresadas de la UNLaM a fin de que reconocieran la finalidad la misma.

El relevamiento se aplicó según las cuotas a 600 alumnos de modo aleatorio.

Una vez obtenidos y cargados los datos una base (construida a tal fin), la misma se procesó con SPSS.

En la tercera etapa, se seleccionaron algunos estudiantes para realizarles una entrevista en profundidad cuyos ejes intentaron conocer:

- Las experiencias que tenían en materia de movilidad
- Las competencias que debieron desarrollar frente a las dificultades que se enfrentan con el transporte.
- Las percepciones y a las expectativas que tienen con respecto a la estructura del transporte en la movilidad de su vida cotidiana.

Es necesario señalar que hemos citado a los alumnos que respondieron a las entrevistas en profundidad identificándolos como “entrevista a alumnos/as” para preservar su identidad.

El análisis cuali y cuantitativo estuvo cargo del equipo de investigación.

4. RESULTADOS

Este apartado está construido en función de dar respuesta a los objetivos planteados en la investigación. El primero vinculado a la caracterización del alumnado. Para nosotros era muy importante mostrar la pertenencia social de los alumnos y los recursos de capital espacial de posición, la motilidad y los recursos materiales y simbólicos con los que contaban en relación con la movilidad al interior de la conurbación de la Región AMBA para llegar a la universidad.

El segundo de los apartados corresponde a conocer las competencias, las experiencias, las percepciones y las expectativas que tienen los jóvenes universitarios con relación a la movilidad cotidiana.

4.1 Caracterización sociodemográfica de los alumnos relevados en la muestra

Entre los resultados obtenidos podemos decir que el 57,9% son mujeres y 40,3% son varones auto-percibidos. Se trata de una población muy joven dado que el 72% de las/os alumnas/os tienen entre 18 y 25 años, el 23,4% tiene entre 26 y 33 años y 3,4% tiene más de 34 años. El 96,5% son argentinos, 1,2% paraguayos, 0,8% bolivianos, 0,7% colombianos.

Los alumnos viven en hogares que predominantemente pertenecen a los grupos primarios de pertenencia. Las composiciones familiares son diversas, el 32,8% vive con sus padres, 32% con padres y hermanos, y 8,3% reside en hogares monoparentales (madre y o padre) y hermanos.

El 60, 2% de las familias tiene hasta dos hijos y el 26,1% tiene hasta tres hijos. La composición del hogar está dentro del promedio de 2 hijos por hogar según el censo nacional de población (2010).

El 8,7% convive en un nuevo hogar con su pareja, 5% lo hace con su pareja e hijos y 2,5% vive solo.

Advertimos que el 16,15% pertenece a composiciones familiares y no familiares que incluyen distintos miembros y conformaciones, esto es que comparten la vivienda con los alumnos y otros familiares, amigos, personas que viven entre pares, etc.

Lugar de residencia de los estudiantes

El 31,7% de los alumnos residen en La Matanza, mientras el 34,8% proviene del GRAN BUENOS AIRES Oeste (ver cuadro 3), entre los partidos que aportan más cantidad de personas se encuentran: Morón 16,5%, Merlo 8,8% y 7,2% residen en CABA (cuadro 5). En primer lugar, si observamos la distribución de los alumnos, podemos decir que la línea del tren Sarmiento tiene una gran influencia en la cantidad de estudiantes que provienen del GRAN BUENOS AIRES Oeste. En segundo lugar, la residencia en municipios vecinos favorece la movilidad de los alumnos como por ejemplo Tres de Febrero, Lomas de Zamora y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Cuadro 3: Residencia de los alumnos. En porcentaje.

Municipio de Residencia	Frecuencia %
La Matanza	52,8
Morón	16,5
Hurlingham	1,8
Moreno	3,2
Merlo	8,8
Tres de Febrero	4,2
Lomas de Zamora	0,3
CABA	7,2
Otro	5,2
Total	100,0

Elaboración propia, UNLaM. Diciembre 2019.

En relación a los residentes de La Matanza 55% habitan en localidades pertenecientes al primer cordón, 28% al segundo cordón y 16% al tercer cordón (ver cuadro 4). En este caso podemos decir que la diferencia entre la pertenencia a cada uno de los cordones estaría confirmando nuestra hipótesis de trabajo.

Cuadro 4: Residentes por localidades y por cordón. En porcentajes.

Primer Cordón		Segundo Cordón	
La Matanza	Frecuencia %	La Matanza	Frecuencia %
ALDO BONZI	2	ISIDRO CASANOVA	11,4
LA TABLADA	2,5	LAFERRERE	10,4
LOMAS DEL MIRADOR	8	RAFAEL CASTILLO	6
RAMOS MEJIA	12	Subtotal	27,8
VILLA LUZURIAGA	6,3	Tercer Cordón	
VILLA CELINA	0,9	La Matanza	Frecuencia %
VILLA MADERO	2,5	GONZALEZ CATAN	11,4
TAPIALES	1	VIRREY DEL PINO	5
VILLEGAS	0,3	Subtotal	16,4
SAN JUSTO	15		
CIUDAD EVITA	4,1		
Subtotal	54,6		

