XV Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2023.

Movilidades escolares en ciudades intermedias de Argentina.

Victoria Lozano Rendón, Estudiante Doctorado en Ciencias Sociales.

Cita:

Victoria Lozano Rendón, Estudiante Doctorado en Ciencias Sociales (2023). *Movilidades escolares en ciudades intermedias de Argentina. XV Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/000-025/850

Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.
Para ver una copia de esta licencia, visite
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es.

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org*.

1. Movilidades escolares en ciudades intermedias de Argentina.

Este trabajo se enmarca en la investigación de la tesis doctoral en Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Buenos Aires, sobre las movilidades cotidianas escolares: prácticas, experiencias, políticas urbanas y educativas, en la ciudad de Paraná, Entre Ríos y su Área Metropolitana cuya hipótesis sostiene que las prácticas y experiencias de movilidad escolar de NNA en la ciudad de Paraná y su Área Metropolitana, se encuentran invisibilizadas en el diseño de las políticas urbanas y educativas, bajo variables como el acceso, la oferta, la demanda, las matrículas, los abandonos o las permanencias. Observamos que en dicho solapamiento, se pasa por alto la importancia que tienen en las experiencias subjetivas y en las trayectorias escolares, los espacios urbanos y los medios de transporte por los que transcurren las movilidades cotidianas de NNA.

El tema de esta ponencia surgió al observar la escasez de producciones vinculadas a la movilidad en ciudades intermedias de Argentina y más específicamente sobre las movilidades escolares. Pese a que moverse para estudiar es uno de los principales motivos de viaje según las encuestas de Origen - Destino, evidenciamos que los vínculos entre educación y movilidad no aparecen como un eje transversal en el diseño de las políticas públicas urbanas y educativas, un ejemplo de ello puede verse en la Ley de Educación Nacional 26.206, que sólo hace referencia al transporte cuando se trata de casos de estudiantes de escuelas rurales o con discapacidades.

A su vez, en comparación con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su área metropolitana, las movilidades escolares en ciudades de escala intermedia son un tema poco investigado desde la perspectiva del giro de la movilidad. Por esta razón, nuestro trabajo propone una revisión inicial no exhaustiva sobre los antecedentes de estudio desde las Ciencias Sociales y los Estudios Urbanos que registran los desplazamientos escolares en ciudades intermedias argentinas.

Así, realizamos una búsqueda inicial de trabajos (libros, tesis de grado, artículos académicos, ponencias), provenientes de disciplinas como la Sociología, la Psicología, la Educación y la Economía, que tomando como eje principal distintas problemáticas educativas, remiten de algún modo a la movilidad o a las movilidades escolares. No obstante, el criterio sobre las ciudades intermedias luego tuvo que ampliarse hacia las ciudades del interior en general, debido a la escasez de producciones sobre el tema.

Para esta ponencia tomamos seis trabajos en seis ciudades que nos resultaron representativos y que describimos a continuación:

- Dos casos remiten a ciudades intermedias: (Santa Fe y Paraná).
- Dos casos remiten a grandes centros urbanos: (Mendoza y Córdoba).
- Un caso remite a dos ciudades de pequeña escala: (Zárate y Campana), que fueron elegidos por no ser parte de las áreas metropolitanas más estudiadas de la ciudad de Buenos Aires.
- Un caso remite a dos localidades del norte argentino: (La Lara y el Ñorco), que se clasifican como parajes rurales. Sobre este caso, se priorizó el hecho de que es uno de los pocos análisis situado en esta región del país.

  Finalmente, se toma en cuenta una nota de prensa que si bien no elabora un análisis en profundidad, reflexiona sobre la movilidad de las infancias con un enfoque de género en la ciudad de Rosario.

2. Ciudades intermedias y la educación como atractor de movilidades.

Las ciudades intermedias se definen por su peso demográfico y dimensiones físicas, por su rol de mediación entre las grandes metrópolis y los territorios rurales, por la integración a un sistema urbano nacional, por su participación en escalas supranacionales en la vinculación con procesos productivos globales, por ser parte de un urbanismo de financiarización asociado al excedente del sector primario y por las funciones de articulación sociales, económicas, culturales, de administración, intercambio y provisión de servicios y equipamientos que desarrollan entre territorios de escalas diversas (Llop et al, 2019; Bellet y Llop, 2004; Bolay y Rabinovich, 2004; Vapñarsky y Gorojovsky, 1990).

