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

Movilidad estudiantil hacia un campus universitario: desplazamientos habituales de estudiantes de arquitectura en Resistencia, Chaco.

Romero Machuca Matías Pedro.

Cita:

Romero Machuca Matías Pedro (2023). *Movilidad estudiantil hacia un campus universitario: desplazamientos habituales de estudiantes de arquitectura en Resistencia, Chaco. XV Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/000-025/854



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*.

Movilidad estudiantil hacia un campus universitario: desplazamientos habituales de estudiantes de arquitectura en Resistencia, Chaco

Autor: ROMERO MACHUCA, Matías P.

arq.romeromachuca@gmail.com

Becario Doctoral en el IIDTHH – UNNE/CONICET. Doctorando en Arquitectura FADU-UNL. Integrante del Grupo de Investigación sobre Espacio Público, FAU-UNNE

Resumen

Los campus universitarios son centros atractores para una importante cantidad de estudiantes, docentes y personal no docente, los cuales se desplazan hacia allí diariamente. Entre estos, los estudiantes tienen patrones de desplazamiento particulares que combinan sus estudios, con actividades laborales y de ocio. Dichos desplazamientos son aquí estudiados teniendo en cuenta características clave como el género, la edad, la zona de residencia y el tipo de medio utilizado. De esta manera, este trabajo busca caracterizar la movilidad de los estudiantes de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, de la Universidad Nacional del Nordeste, que diariamente se dirigen hacia el Campus Resistencia. Los datos analizados proceden de una encuesta realizada a estudiantes avanzados de la carrera de Arquitectura, donde se consultó sobre los hábitos de desplazamiento cotidianos, además de sus principales ventajas y condicionantes.

Palabras clave

Movilidad urbana – Accesibilidad – Estudiantes universitarios

1. Introducción

Hablar de movilidad urbana implica un cambio conceptual respecto al estudio tradicional del transporte. El objeto de estudio pasa a ser las personas, mientras que los medios solo son instrumentos que permiten distintas velocidades y características de movimiento (Miralles-Guasch, 2002). La movilidad es a priori individual, cada persona actúa en relación a sus capacidades y necesidades sobre la oferta de transporte disponible (Amar, 2011) y el viaje se vuelve una acción en si misma en la que el objetivo no está en el desplazamiento hacia los lugares, sino en la realización de actividades (Gutierrez, 2010). Es así como la movilidad “hace posible el desarrollo de las funciones sociales en cuanto que conecta los diferentes espacios donde se desarrollan estas funciones o actividades” (Miralles Guasch, Avellanda, & Cebollada i Frontera, 2003, pág. 97). Por lo tanto, la accesibilidad a los lugares, en las distintas formas de transporte y no solo en vehículos motorizados, se vuelve esencial para evitar la segregación y la exclusión, para que todos puedan cumplir el objetivo de llegar a un lugar y

una hora determinadas realizando un esfuerzo razonable (Miralles-Guasch & Martinez Melo, 2012) sin importar el medio utilizado.

Distintos autores analizaron cómo el modelo tradicional de transporte, basado en el automóvil y heredado del urbanismo funcionalista, relega y limita las posibilidades de acceso de los colectivos no motorizados (Cebollada i Frontera, 2006; Vasconcellos E. A., 2010). Por lo tanto, desde la movilidad, caminar o utilizar el transporte público son vistos como formas más democráticas de desplazarse, debido a que su uso es, en principio, más universal por parte de la población (Miralles-Guasch, Martinez Melo, & Marquet, 2015).

En el estudio de la movilidad, tambien se cuestiona la idea de patrones de desplazamiento de un ciudadano supuestamente estándar, centrandose en las individualidades antes ignoradas, como las mujeres, niños y adultos mayores (Lazo & Contreras, 2009). Así, toman relevancia los estudios de movilidad en relación al género, los que verificaron que las mujeres tienden a viajar menores distancias por trabajo y a caminar o usar más el transporte público que los hombres (Law, 1999; Miralles-Guasch & Martinez Melo, 2012), debido a una desigual distribución de las tareas de producción y reproducción (Miralles-Guasch, 1998; Chaves, Segura, Speroni, & Cingolani, 2017). Esto obliga a las mujeres a combinar sus propios desplazamientos con una importante cantidad de viajes por “movilidad del cuidado” (Jirón Martinez, 2017; Zucchini, 2015), aquella donde el trayecto propio incluye viajes dedicados al cuidado de otros.