Elaboración propia, UNLaM Diciembre 2019

**Cuadro 5: Cantidad de Alumnos por municipios de residencia.
En porcentaje.**

Merlo	Frecuencia %
AGUSTIN FERRARI	3,8
LIBERTAD	24,5
MARIANO ACOSTA	5,7
MERLO	17
PONTEVEDRA	13,2
PASO DEL REY	1,9
PARQUE SAN MARTIN	5,7
SAN ANTONIO DE PADUA	26,4
Subtotal	8,8

Tres de Febrero	Frecuencia %
PABLO PODESTA	8,0
MARTIN CORONADO	4,0
CASEROS	44,0
SAENZ PEÑA	4,0
CIUDADELA	40,0
Subtotal	4,2

Moreno	Frecuencia %
MORENO	63,2
LA REJA	5,3
FRANCISCO ALVAREZ	10,5
PASO DEL REY	21,1
Subtotal	3,2

Morón	Frecuencia %
MORON	57,6
CASTELAR	18,2
MORÓN	57,6
EL PALOMAR	5,1
HAEDO	16,2
Subtotal	16,5

Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Frecuencia %
CABA	16,3
CABALLITO	18,6
LINIERS	58,1
MATADEROS	16,3
PALERMO	2,3
PARQUE AVELLANEDA	4,7
VERSALLES	2,3
VILLA LUGANO	4,7
VILLA LURO	9,3
VILLA REAL	2,3
FLORES	0,3
FLORESTA	0,3
CIUDADELA	1
Subtotal	7,2

Elaboración propia, UNLaM. Diciembre 2019.

Situación ocupacional de los alumnos

Aproximadamente el 59% de los alumnos entrevistados trabaja. De este último porcentaje el 45,6% trabaja menos de 35 horas, 26,2% trabaja menos de 40 horas y el 28,2% trabaja más de 40 horas. El 58,7% trabaja como obrero o empleado en el sector privado, 11% lo hacen el sector público y el 16% trabaja por cuenta propia.



Elaboración propia, UNLaM. Diciembre, 2019.

El 44,3% busca trabajo y entre 55,7% restante preguntamos por qué no buscó trabajo: el 69% respondió porque es estudiante; el 8,7% esperaba la respuesta de un potencial empleador; el 4,7% estaba frente al comienzo de un trabajo (estacional); el 4,7% se dedica a quehaceres y/o cuidado de personas en el hogar; y el 12,1% respondió por otras razones.

Situación educativa de los alumnos

El 74,8% de estos jóvenes son los únicos universitarios de las familias, el 17,3% de los hogares tienen dos universitarios y 7,9% tienen 3 universitarios.

Según el relevamiento, el 15,2% de los alumnos pertenecen al departamento de Ciencias de la Salud, 13,6% al departamento de Derecho y Ciencias Políticas, 29,2% al departamento de Ciencias Económicas, 24% al departamento de Humanidades y Ciencias Sociales y 18% al departamento de Ingeniería e Investigaciones Tecnológicas (ver el detalle por carrera en el cuadro 6). La encuestada da cuenta que las carreras más elegidas por los alumnos son abogacía, contador público, trabajo social, ingeniería informática y nutrición.

Cuadro 6: Cantidad de alumnos por departamento y carreras en UNLaM. En porcentaje.

Departamento	Carrera	Porcentaje
Ciencias de la Salud 15,2%	Medicina	1,5
	Enfermería	2,0
	Nutrición	7,8
	Kinesiología y Fisiatría	3,8
Derecho y Ciencias Políticas 13,6%	Abogacía	11,5
	Ciencias Políticas	1,7
	Procurador	0,5
Ciencias Económicas 29,2%	Administración	6,7
	Contador Público	13,5
	Comercio Internacional	7,2
	Economía	1,8
Humanidades y Ciencias Sociales 24%	Comunicación Social	2,5
	Trabajo Social	9,7
	Relaciones Laborales	4,0
	Educación Física	4,7
	Relaciones Públicas	2,8
	Ceremonial y Protocolo	0,3

Ingeniería e Investigaciones Tecnológicas 18%	Ingeniería Mecánica	1,5
	Ingeniería Informática	7,8
	Ingeniería Electrónica	1,5
	Ingeniería Industrial	1,7
	Ingeniería Civil	3,3
	Arquitectura	1,8
	Desarrollo Web	0,3
	Total	100,0

Elaboración propia, UNLaM. Diciembre, 2019.

Una de las cuestiones que nos interesaba revisar, en función de la movilidad, la permanencia y los costos semanales y mensuales, era la cantidad de horas que los alumnos pasaban en la universidad. A partir de nuestra observación permanente, en la cotidianeidad de la vida en la universidad, sabemos que los alumnos no solo cursan las materias en los horarios establecidos. Diariamente, se ven alumnos en distintos ámbitos como el comedor estudiantil, la biblioteca, el playón principal, las aulas y/o los pasillos en los que están 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 si, paso entre 4 y 8 horas a veces estoy cuatro veces en la semana... Entrevistas alumnos, diciembre 2019.