De acuerdo con las Encuestas Origen-Destino, realizadas entre 2010 y 2013, en la categoría estudio como atractor de viajes, se consideran actividades como ir a estudiar, (colegio, universidad, ir a la casa de un compañero a estudiar) o acompañar, buscar y dejar a algún integrante del hogar en centros educativos. Teniendo en cuenta esto, el relevamiento arrojó las siguientes cifras en las distintas ciudades del interior del país en las que se sitúan los casos de estudio elegidos.

- Paraná y Área Metropolitana: 17.7% de los viajes diarios.
- Santa Fe y Área Metropolitana: 17.7% de los viajes diarios.

- Córdoba y Área Metropolitana: 35% de los viajes diarios.
- Mendoza y Área Metropolitana: 32% de los viajes diarios.
- Tucumán y Área Metropolitana: 41% de los viajes diarios[1].
- Provincia de Buenos Aires: 33% de los viajes diarios[2].

En todos los casos, el estudio ocupa el segundo lugar después del motivo trabajo y los rangos de edades abarcan entre los 4 y los 18 años de edad. De acuerdo con Aón et al; "el concepto de atractor de viajes forma parte de la teoría de la generación de viajes y se define como lugares, áreas o zonas donde convergen actividades no residenciales que atraen viajes de pasajeros" (Aón et al; 2019, 30). Esta teoría, vincula los enfoques analíticos de la producción y la atracción de viajes, "donde la producción constituye una lectura analítica de los viajes en relación al uso residencial y al hogar, mientras que la atracción es una lectura analítica de esos mismos viajes, pero desde la perspectiva de usos no residenciales, donde las personas realizan sus actividades fuera del hogar" (Idem, 31).

Según la autora, a partir de estas dos dimensiones, -producción-atracción- es posible capturar "datos claves de los componentes de la producción de los viajes (del hogar donde se producen las movilidades) y, por otro lado, del atractor de viaje donde convergen espacio temporalmente, las movilidades y miembros de los diferentes hogares.

Y destaca: "el relevamiento de encuestas en actividades no-residenciales, es decir actividades que implican importantes flujos de movilidad urbana, como la educación, el trabajo y la salud, constituye una estrategia de investigación relevante para estudios de escala urbana, especialmente si dicha escala permite reconocer atractores clave representativos de la matriz productiva de cada ciudad" (Aón, 2019, 35).

[1] Al no contar con información estadística sobre los parajes rurales del estudio seleccionado, aquí tomamos como referencia a la ciudad capital y su área de influencia.

[2] Se toma como referencia a la provincia de Buenos Aires, aunque la encuesta sólo haya tomado como parte de la muestra al Primer y Segundo Cordón de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

3. Casos de estudio:

3.1 Ciudad: Paraná. Área disciplinar: Educación.

En la ciudad de Paraná y su Área Metropolitana, un trabajo que permite rastrear algunos indicios sobre las movilidades escolares es el estudio de Mayer et al (2020) sobre escuelas secundarias rurales y que desde una perspectiva de la educación, analiza los motivos por los cuales jóvenes residentes en áreas urbanas, se matriculan y concurren diariamente a las escuelas rurales ubicadas en el Área Metropolitana y el Departamento Paraná. Aquí el concepto de movilidad aparece al caracterizar los desplazamientos, al señalar las deficiencias de los servicios de transporte, los riesgos que implican los tiempos de espera para abordar un colectivo o los arreglos y redes de colaboración que surgen, entre los adultos y los niños, niñas y adolescentes.

3.2 Ciudad: Santa Fe. Área disciplinar: Ciencias Económicas.

Gimenez (2016), elaboró un diagnóstico sobre el estado de accesibilidad a los establecimientos educativos, en todos sus niveles y modalidades. Para ello, realizó un cruce de información estadística proveniente de las empresas de colectivos y los organismos oficiales (matrículas y localización de establecimientos).

Este relevamiento arrojó que, la mayor cantidad de establecimientos educativos y los recorridos de las líneas de transporte, se ubican en áreas centrales, pero los niños, niñas y jóvenes que acuden a ellos no residen en estas áreas. Lo anterior, deriva en que las zonas que agrupan la mayor cantidad de población, no cuentan con amplia disponibilidad del servicio de transporte público, es decir que las líneas de transporte son escasas para ir y regresar desde el centro hacia las periferias. Gimenez observó que el diseño de recorridos del sistema de transporte, no contempla a los establecimientos educativos que no se encuentran en las áreas centrales, acentuando problemáticas de fragmentación y segregación urbana.