Por otra parte, la idea de campus universitario es propia de la lógica funcionalista, pensada como un área cuasi-independientes dentro de los entornos urbanos (Gentile, 2004), como una pequeña ciudad dedicada a la construcción de conocimiento, que encontraron en las periferias el espacios suficientes para hacerlo (Merlin, 2006). Debido a este modelo es que el automovil ganó (y aun mantiene) un rol fundamental como forma de acceso. Lo cierto es que las universidades son potentes atractores para la población local y metropolitana, actuando diariamente como nucleo de atracción-repulsión continua y simultanea de personas (Cardozo, Rey, & Foschiatti, 2002), lo que hace que los campus urbanos, incluso siendo periféricos, estén íntimamente ligados a su entorno y generen una micro-centralidad.

Esta ponencia presenta los resultados de una encuesta realizada durante los años 2022 y 2023 a estudiantes de la catedra de Urbanismo, materia obligatoria de cuarto año de arquitectura, de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional del Nordeste. La misma forma parte de una futura tesis de doctorado titulada “Movilidad y accesibilidad en los campus de la educación pública: la Universidad Nacional del Nordeste en

Corrientes y Resistencia"[1], que tiene como objetivo estudiar la movilidad de quienes estudian y trabajan en los campus de la universidad y conocer las condiciones de accesibilidad de estos según el modo de movilidad utilizado. Dicha encuesta busca obtener datos principalmente cuantitativos, dentro de una investigación multimétodo, con el género como una de sus principales variables de análisis.

2. Contexto general

La Universidad Nacional del Nordeste (UNNE) es una de las 56 universidades públicas nacionales de la Argentina, y con sus más de 56 mil estudiantes es la séptima en población estudiantil (Ministerio de Educación de la Nación Argentina, 2020). Su sede principal es compartida por las ciudades de Corrientes (Corrientes) y Resistencia (Chaco), con poco más de 25 kilómetros de distancia entre sus campus. Ambas ciudades son las capitales de sus respectivas provincias y se encuentran conectadas únicamente por el Puente Interprovincial Manuel Belgrano, formando una conurbación cercana al millón de habitantes[2].

Tanto Corrientes como Resistencia son ciudades intermedias, en las que la UNNE promueve la interrelación y genera viajes entre ellas, además de promover usos afines, siendo un importante motor económico y generador de movilidad, tanto urbana como regional. En los alrededores de los campus proliferan comercios y servicio relacionados a la actividad estudiantil, el ocio y, debido a la gran cantidad de universitarios provenientes de otras ciudades, son zonas de alta demanda de alquileres "para estudiantes". El campus genera una micro-centralidad universitaria en el área en que se localiza, a la vez que atrae un importante número de desplazamientos cotidianos, que suponen inversiones de tiempo y dinero para los estudiantes, quienes son un grupo mayoritariamente financiado por sus familias o con trabajos informales (Parras & Cardozo, 2005).

[1] La tesis se desarrolla en el Doctorado de Arquitectura de la FADU-UNL y se inscribe como parte del PI 22C001 "Espacio público y movilidad cotidiana. Uso masivo de la moto en el Gran Corrientes-Gran Resistencia" GIEP (FAU-UNNE)

[2] Según datos preliminares del Censo 2022 hay 855.572 habitantes entre los departamentos de San Fernando (Chaco) y Capital (Corrientes) (INDEC,2023)