En este sentido, confirmamos que el 45% de los alumnos está en la universidad entre 4 y 6 horas, el 34,5% entre 6 y 8 horas, 9,8% pasan más de 8 horas y sólo el 10,8% permanece menos de 4 horas (cuadro 7).

Cuadro 7: Cantidad de horas que están en la universidad los alumnos

Cantidad de horas diarias	Frecuencia
Menos de 4 horas	10,8
Entre 4 y 6 horas	44,8
Entre 4 y 8 horas	34,5
Más de 9 horas	9,8
Total	100,0

Elaboración propia, UNLaM. Diciembre, 2019.

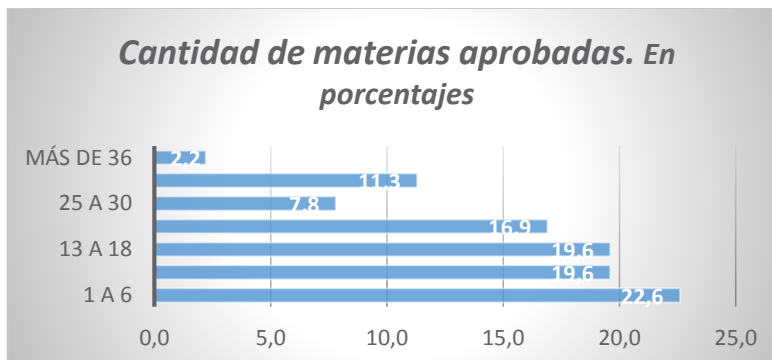
El 64,8% de los alumnos entrevistados cursa entre tres y cuatro días a la semana, y el 18,8% lo hace cinco días en la semana (cuadro 8), teniendo en cuenta que los días de cursada alcanzan de lunes a sábado.

Cuadro 8: Cantidad de días de cursada de los alumnos. En porcentaje

Cantidad de días que cursan	Porcentaje
1	0,7
2	9,8
3	32,8
4	32,0
5	18,8
6	5,8
Total	100,0

Elaboración propia, UNLaM. Diciembre, 2019.

Como se observa en el gráfico que sigue se puede advertir que la mayor proporción de alumnos está cursando los primeros años de las carreras, esto es si tomamos una media de cursada anual de 4 materias.



Elaboración propia, UNLaM. Diciembre, 2019.

Nuestra cotidianeidad en la dinámica de la universidad nos llevaba a preguntarnos, en primer lugar, cómo, cuánto y dónde viajaban los estudiantes. Solo con la observación veíamos la escasa oferta de transportes en las horas de entrada y salida de los turnos más concurridos -Mañana y Noche- (cuadro 9). Las diversas estrategias que los alumnos debían adoptar frente a situaciones diversas, tiempos de espera, tiempos de recorrido en términos de trayectos, condiciones del viaje, falta de regularidad en el transporte, etc.

Cuadro 9: Horario de cursada. En porcentaje

Turnos de cursada	Porcentaje
Mañana (8 a 12)	22,3
Tarde (14 a 18)	9,0
Noche (19 a 23)	68,7
Total	100,0

Elaboración propia, UNLaM. Diciembre, 2019.

La movilidad de los alumnos

En el apartado anterior presentamos un perfil sociodemográfico de quienes son los estudiantes relevados en nuestra investigación. El objetivo de caracterizar esta población obedece a mostrar que la movilidad y el tránsito de los estudiantes no sólo puede ser caracterizado con la cantidad y la calidad del transporte que se utiliza para llegar a la universidad sino con una serie de factores que van a determinar su posición y capital social. La edad, la posición social, su capital espacial, la composición del hogar, el nivel económico, el lugar de residencia, las posibilidades de conectividad, disponibilidad y accesibilidad del transporte son algunos de estos factores a la hora de considerar los recursos urbanos que son o no asequibles por la población de grandes centros urbanos (Demoraes, Piron y Contreras, 2016).

Nuestra propia experiencia con esta investigación coincide con lo expresado por Delaunay (2013) (citado por Demoraes, Piron y Contreras, 2016:276), en el sentido de que con encuestas del tipo OD o con un estudio como el que aquí presentamos, es difícil poder profundizar en los esquemas de desigualdad que se plantean en una metrópoli, como La Matanza, en materia de movilidad y de trayectorias de los individuos en su vida cotidiana. No obstante, tratamos de describir una etapa biográfica de un grupo de estudiantes, su situación educativa, su condición en el mercado de trabajo y sobre todo su vínculo con la universidad como un espacio de vida en un territorio denso, difuso y heterogéneo (Gutiérrez y Reyes, 2017).

Es por esto por lo que esta investigación nos permite identificar dos grandes grupos: 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.

La posibilidad de entrevistar en profundidad a un pequeño grupo de estudiantes nos permitió pensar en los resultados de

manera diferente. En primer lugar, aquellos que están determinados por la ubicación territorial. Dado que se observa que 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 segundo lugar, según la condición de ocupación de los alumnos. Por último, la movilidad de las estudiantes.

La ubicación espacial y los tránsitos

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 sino en su composición y en las situaciones que subyacen en las interacciones en el territorio.