3.3 Ciudad: Córdoba. Área disciplinar: Psicología Social

A partir de un abordaje etnográfico García (2023) analiza las intersecciones entre territorio, movilidades y experiencias educativas de jóvenes de 5to año de una escuela pública provincial en “Las Hortensias”, un barrio periférico de la ciudad de Córdoba. El autor indaga por la experiencia escolar y las movilidades juveniles en el entorno urbano, que se producen después de la jornada escolar y advierte la necesidad de analizar al espacio escolar en su relación con contextos de prácticas juveniles que lo exceden.

El trabajo da cuenta de los medios de transporte que utilizan los estudiantes y cómo determinadas prácticas favorecen la movilidad activa, la interdependencia y el cuidado mutuo entre pares. Da cuenta de problemas sociales que influyen en la movilidad e inmovilidad de los estudiantes como el sentimiento de inseguridad, el acoso callejero para las mujeres y las carencias económicas que impiden acceder al transporte público.

3.4 Ciudad: Mendoza. Área disciplinar: Sociología.

Navarrete (2013) elabora un análisis comparativo entre tres áreas del Área Metropolitana de la ciudad de Mendoza: el barrio La Favorita, el barrio Sanidad – El Challao y el asentamiento Escorihuela, para establecer relaciones entre la movilidad urbana cotidiana, la localización residencial y el estatus socioeconómico. Allí se relevan prácticas de movilidad urbana cotidiana, considerando atributos como el sexo, la edad y la estructura del hogar, vinculadas a atractores como el trabajo, la educación, el comercio, la salud, entre otros.

Si bien el tema de la investigación no tiene como eje a las infancias y sus movilidades escolares, basado en la encuesta Origen-Destino, esta investigación determina que la educación es el segundo motivo por el cual se desplazan las personas pertenecientes a las tres zonas elegidas y los relatos compilados durante el trabajo de campo, dejan ver cómo este grupo poblacional, estructura gran parte de las prácticas de movilidad de las personas adultas entrevistadas.

Así, aparecen el cuidado de los niños: llevarlos a la escuela, que se combina con largas esperas de los colectivos, baja frecuencia horaria, viajes incómodos. Muestra cómo los padres u otros adultos a cargo se organizan para llevar o buscar a los niños de la escuela. Los horarios de ingreso y salida coinciden con los horarios pico, lo que acentúa los viajes en malas condiciones. Dos madres se organizan para llevar a varios niños a la misma institución escolar.

3.5 Parajes: La Lara y Ñorco, provincia de Tucumán. Área disciplinar: Sociología.

El trabajo de Freire (2019), analiza las “barreras territoriales” y las formas en las que inciden en la continuidad de las actividades, la calidad del proceso educativo y la permanencia de estudiantes y docentes en las instituciones. Para ello, se toman como

ejemplo dos escuelas rurales “de muy difícil acceso”[3] de la provincia de Tucumán ubicadas en los parajes La Lara y Ñorco, a las cuales se accede principalmente a través de transporte público, motocicletas, caballos, automóviles privados o vehículos rurales.

Freire señala que si bien en los documentos oficiales, se tienen en cuenta algunas de las particularidades territoriales, en la práctica y en la implementación de las políticas públicas, no se considera a las comunidades locales y son estas las que posteriormente se ocupan a través de distintas estrategias como por ejemplo, convertir a la escuela en alojamiento permanente, contratar un servicio de transporte privado o reparar las vías, para garantizar la escolaridad, la movilidad y el mantenimiento de las infraestructuras viales.

3.6 Ciudades: Zarate y Campana. Área disciplinar: Sociología de la educación.

Sassera (2020), se pregunta por cómo las configuraciones espaciales contribuyen a la diferenciación entre instituciones escolares y cómo ello deriva en trayectos desiguales entre las escuelas secundarias, secundarias técnicas e instituciones de educación y formación para el trabajo en dos localidades de la provincia de Buenos Aires: Zarate y Campana.

En este sentido, afirma que factores como el lugar de residencia e ingresos producen diferencias que adoptan formas de segmentación y segregación socio- residenciales, que pueden ser el resultado de procesos estructurales, de políticas e intervenciones del Estado o de las prácticas de los sujetos (Ibidem).