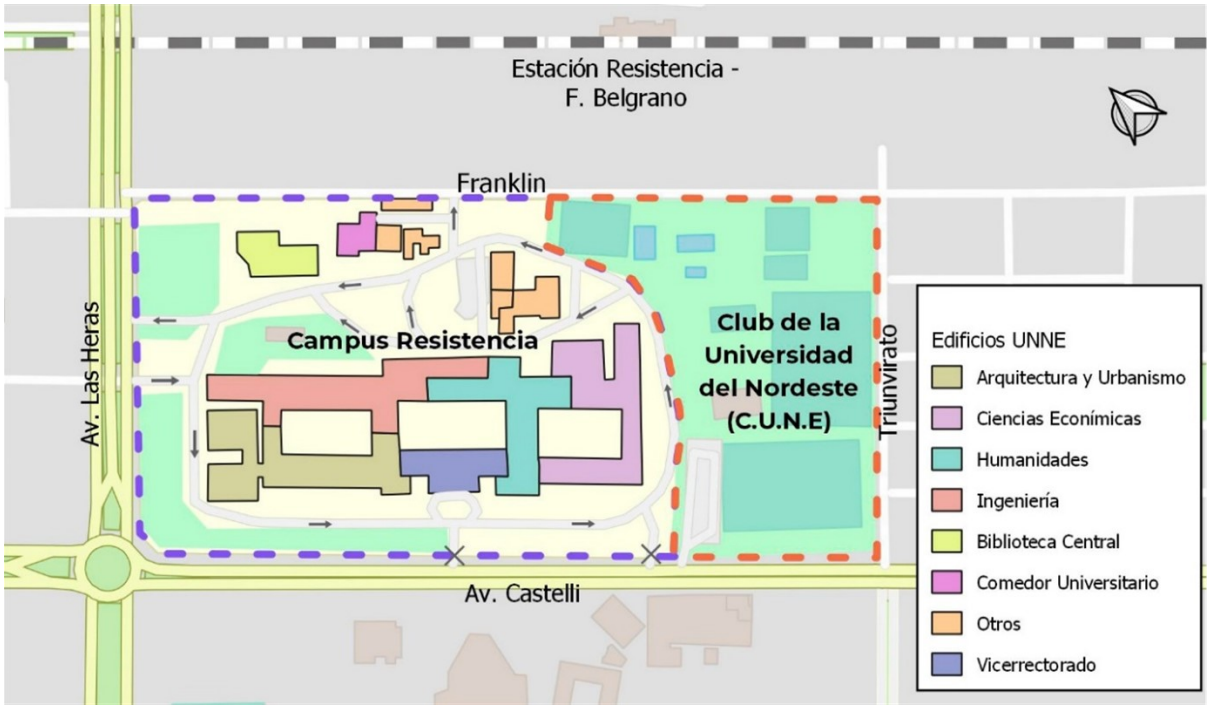

Figura 1. Campus Resistencia. Fuente: Elaboración propia en base a Open Street Map (s.f.) CC BY-SA 2.0

El campus Resistencia se ubica en la intersección de las avenidas Las Heras y Juan José Castelli, en el límite del macrocentro de dicha ciudad, y cuenta con una superficie aproximada de 12 hectáreas. Allí se encuentran las facultades de Arquitectura y Urbanismo (FAU), Ingeniería, Humanidades y Ciencias Económicas además del vicerrectorado, la Biblioteca Central, el Centro de Medicina Regional y diversos institutos de investigación; a los que concurren diariamente unos 19 mil estudiantes. Entre estos, la FAU cuenta con 4575 estudiantes, de los cuales 3258 corresponden a la carrera de Arquitectura.

3. Metodología

Los resultados aquí expuestos son el resultado de un análisis preliminar, donde se encuestó a estudiantes de la catedra de Urbanismo de la carrera de Arquitectura durante el 2022 y 2023, la cual además de ser una materia obligatoria de cuarto año permitió un fácil acceso a los estudiantes. De esta manera se indagó en los hábitos de desplazamiento de estudiantes que tuvieran al menos dos años de cursado presencial y otros dos de cursado virtual durante 2020 y 2021[3].

Los cuestionarios fueron socializados de manera presencial durante un día de clases mediante un código QR y contestadas virtualmente utilizando *Google Forms*. Constaban de entre 22 y 26 preguntas, la mayor parte de ellas de respuesta cerrada. Solo se utilizaron

[3] Debido a la pandemia de Covid-19 las clases presenciales en la FAU-UNNE se vieron interrumpidas, siendo reemplazadas por una modalidad virtual, durante todo el año 2020 y el primer cuatrimestre del 2021, volviendo a una presencialidad parcial en el segundo cuatrimestre. La presencialidad plena recién se reinició en 2022. Los estudiantes de cuarto año encuestados iniciaron sus estudios antes de 2019.

preguntas abiertas, de manera opcional, para justificar otras respuestas. Las interrogantes apuntaban en primer lugar a datos generales del estudiante (edad, genero, zona y ciudad de residencia, etc.) y luego a cuestiones específicas sobre el modo de movilidad utilizado habitualmente.

Se utilizó la zona de residencia para georreferenciar los resultados en Corrientes y el Gran Resistencia. A fines de respetar la privacidad de los encuestados, se solicitó solo un área aproximada dentro de las ciudades, la cual dependía de las características propias de estas. Para los residentes del Gran Resistencia, se adjuntó un mapa dentro del cuestionario donde se numeraban las chacras de 1000 por 1000 metros en las que se estructuran estas ciudades. En cambio, en el caso de la ciudad de Corrientes se decidió utilizar los barrios, debido a la facilidad que representaba para los encuestados ubicarse geográficamente y la ausencia de una estructura de ciudad más regular y reconocible. En este caso además se adjuntó un mapa online en *MyMaps* con los barrios de la ciudad para aquellos que necesitaran una ayuda para identificar el suyo.

La encuesta fue anónima y voluntaria, siendo respondida por aproximadamente el 30% de los estudiantes, con 122 cuestionarios completados. De esta manera se obtuvieron variedad de respuestas sobre las distintas formas de movilizarse, edades, genero, zonas de residencia, ciudades de origen, entre otras.