En términos de extensión como se puede observar en los cuadros 4 y 5, la porción de alumnos que provienen de La Matanza representa el 52,8% de los alumnos y el 47,2% vive en otros partidos de la conurbación. El 81% de los alumnos toma al menos un colectivo, 33% toma dos colectivos y 2,3% toma 3 colectivos.

La extensión del territorio es un factor que tiene una incidencia importante para acceder a la educación superior. En el tercer cordón de La Matanza a 14 km de la UNLaM se ubica la localidad de González Catán y a 23,5 Km Virrey del Pino.

Según la encuesta, los alumnos que viven en González Catán que sólo toman un colectivo, tienen un tiempo de viaje (considerando la espera) que va desde los 50 a 130 minutos y el costo del traslado es de \$44 diarios. Los que toman dos colectivos tienen un tiempo entre 60 a 135 minutos y un costo diario entre \$40 y \$80. Aunque, la construcción del Metrobús en Ruta Nacional

3 ayudó a bajar los tiempos de traslado², las horas de ingreso y egreso de las cursadas (turnos mañana y noche) generan en las inmediaciones de la universidad una prolongación de los tiempos de viaje.

Para el grupo de alumnos (1,5%) que viven en Virrey del Pino, el tiempo de traslado hasta la universidad es de 60 y 90 minutos con un solo colectivo y el costo \$50. En el caso de tomar dos colectivos el tiempo de viaje se prolonga entre 90 y 130 minutos y el costo es de \$80. El gasto de los viajes se eleva si tenemos en cuenta que el 66,6% de los alumnos cursa entre 3 y 5 días, aunque el 67,6% de los mismos tiene boleto estudiantil. A pesar de este beneficio y de tener la tarifa social muchos estudiantes y sus familias deben hacer un gran esfuerzo para sostener la movilidad cotidiana.

Entre el 47,2% de los estudiantes que no viven en La Matanza el traslado también es un factor importante por el tiempo y el costo. Tomemos solo algunos ejemplos, tenemos alumnos que viven en la localidad de Marcos Paz (39,5 Km) y cursan tres veces por semana, el tiempo de viaje oscila entre 100 y 130 minutos y \$85 de ida y vuelta; otros que llegan desde Pacheco (37,6 Km) tienen 245 minutos de viaje y \$128 de costo; desde Moreno (23,5 Km) tienen 95 minutos de viaje tomando dos colectivos y el tren con un costo cotidiano de \$98.

Entre los distintos tipos de movilidad registrados a partir de la encuesta, observamos que un 24,8% tiene o concurre a la universidad en una movilidad particular cuya propiedad es del alumno o de un familiar. En el 93% de los casos la movilidad es un automóvil, el 4% es una moto y el 3,4% una bicicleta. El 58% de los alumnos son propietarios de su movilidad y el resto es propiedad de un familiar: padre 34,4%, madre 19,7% y pareja 9,7%. Aproximadamente a un 30% de los alumnos los llevan y los van a buscar cotidianamente. El promedio de gastos mensual es de \$2035 esto es contando nada más la carga de combustible. Los tiempos de viaje son sensiblemente menores

² El Metrobús recorre 17 kilómetros entre San Justo y González Catán.

entre 15 y 60 minutos, el 44% de los alumnos son de distintas localidades de La Matanza. El 3,2% son alumnos que vienen desde la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el resto del Gran Buenos Aires Oeste.

El 70% de los alumnos que llegan en una movilidad particular “propia” cursan en el turno noche. La estructura de transporte público de pasajeros es deficitaria en calidad, en oferta horaria, esto tiene una consecuencia observable que es el desborde permanente de los playones de estacionamiento gratuito de la UNLaM. Se advierte la sobrepoblación de autos tanto de alumnos como de profesores durante todo el día, pero especialmente en el turno noche. En este turno se producen filas de más de 40 metros en los perímetros de la universidad para poder ingresar a los dos estacionamientos desde las 18.30 horas hasta pasadas las 19.30 horas. Incluso los alrededores y/o perímetros que rodean la universidad y del Hospital Italiano de San Justo están atestados de autos particulares. El 59% puede estacionar en el playón de alumnos y el 33% debe dejarlos en la calle. Entre este último grupo el 28% ha sido robado y en porcentajes iguales otro grupo ha sufrido roturas y robos, mientras que otro grupo igual sufrió el acarreo del auto cuando estaba cursando.

En este sentido, no solo la distancia y los costos 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... Entrevista alumno que vive en R. Castillo (7,6Km)

Yo tardo una hora en llegar siempre, cuando vengo, y una hora y media cuando vuelvo a casa al mediodía... vengo parado todos los días, curso 6 veces por semana ... la verdad llego un poco cansado, pero, si tengo que esperar un colectivo vacío en Morón no llego temprano nunca. Entrevista alumno que vive en Castelar (10,3 Km).

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... Entrevista alumno que vive en CABA (15,8 Km).

Estos son algunos de los testimonios recogidos en las entrevistas. En ellos se observa la resignación y la naturalización frente a distintas situaciones que como decíamos más arriba se producen en la conurbación. Más adelante veremos cómo estas mismas situaciones se agravan en el caso de las estudiantes.