La autora destaca el rol significativo de los desplazamientos entre los lugares de procedencia de los estudiantes y la escuela ya que, según afirma, estos permiten ver cómo las desigualdades existentes en la distribución de los espacios urbanos, se traducen en desigualdades en los procesos educativos que perjudican o entorpecen el acceso al derecho a la educación y su permanencia en el sistema educativo, como así también en los procesos de aprendizaje, de sociabilidad y de enseñanza (Sassera, 2020).

[3] Cabe aclarar que en el texto no se define a qué se refiere explícitamente con “muy difícil acceso”, sugiriendo que esta característica está dada por la ubicación de ambas escuelas a 3300 y 1300 metros sobre el nivel del mar, respectivamente.

3.7 Nota periodística sobre movilidad e infancia en Rosario.

En una nota periodística titulada: “Las movilidades de las niñas no son cosas de chicas” Ruggieri (2022) toma como referencia la Encuesta Origen – Destino de la ciudad de Rosario para indagar por las brechas de género en los ejes movilidad e infancia. Si bien este análisis tal y como afirma su autora, está lejos de explicar con precisión cómo se mueven los niños y niñas porque son un segmento poblacional poco estudiado, la encuesta nos ofrece algunos datos que nos sirven de indicadores:

1), El porcentaje de viajes en bicicleta realizados por niños varones supera el 50% en relación a los realizados por las niñas en el rango de los 4 a los 12 años de edad. Entre los 13 y los 18 años, esta cifra se incrementa : 70% niños y 30% niñas.

2), En los viajes peatonales observa que niñas y adolescentes se desplazan a la par de los varones y que a partir de los 18 años, el patrón de viajes a pie se inclina en un 70% hacia las mujeres adultas en comparación con sus pares varones.

3), Por último, señala que las niñas y adolescentes suelen ser llevadas en auto particular en mayor medida que sus pares varones y que en la conducción de esos vehículos, desde la adolescencia se identifica una predominancia masculina que se sostiene en todas las franjas etarias.

4. A modo de cierre: Rasgos comunes que comparten los estudios sobre ciudades intermedias o del interior del país.

La mayoría de los casos estudiados toman como referencia la Encuesta Origen – Destino que fue realizada por última vez en muchas ciudades del interior hace más de diez años, esto sugiere la necesidad de contar con información estadística actualizada para continuar construyendo líneas de interpretación en torno a los desplazamientos de las personas en general, de los niños, niñas y adolescentes y de la educación como uno de los motivos más importantes de la movilidad cotidiana.

Con excepción del caso de la ciudad de Mendoza, cuya indagación se posiciona teóricamente desde el paradigma de la movilidad, en los demás trabajos se advierte que las experiencias urbanas y de movilidad no son tenidas en cuenta. En este sentido, observamos cómo la falta de conexión entre ambas problemáticas dificulta comprender

las formas en las que las experiencias de movilidad intervienen en las trayectorias educativas de estudiantes y en el rol de las y los docentes y los equipos directivos.

Observamos que en varios de los trabajos, las referencias a la movilidad aparecen caracterizadas de las siguientes maneras: barreras para el acceso y permanencia en el sistema educativo; servicio público insatisfecho; barrera física que limita los desplazamientos de la población y el acceso a otros servicios básicos y en muchos casos se la asocia como un factor que promueve la deserción escolar, el sentimiento de inseguridad y los siniestros viales en áreas específicas de las ciudades acentuando las desigualdades espaciales y sociales entre distintos sectores de la población (Sassera: 2020).

En casos como el de la ciudad de Córdoba, si bien se reconoce que los desplazamientos y movilidades han tornado una dimensión clave de estudio, García Bastán plantea que en la dupla movilidad/escolaridad, la escuela se posiciona para las y los jóvenes como un productor de inmovilidades, considerando la duración de las jornadas como un factor que inhibe la participación de las y los jóvenes en otras actividades y en consecuencia sus desplazamientos. En este sentido, vemos que al considerar solamente las movilidades que ocurren después de la escuela asociadas a otras actividades distintas a la escolar, el autor desatiende la importancia de la educación y de la escuela como atractores de viajes cotidianos de los vínculos, afectos y estrategias de cuidado que este tipo de movilidad despliega con los entornos barriales o con el resto de la ciudad.

Al mismo tiempo, vemos en todos los casos la importancia de incorporar a las metodologías de búsqueda y recolección de información, un enfoque de movilidad que incluya métodos móviles (mapeos, registros audiovisuales, sombreos) que permitan no sólo caracterizar el desplazamiento, sino también conocerlo y comprenderlo desde la experiencia corporizada. En este sentido, también se evidencia la necesidad de correr la mirada de análisis del punto de vista de las y los adultos para involucrar las experiencias situadas de los niños, niñas y adolescentes.