4. Descripción y análisis de los resultados

Entre los encuestados se destaca una clara mayoría de mujeres con el 67,5% del total, lo cual responde a una tendencia similar al del total de la matrícula de la catedra (63% de mujeres). De la misma manera, el 67% de los encuestados tiene entre 20 y 24 años, el 26% entre 25 y 30 años y solo el 7% son mayores de 30. En este sentido, aproximadamente 1 de cada 2 estudiantes corresponde a una mujer de entre 20 y 24 años.

Por su parte, como la UNNE históricamente ha sido la casa de estudios más importante del nordeste argentino, tanto en calidad como en oferta académica, es un centro atractor para estudiantes de distintas ciudades de la región. Como puede observarse en la Tabla 1, el origen de los estudiantes es diverso, siendo solo el 22% originarios de la ciudad de Resistencia, sede de la FAU, y un 4% de las ciudades satélite de la Región Metropolitana del Gran Resistencia (RMGR), proviniendo de Barranqueras, Colonia Benítez y Makallé. Además, el 30% es originario del Área Metropolitana del Gran Corrientes[4] (AMGC), por lo que el 56% de los estudiantes es oriundo de ciudades cercanas a la universidad, desde la que pueden desplazarse diariamente. Por otra parte, el 44% de los estudiantes proviene de zonas lejanas

[4] Conformado por la ciudad de Corrientes y sus localidades satélite: Riachuelo, Santa Ana y San Luis del Palmar

a los campus, debiendo mudarse para poder realizar sus estudios, los cuales popularmente son conocidos como “estudiantes del interior”[5].

Tabla 1
Localidad de origen de los estudiantes encuestados

Región de origen	Total	Frecuencia
AMGC	37	30%
Resistencia	27	22%
Int. Chaco	19	16%
Formosa	11	9%
Int. Corrientes	9	7%
Misiones	9	7%
Santa Fe	5	4%
Otros RMGR	5	4%

Fuente: Elaboración propia

Las posibilidades y formas de movilizarse diariamente hacia el campus dependen en gran medida de la zona de residencia. Gran parte de estos estudiantes oriundos de otras localidades se radican en Resistencia y específicamente en los alrededores del campus, así la ciudad pasa a ser el lugar de residencia del 61% de los estudiantes encuestados. Por su parte, Corrientes mantiene el 30% de estudiantes, seguido por Barranqueras con el 5% y el 3% restante reside en ciudades más alejadas como Colonia Benítez (a 24 km), Riachuelo (a 38 km) y Makallé a más de 45km del campus.

Tabla 2
Localidad de residencia de estudiantes encuestados

Ciudad	Total	Frecuencia
Resistencia	75	61%
Corrientes	37	30%
Barranqueras	6	5%
Otros	4	3%

Fuente: Elaboración propia

En el mapa de la Figura 2 puede verse como en los alrededores del campus se concentra la residencia de la mayoría de los encuestados, mientras que en el resto de las ciudades la dispersión es mayor. La “zona UNNE” se vuelve un gran atractivo para los *estudiantes del interior*, los cuales el 83% se radicó aquí. Esto determina que una importante cantidad de estudiantes se desplace caminando hasta al campus.

[5] Una de las referencias culturales más importantes es la canción “Estudiante del interior” de Mario Boffil (2004)