Trabajo, educación y traslados

Decíamos más arriba que el 58,8% de los alumnos estudia y trabaja. De este grupo el 32,6% viaja desde su casa hacia la universidad y el 67,4% viene desde su trabajo.

En el cuadro que sigue presentamos la cantidad de colectivos que se toman para viajar a la universidad desde sus trabajos, en las tres primeras frecuencias, el resto son las combinaciones que utilizan para llegar a la UNLaM.

Cuadro 10: Cantidad de alumnos que estudian y trabajan por tipo de transporte.

Tipo de transporte	Porcentaje
Colectivo (1)	38,3
Colectivo (2)	30,0
Colectivo (3)	3,1
Tren y colectivo	16,3
Subte y colectivo	3,1
Charter y Colectivo	9,3
Total	100,0

Elaboración propia, UNLaM. Diciembre, 2019.

En promedio este grupo de alumnos cursan 3 días por semana, el 78,5% cursa en el turno noche, 15% cursa en el turno mañana y 6,5% lo hace en el turno tarde.

El tiempo de traslado de los que utilizan un colectivo se encuentra entre 25 a 90 minutos, y aquellos que utilizan trenes y colectivos los viajes duran entre 20 y 80 minutos. Como se puede observar el viaje en tren reduce los tiempos; sin embargo, frente a cualquier problema que tenga el servicio, la estrategia se modifica y se suple con colectivos, esto aumenta los costos semanales de los estudiantes.

Uno de los factores que inciden en las prácticas y las estrategias de este grupo es la utilización de transporte “público” no tradicional. Este municipio registra regularmente paros de colectivos regionales frente a hechos de inseguridad que afrontan los colectiveros en la zona, de modo que el alumnado tiene que apelar a estrategias como la contratación de remises y el servicio de UBER que comparativamente es un servicio mucho más barato que cualquier otra oferta de transporte.

La estructura deficitaria y la falta de controles inciden en el traslado de vuelta a los hogares de los estudiantes. Este no es

un problema menor por lo que implica la movilidad si no que impacta en las aulas.

Hay colectivos que pasan hasta las 22.30, te tenés que ir antes porque si no, 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. Encuesta alumno.

De la observación realizada la salida de turno noche es muy conflictiva, se ven enormes filas para ascender a los distintos colectivos que llegan llenos de pasajeros, es imposible el ascenso. Hay colectivos que no paran en las paradas si completaron su cupo. Las líneas de colectivos que van hacia los kilómetros o sea las localidades más alejadas de La Matanza, hacia otros distritos o hacia la Ciudad Autónoma son servicios que tienen frecuencias muy limitadas.

La movilidad, el transporte y los estudiantes

Los estudios que vinculan con la movilidad cotidiana y género sostienen que las mujeres y los hombres presentan patrones diferentes con respecto a la movilidad cotidiana. Según la ENMODO 2010, las mujeres son quienes hacen la mayor cantidad de viajes diariamente. La mitad de los viajes los hacen por trabajo y los realizan en transporte público, a pie y son poco significativos los viajes que hacen en autos propios.

En los estudios de transporte y movilidad urbana, 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 ejem-

plo las distancias, las condiciones del viaje, la disponibilidad de horarios del transporte público, etc. Díaz Muñoz y Jiménez (2003) citadas por Gutiérrez y Reyes (2017).

Para Cebollada (2006), citado 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.

A diferencia de lo que se plantea en el estudio de Gutiérrez y Reyes (2017), en el que consideran 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, acompañamiento de los hijos a la escuela, a la salud, viajes por compras o para hacer trámites o visitas. Son obligados todos los viajes que forman parte de la satisfacción de las necesidades básicas de reproducción social de las personas y las familias.

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 qué 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.

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 llegas tarde te tomas 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.

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 es reemplazado por “colectivos truchos” y los cochecitos, que son autos particulares, en general en muy mal estado que ya no pueden circular como remises. En los 155 barrios emergentes (villas, asentamientos o barrios sociales), para tomar el transporte público, las estudiantes tienen que caminar como mínimo 500 metros.

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... 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... Entrevista alumna.

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 está todo bien, pero, tenés que contar que te vayan a buscar a la ruta a la noche. Entrevista alumna.

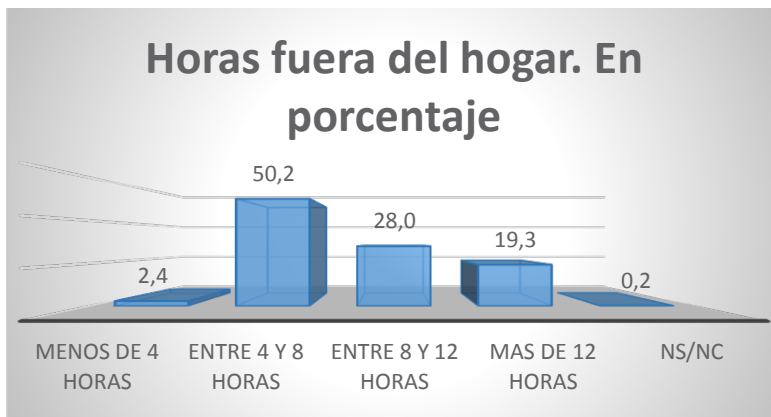
Como en el caso del resto de los estudiantes, el trabajo y la cursada en la universidad implican prácticas y estrategias combinadas, que suponen un gran cansancio al finalizar la semana. A esto se le suma el involucramiento de las familias, en pos de la seguridad de las estudiantes.