El derecho y el acceso a la educación de niños, niñas, adolescentes y jóvenes, aparecen como ejes centrales de las indagaciones, de ahí que directa o indirectamente se critique la sanción de la obligatoriedad de la educación en Argentina y al mismo tiempo se deje en evidencia las carencias, errores y deficiencias que en relación a los medios de transporte, obstruyen el cumplimiento integral de esta ley. Si bien los vínculos entre la

movilidad y la educación no aparecen de forma explícita, en todos los casos se evidencian las formas en las que ambas problemáticas se afectan mutuamente, no sólo en los casos concretos de las y los estudiantes, sino también para sus núcleos familiares cercanos y otras personas que hacen parte de la instituciones escolares como docentes y equipos directivos.

Lo analizado hasta aquí, constituye un punto de partida y la prueba de que el estudio de las movilidades escolares de niños, niñas y adolescentes, presenta una vacancia en las ciudades del interior del país, consideramos que al investigar y comprender las problemáticas asociadas a la movilidad y sus vínculos estrechos con la educación, prestando atención a este segmento poblacional y generacional, es posible contribuir al diseño y planificación de políticas públicas y educativas integrales, que permitirían concretar acciones específicas en los lugares en los que se registran mayores desigualdades.

Bibliografía:

-Aón, Laura et al; “Los atractores de viajes como concepto operacional en el estudio de la movilidad urbana” en Revista Transporte y Territorio 23 (julio-diciembre, 2020): 30-52. Disponible en: doi: 10.34096/rtt.i23.9655.

-Barenboim, C. (2012) Políticas públicas urbanas e instrumentos de regulación en la ciudad de Rosario en RiUrb, Revista Iberoamericana de Urbanismo nº7.

-Bellet, C. y Llop Torné, J. M. (2004). Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales. Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales (CyTET), 36(141-2), 569-581. Recuperado de: https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75486

-Bolay, J-C y Rabinovich, A (2004) “Intermediate cities in Latin America risk and opportunities of coherent urban development” en Cities, Vol. 21, No. 5, p. 407–421, 2004. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/223834588_Intermediate_cities_in_Latin_America_risk_and_opportunities_of_coherent_urban_development

-Cortes-Morales S y Christensen P (2018) “Movilidad de niños” en Términos Clave para los Estudios de Movilidad en América Latina. Buenos Aires, Editorial Biblos.

- et al; (2021) “Movilidades infantiles en pandemia: develando espacialidades invisibles de la niñez en Latinoamérica. Desidades. Número 30. Año 9. Recuperado de: https://desidades.ufrj.br/featured_topic/movilidades-infantiles-en-pandemia-develando-espacialidades-invisibles-de-la-ninez-en-latinoamerica/

-Freire, Gabriela “Análisis de las incidencias territoriales en Escuelas de muy difícil acceso” (2019). XIII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. Disponible en: https://www.aacademica.org/000-023/536

-García, Guido “Movilidades y experiencia escolar en la periferia urbana de Córdoba, Argentina”. Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales Niñez y Juventud · August 2023. DOI: 10.11600/rlcsnj.21.3.5967

-Giménez, María Pía “Transporte y Educación en la Ciudad de Santa Fe” (2016). XII Jornadas de Investigación FCE UNL. Disponible en: https://docplayer.es/56752489-Transporte-y-educacion-en-la-ciudad-de-santa-fe-transportation-and-education-in-the-city-of-santa-fe.html

-Navarrete, María (2013) “Movilidad urbana en el área metropolitana Mendoza”. Tesina de grado. Universidad Nacional de Cuyo. Disponible en: https://bdigital.uncu.edu.ar/6074

-Mayer, Susana (2020) Contextos rurales, escuelas secundarias y trayectorias estudiantiles. Editorial La Colmena.

-Sassera, Jorgelina Silvia “Efecto de lugar: aportes para comprender la segmentación socioeducativa en dos espacios locales de Argentina”. Dossier | Peer Reviewed | Vol. 5, No. 25, 2020. pp 89-103. Quito, Ecuador. Disponible en: https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/171041

-Ruggieri, Lucía “Las movilidades de las niñas no son cosas de chicas” (2022) en Circulantes. Disponible en: https://circulantes.com.ar/las-movilidades-de-las-ninas-no-son-cosas-de-chicas/