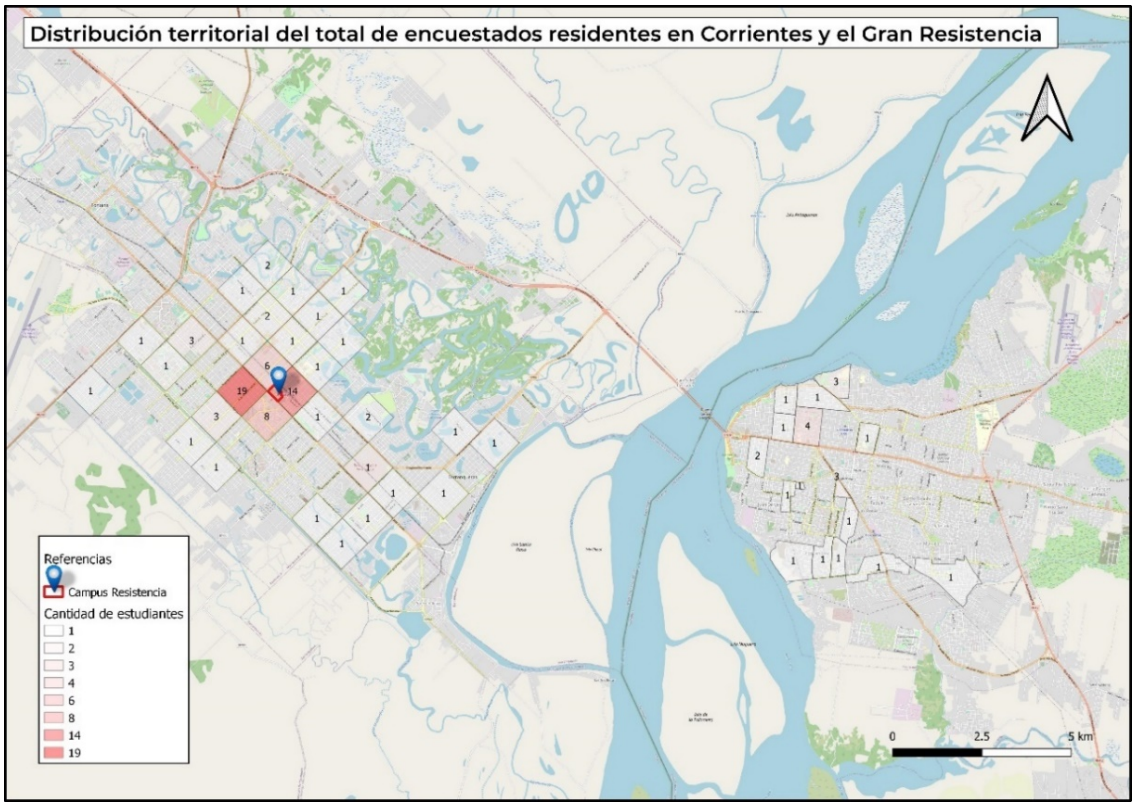

Figura 2. Mapa de distribución geográfica de los estudiantes encuestados. Fuente: Elaboración propia en base a Open Street Map (s.f.) CC BY-SA 2.0

En cuanto a las formas que tienen los estudiantes de llegar al campus, la gran mayoría lo hace en modos considerados más sostenibles (Banister, 2008), como los servicios de transporte público masivo[6] (40%) o caminando (35%). Por su parte, entre los medios motorizados privados prima el automóvil (13%) seguido de la motocicleta (8%), mientras que el uso de la bicicleta o los servicios de remises y taxis son mínimos.

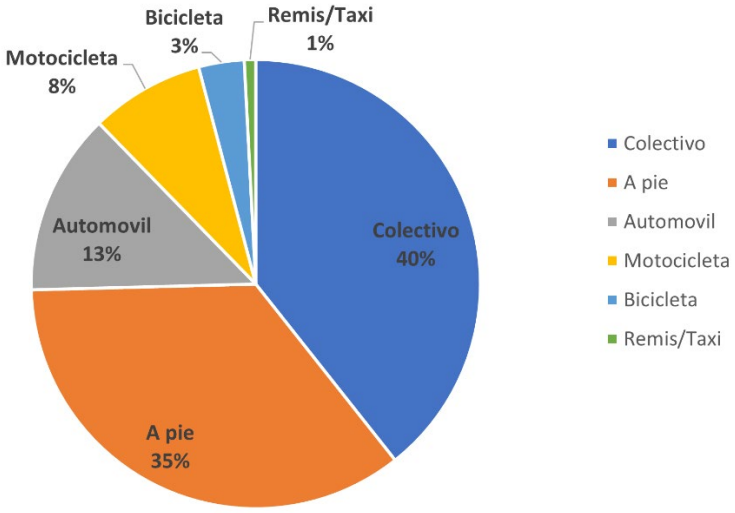

Figura 3. Medio de movilidad utilizado habitualmente por estudiantes. Fuente: Elaboración propia

[6] En el AMGR y AMGC se limita al servicio de colectivos urbanos, interurbanos e interprovinciales. En el AMGR existe además un servicio marginal de trenes urbanos, que no fue considerado debido a los escasos servicios diarios que presta.

Al analizar las formas de movilizarse en relación al género pueden identificarse dos cuestiones llamativas. La primera, es que entre los encuestados solo hay mujeres usuarias de automóvil, siendo el medio elegido por el 20% del ellas. Este aspecto se destaca en primer lugar por diferir con otros estudios donde los hombres tienden a usar más el automóvil que las mujeres, aunque estos también indicaban un incremento en la motorización femenina (Miralles-Guasch & Martinez Melo, 2012). En segundo lugar, se destaca como el principal modo para los hombres es el peatonal y el de las mujeres el transporte público. Como ya se ha planteado anteriormente, este uso depende más de la zona de residencia que de una elección. Aun así, es destacable que mientras el 89% de los varones que viven en las chacras que rodean al campus van caminando, disminuye al 71% en el caso de las mujeres, optando también por el automóvil (14%) o el transporte público (7%) a pesar de la corta distancia. Como se desarrollará más adelante, esto puede deberse a las diferencias en la percepción de seguridad que tienen hombres y mujeres sobre los alrededores del campus, lo cual condiciona la elección modal.