Por otro lado, nos preguntamos si la sobrecarga, en el caso de las estudiantes con pareja e hijos, 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.

5. PERCEPCIONES Y EXPECTATIVA

Una de las cuestiones más significativas que hemos advertido a lo largo de la investigación es el grado de resignación y naturalización acerca de las condiciones deficitarias de movilidad, transporte y tránsitos a los que se someten cotidianamente los alumnos.

Los resultados de la encuesta están indicando que se trata de una población que permanece muchas horas fuera del hogar en función de los tiempos de traslado, en una porción importante del alumnado que trabaja. 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.



Elaboración propia, UNLaM. Diciembre, 2019.

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 subís 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.

A pesar del esfuerzo económico, las horas que pierden, el miedo y la angustia de llegar, no se escucharon demandas generalizadas ni siquiera enunciados de expectativas, durante la aplicación de la encuesta entre los 600 estudiantes. Sólo pudimos escuchar una esperanzada inquietud entre quienes se aplicó la entrevista en profundidad cuando respondieron a la pregunta sobre qué pensaban de la encuesta.

Ojalá sirva para algo...es muy difícil viajar...tengo compañeros que si no salen antes no tienen como volver a su casa...

Está bueno...hay muchos profesores que se enojan te tratan mal y te dicen no es mi problema.

Nosotras somos solidarias entre las mujeres y hacemos pool con las que no tienen como viajar...a la noche esto es imposible...

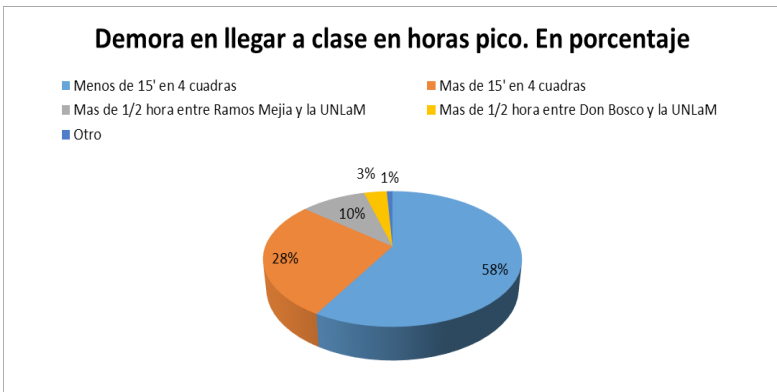
yo creo que ustedes están ideando algo para mejorar el transporte, sería una ayuda enorme, ya el boleto estudiantil eso es mucha ayuda. Entrevistas alumnos.

En horas pico de entrada y salida de la UNLaM que comprenden al turno mañana de 8 a 12 y el turno noche de 19 a 23, los estudiantes tienen grandes dificultades 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.

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. Entrevista alumna.

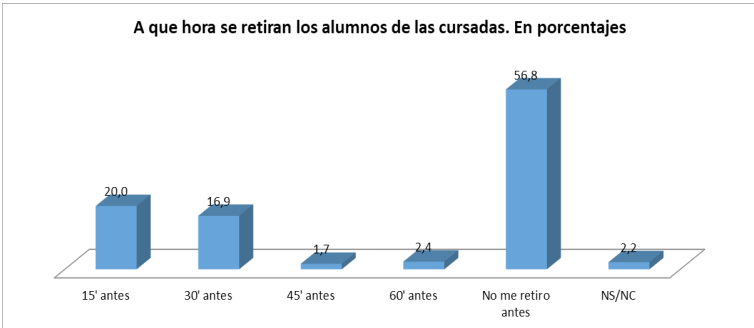
El siguiente grafico da cuenta de que el 41% de los alumnos tardan en recorrer tiempos prolongados en trayectos muy cortos. Por ejemplo, en un viaje en horarios no pico el recorrido entre la estación del tren Sarmiento de Ramos Mejía y la Universidad (3,4Km) es de 30 minutos, mientras que en horarios pico puede llegar a tardar 45 minutos o más por la congestión que se produce en el tránsito en la entrada y la salida de la Universidad.



Elaboración propia, UNLaM. Diciembre, 2019.

La opción que se indica, en el gráfico, más de media hora se refiere al colegio Don Bosco que está 1,4Km de distancia de la universidad. Este trayecto en horario no pico demanda en transporte público siete minutos y caminando quince minutos; mientras que, si se hace en horario pico, se tarda más de media hora.

Los alumnos en el 42% de los casos sienten que llegan muy cansados a la cursada, el 12% llega preocupado, el 5% llega nervioso y le cuesta concentrarse en el aula. Pero, esta no es la única dificultad que enfrentan los alumnos, la otra es el horario de salida.



Elaboración propia, UNLaM, 2019.