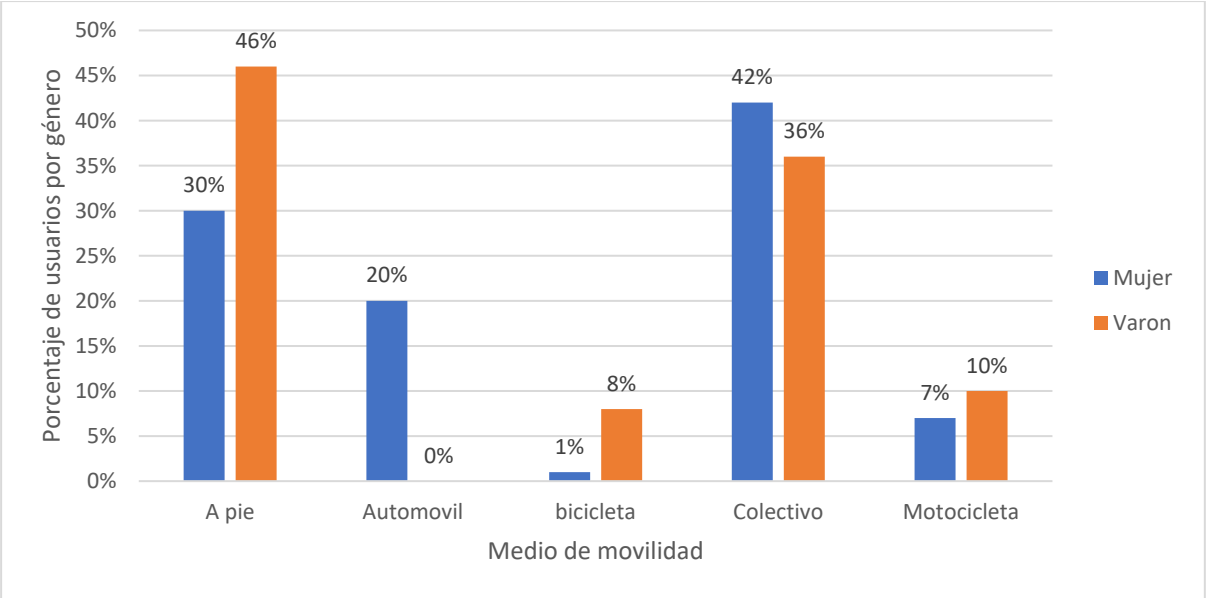

Figura 4. Uso de medio de movilidad según género. Fuente: Elaboración propia

Asimismo, los encuestados expresaron distintas razones para elegir cada medio de movilidad, como también sus propios inconvenientes. En el caso de los peatones, las principales razones para caminar están referidas a la poca distancia (70,5%), poco tiempo (50%) y en menor medida la falta de otra alternativa (27,3%). Mientras que los principales inconvenientes están referidos a la inseguridad ante robos (63,6%) y ante siniestros viales (59,1%), además de estar condicionado por el clima (61,4%). También se destaca al acoso callejero como un problema identificado por el 40,9% de los encuestados, aumentando al 60% entre las mujeres.

En cuanto a los usuarios del transporte público, las principales razones para utilizarlo son la falta de otro medio disponible y la economía (ambos 60,4%) además de, en menor medida, la existencia del boleto estudiantil gratuito[7] con el (33,3%). Entre los inconvenientes se destacan los tiempos de viaje (66,7%) y los paros de colectivos (62,5%), además de la inseguridad tanto en las paradas (52,1%) como en los alrededores del campus (39,6%), que las condiciones climáticas afectan el viaje y la espera (43,8%) y que el servicio tiene baja frecuencia (43,8%).

Por parte de los usuarios de vehículos motorizados, tanto automovilistas como motociclistas destacan utilizar menos tiempo que en otros medios (68,8% y 63,6% respectivamente) y la comodidad (56,3% y 54,5%). Además, mientras los automovilistas destacan la seguridad y la facilidad de transportar materiales (62,5% c/u), los motociclistas ponderan la facilidad de estacionar en el campus (63,6%) y la agilidad del medio (54,5%). Entre los problemas, mientras los automovilistas destacan el tránsito, la falta de espacios para estacionar y el costo del combustible (56,3% c/u), los motociclistas sufren las condiciones climáticas (81,8%), la inseguridad vial y ante robos en la ciudad (63,6%).

Estos resultados indican que la seguridad, tanto vial como ante el delito, es una preocupación sumamente importante a la hora de moverse por la ciudad. Por ello también se solicitó a los encuestados que califiquen su percepción de seguridad sobre los alrededores del campus, utilizando una escala de 1 a 5, siendo 1 muy inseguro y 5 muy seguro. De esta manera se obtuvo que el 55% de los encuestados considera a los alrededores del campus como inseguros, el 34% considera que la zona no es especialmente segura ni insegura y solo un 11% pondera al sector como seguro.

Lo cierto es que estas percepciones se ven claramente condicionadas por el género, como puede observarse en la Figura 5. Mientras el 63% de las mujeres considera a la zona del campus como insegura, solo lo hace el 38% de los hombres, quienes tienen a calificar a la seguridad como neutral. Tal como plantean Jirón (2007) y Soto Villagrán (2017) el miedo y la inseguridad se erigen como condicionantes de la movilidad, afectando principalmente a las mujeres, restringiendo y limitando sus posibilidades de movilidad.

[7] Tanto en Corrientes como en el Gran Resistencia existe boleto estudiantil gratuito para colectivos urbanos e interurbanos, pero el mismo no aplica para el colectivo interprovincial Chaco-Corrientes, utilizado por gran parte de los encuestados.

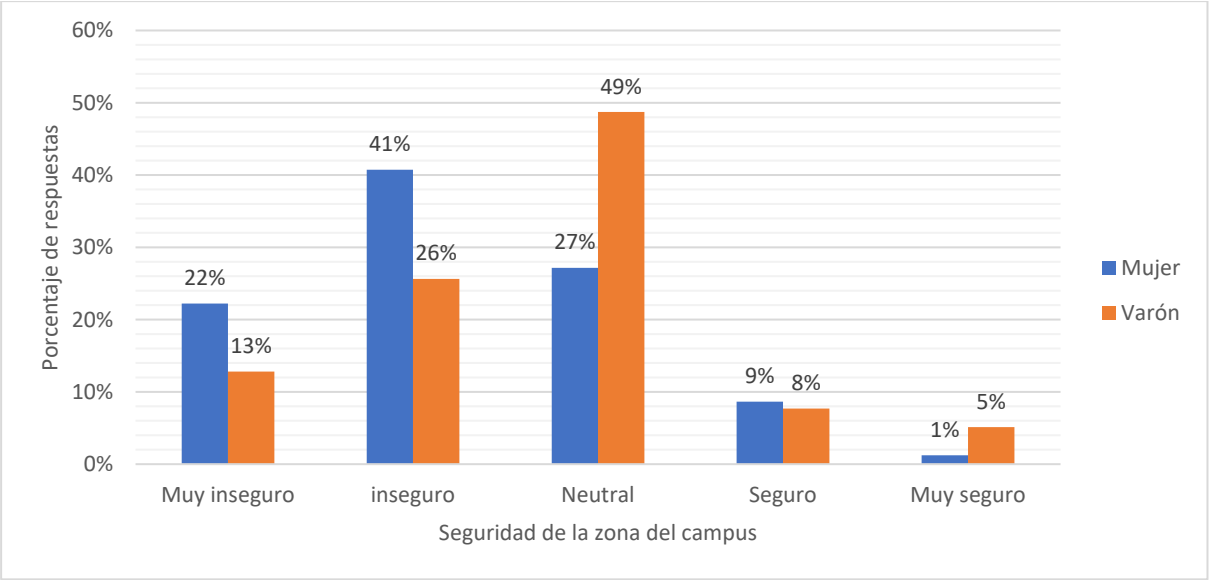

Figura 5. Sensación de seguridad en los alrededores del campus según género en porcentajes. Fuente: Elaboración propia

Para indagar sobre las razones de estas percepciones se incluyó en el cuestionario una pregunta abierta y opcional, donde los encuestados puedan justificar su respuesta. Estas pueden clasificarse en dos ejes principales: las condiciones urbanas de la zona del campus y los hechos delictivos que les sucedieron o de los que saben u oyeron.

Sobre las condiciones urbanas, lo más mencionado fue la falta de iluminación tanto dentro del campus, como en sus alrededores. Esta situación varía mucho dependiendo la calle. Sobre Av. Las Heras, en el acceso principal, existe una importante cantidad de luminarias, tanto para peatones como para el tránsito vehicular. Sobre Av. Castelli la iluminación es menor, orientada exclusivamente a la calzada vehicular, mientras que las calles laterales del campus como Franklin y Triunvirato tienen un número significativamente menor de luminarias. Otro aspecto relevante es el de la "falta de movimiento" después de las 21:30 o 22:00 hs., horario del fin de algunas clases. Esta falta de movimiento y de "ojos en la calle", como planteara Jane Jacobs (1961), se debe a la presencia de grandes recintos con equipamientos rodeando al campus, los cuales además de tener frentes poco activos generan una interrupción de la trama urbana. Solo hay un frente activo sobre Avenida Las Heras, principalmente comercial, el cual se encuentra activo entre las 8:00 y las 21:30hs.