Tal como lo muestra el gráfico, más del 40% necesita retirarse antes, en especial en el turno noche dado que si no logra alcanzar un colectivo antes de las 22.30 hs. no tiene forma de llegar a su hogar. El costo de remises o de UBER encarece las economías de los estudiantes y sus familias. El caso del servicio de la plataforma UBER en horarios pico aumenta por efecto de la alta demanda (tarifa dinámica).

Tengamos en cuenta que -en promedio- los alumnos gastan diariamente \$44 con un colectivo, con una cursada, promedio, de tres veces por semana, \$73 con dos colectivos y \$120 aquellos que tienen que tomar tres colectivos. Esto implica un gasto mensual de entre \$528 a \$1140. Es cierto que el boleto estudiantil que les otorga 45 viajes por mes es una ayuda fundamental, pero a esto hay que sumarle los gastos de consumo, aunque sean mínimos, de las estadías prolongadas fuera del hogar. Una cantidad importante de los estudiantes entrevistados pasan en la universidad más de seis horas, muchos concurren al comedor

universitario y muchos otros se quedan en los pasillos o en el patio central tomando mate con galletitas.

Queremos destacar con esto que las condiciones en estas estadias prolongadas parecen poco saludables. Estos costos se incrementan si los alumnos tienen que articular diferentes estrategias frente a la suspensión de algunos servicios de colectivos, tren o subtes³.

En relación con la percepción de las condiciones de las unidades de colectivos, el 10% de los alumnos consideran que son entre muy malas y regulares, y el 85% lo evalúa como buena y muy buena. En cambio, con relación al grado de seguridad de las paradas de colectivos, el 41% de los alumnos consideran que es mala y regular, el 51,6% es buena y muy buena, y 7,3% es especialmente buena y excelente.

La última consulta que se hizo a los alumnos en la encuesta tenía que ver con la experiencia diaria de ida y vuelta a la universidad. Entonces, les pedimos que pensarán en la posibilidad de influir en las políticas públicas de transporte y que hicieran las sugerencias que creyeran necesarias. Nosotros planteamos una serie de sugerencias que incluían diversas opciones.

El 29,4% eligió la opción de extender el servicio nocturno de colectivos hasta las 23.30 horas, incluso algunos alumnos sugirieron que se efectivizaran convenios con las empresas para que esos servicios sean de uso exclusivo de los alumnos de la UNLaM.

La segunda opción más sugerida (12,4%) fue la de habilitar un carril exclusivo o Metrobús desde la estación de Ramos Mejía hasta la UNLaM en horarios pico de entrada y salida de la Universidad.

La tercera opción (8,3%) fue la de prolongar el Metrobús de la Ruta Nacional N° 3 hasta Perón y poner un carril exclusivo en horarios pico para colectivos que lleguen de la Av. Perón hasta Florencio Varela.

³ En La Matanza por falta de seguridad para los colectiveros es habitual que los gremios decreten en pocas horas un paro total de actividades en el servicio.

En cuarto lugar (8%), liberar el estacionamiento callejero en las zonas de influencia de la UNLaM en horarios pico de entrada en los distintos turnos de cursada.

El 6% del alumnado eligió la posibilidad de conveniar con las empresas servicios semi-rápidos desde los kilómetros o localidades comprendidas en el tercer cordón de La Matanza que comprendan los horarios pico de los turnos mañana y noche. En este caso, los alumnos nos comentan que tanto el colectivo 96 como el 88 que vienen desde *los kilómetros* cuando llegan a la universidad quedan vacíos, de modo que debería pensarse en servicios exclusivos para alumnos y docentes sin que esto constituyeran costos adicionales para las empresas, ni para la universidad.

6. CONCLUSIONES

Cuando comenzamos a procesar los resultados de la encuesta, pensábamos que habíamos planteado una hipótesis difícil de comprobar, por varios motivos.

Nuestro enunciado decía que la posibilidad de movilidad de la población en la conurbación reproduce o amplifica los patrones de desigualdad social, de oportunidades y acceso, tal como se manifiesta en la segregación y fragmentación espacial de los grandes aglomerados en la Región Metropolitana de Buenos Aires, por varios motivos

En primer lugar, durante el relevamiento los estudiantes participaban activamente pero no escuchábamos quejas, enojos, propuestas con relación a los que suponíamos una intra-motilidad intensa y desigual. En segundo lugar, cuando analizábamos las percepciones vinculadas a la calidad y la seguridad de los servicios nuestros alumnos tenían una mirada muy positiva, Sin embargo, cuando comenzamos a hacer las entrevistas en profundidad, empezamos a focalizar la mirada en los resultados cuanti-cualitativos.

Pudimos verificar, así, 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.

La primera cuestión que nos interesa destacar es que, la distancia al interior del municipio puede pensarse como la difícil-

tad témporo-espacial de insertarse en la universidad por parte de los jóvenes que habitan el segundo y tercer cordón del partido de La Matanza. Cuando a sugerencia de los propios alumnos esto debería tener una resolución a muy bajo costo. Esto es las empresas deberían poner algunas unidades en horarios claves como por ejemplo turno mañana y turno tarde. Alumnos y docentes serían pasaje exclusivo y -como vimos- superabundante.

La segunda cuestión es el desgaste que provoca entre los estudiantes la falta de oferta de transporte que los obliga a establecer estrategias múltiples que impacta en sus economías de tiempos, sus recursos materiales y simbólicos.

La tercera cuestión es el impacto que tiene la estructura desigual de la movilidad con respecto al género. Las estudiantes viven amenazadas por la falta de oferta horaria, necesitan de la solidaridad de sus pares, de los miembros primarios de la familia, amigos, etc. Sufren el permanente acoso sexual en servicios de transporte público a consecuencia de las condiciones en la que viaja la población en el GBA.

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. Algunas de las medidas propuestas según la percepción de nuestros estudiantes empearían a palear una situación de extrema desigualdad social. El objetivo de este estudio es acercar a nuestra universidad y a la comunidad educativa los elementos necesarios para poder instrumentar algunas políticas que permitan alcanzar la equidad social, educativa y de género.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Auyero, J (2001) Prólogo, en WACQUANT, L. *Parias Urbanos. Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*. Buenos Aires: Editorial Manantial.
- 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, pp.274-301.
- 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.
- Hernández, D.y Witter, R. Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad. *Revista Transporte y Territorio* N° 4, Universidad de Buenos Aires, 2011. pp.29-46. www.rtt.filo.uba.ar/RTT00403029.
- Jouffe, Y. Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase?, *Revista Transporte y Territorio* N°4, Universidad de Buenos Aires, 2011. pp. 84-11. www.rtt.filo.uba.ar/RTT00406073.pdf.
- Lezcano, A. (2017) Historia de familias: trayectorias educativas y laborales de estudiantes residentes en barrios emergentes. Período 2002-2015 (Proyecto PROINCE 55A204 /2016/ 7). Universidad Nacional de La Matanza. Departamento de Humanidades y Ciencias Sociales.
- 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*. pp. 81-117-Ediciones Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Prévot Schapira, M. (2001) 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.
- Soldano, D. y Perret (2017) Movilidad y subjetividad. Viajes y experiencias del espacio en los bordes de la ciudad En Solano (comp.), *Viajeros del conurbano bonaerense. Una investigación sobre experiencias de movilidad en la periferia*. Ediciones Universidad Nacional de General Sarmiento.
- 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.

SOBRE LOS AUTORES

Alicia Lezcano. Docente-investigadora de la UNLaM, socióloga y doctora en el área de antropología social de la UBA, se dedica a la enseñanza de metodología de la investigación en carreras de grado, dirige proyectos de investigación en dicha universidad, y sus áreas de investigación abarcan la sociología, la metodología y la antropología, en todos los temas vinculados con la niñez, las familias y la pobreza.

Carlos José Roba. Docente-investigador de la UNLaM, graduado en la carrera de Relaciones Laborales por la UNLaM, y es Especialista en la carrera de Maestría en Educación Superior de la Escuela de Posgrado de UNLaM. Se desempeña como Secretario Administrativo y de Extensión en el Departamento de Humanidades y Ciencias Sociales de la UNLaM, e integra equipos de investigación en temas vinculados a las relaciones laborales, movilidad social, sociología, recursos humanos, y extensión universitaria

Pablo Damián Bevcar. Es licenciado por la carrera de Trabajo Social en el Departamento de Humanidades y Ciencia Sociales de la UNLaM. Se ha desempeñado como investigador de Monitoreo y Supervisión de Políticas Públicas, para el Área de Extensión Universitaria de la Universidad Nacional de La Matanza (2018-2019). Sus antecedentes de investigación abarcan el estudio de la pobreza en familias, trabajo infantil y socialización.

María Fernanda Feria. Es estudiante avanzada en la carrera de Licenciatura en Trabajo Social en el Departamento de Humanidades y Ciencia Sociales de la UNLaM. Ha participado en el Monitoreo y Supervisión de trabajo de Campo de Diagnostico Sociodemográfico del Municipio de Ituzaingó, Extensión Universitaria de la Univer-

sidad Nacional de La Matanza (2019) y en el Monitoreo y Supervisión de trabajo de Campo en Encuestas Nacionales – ENMODO, INADI-, Extensión Universitaria de la Universidad Nacional de La Matanza (2018-2019).

La presente investigación tuvo como objetivo general realizar un diagnóstico acerca de cómo es el acceso físico y económico al transporte, las percepciones, experiencias y sentimientos que tienen los estudiantes de la UNLaM, relacionados con los viajes y al modo de viajar que tienen para llegar a la sede de la universidad: a) Caracterizar la población universitaria, los modos de transportes, los costos, los tiempos y los accesos de la movilidad; y b) Conocer las competencias, las experiencias, las percepciones y las expectativas que tienen los jóvenes universitarios con relación a la movilidad cotidiana. Este estudio nos permitió observar cómo y cuánto viajan nuestros estudiantes, que tiempos les demanda, las prácticas y las estrategias que tienen que desarrollar para poder acceder a la educación superior con un alto costo de tiempos, de integridad y de recursos materiales y simbólicos.

Colección VINCULAR CyT

Cada libro de esta colección contiene los resultados de estudios desarrollados en el marco del Programa Vincular UNLaM 2019



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA MATANZA
Secretaría de Ciencia y Tecnología