En cuanto a los hechos delictivos, la mención principal se la llevan los robos, arrebatos y, en menor medida, el acoso o la falta de efectivos de seguridad patrullando la zona. Lo cierto es que, aunque los robos aparecen en gran cantidad de respuestas, ninguno de los encuestados afirmó haber sido asaltado, sino más bien tener conocimiento de que estos hechos suceden, por amigos o allegados. Por lo tanto, estas percepciones sobre la seguridad de la zona del campus corresponden a lo que Curbet (2008) denomina "Inseguridad ciudadana". Es decir, se

presenta una dimensión subjetiva donde la sensación de inseguridad, sin ser menos justificada, genera la percepción de que un lugar es poco seguro. Las calificaciones de los encuestados responderían principalmente a la sensación de indefensión ante hechos delictivos, existentes en el sector, aunque no necesariamente habituales, producida por la falta de iluminación, de personas realizando otras actividades o de fuerzas del orden recorriendo la zona. Es así como la percepción de seguridad de los alrededores del campus se vuelve una barrera para los estudiantes, debido a la inseguridad ciudadana, afectando principalmente a las estudiantes.

5. Conclusiones

La movilidad debe entenderse como un derecho, partiendo de la base de que de ella depende el acceso a otros derechos (Amar, 2011), como la educación. El objetivo del viaje no es el desplazamiento físico sino el acceso a la realización de actividades (Gutierrez, 2010). Analizar la movilidad hacia un centro atractor, como lo es un campus universitario, permite conocer cómo se desplazan sus usuarios en busca de favorecer el acceso en los distintos modos de movilidad, priorizando aquellos más utilizados y eficientes.

El caso de la UNNE tiene ciertas particularidades al compartir su sede entre dos ciudades intermedias muy cercanas, generando importantes flujos de personas entre ellas, con el puente General Belgrano como único nexo. En el caso de los estudiantes de arquitectura encuestados, el 30% reside en Corrientes y se moviliza diariamente hasta la FAU en la provincia vecina. Teniendo en cuenta la cantidad de estudiantes y trabajadores que tiene la universidad, de mantenerse esta relación, sería una población sumamente importante que se desplaza diariamente hacia ambas ciudades.

De la misma manera, se destaca el alcance regional de la universidad, donde el 44% de los encuestados proviene de ciudades por fuera del Gran Corrientes y Gran Resistencia. Estudiantes provenientes del interior de las provincias de Chaco y Corrientes, o provincias vecinas como Formosa, Misiones y Santa Fe en su mayoría eligen radicarse en Resistencia y principalmente en los alrededores del campus. Esto genera una gran demanda inmobiliaria en la “zona UNNE” y permite que muchos estudiantes caminen diariamente hacia la universidad, volviéndolo uno de los principales modos de movilidad. De la misma manera, estos estudiantes tienen otro tipo de movilidades, no cotidianas, pero si habituales, de medias y largas distancias hacia sus ciudades de origen. Las experiencias de estos estudiantes, viviendo y actuando sobre un sistema de movilidad que pocos conocen con anterioridad, serán relevantes para futuras investigaciones.

Entre las formas de movilizarse, tres de cada cuatro estudiantes manifestaron caminar o utilizar el transporte público para ir a cursar, principalmente debido al bajo costo que

representan estas formas, constituyéndose como las formas más democráticas de transportarse (Miralles-Guasch et al., 2015). Además, estos usos significan una situación deseable desde el punto de vista de la movilidad sustentable, que plantea propiciar el transporte público, la caminata y el ciclismo para disminuir el uso innecesario del automóvil (Banister, 2008). De igual manera, el bajo uso de la bicicleta por parte de los estudiantes significa una materia pendiente para las políticas de la universidad y los municipios.

Otro punto destacable, es que la seguridad apareció como un punto relevante para todos los encuestados sin importar el medio de movilidad utilizado, tanto de manera positiva en el caso de los automovilistas, como negativa en el resto de los medios de transporte. Además, la percepción de seguridad en los alrededores del campus es menor en las mujeres, las cuales tienen a considerarlos como más inseguros. Es así como, por ejemplo, el 20% de las usuarias de automóvil vive en los alrededores del campus, pero decide manejar en lugar de caminar. Allí donde el miedo funciona como efecto barrera (Vasconcellos E. A., 2015), limita las posibilidades de acceso y la libertad de movimiento de las mujeres (Jirón Martinez, 2007), afectando principalmente de aquellas que no cuentan con un vehículo propio.

Todo esto plantea algunas preguntas que buscarán ser respondidas en futuras investigaciones enmarcadas en la tesis doctoral que propició esta ponencia. En primer lugar, se buscará corroborar si los patrones aquí presentados se repiten o son propios de la población estudiada, por lo cual se expandirá la muestra tanto dentro de la FAU como en el resto de la universidad. Otros aspectos importantes a profundizar serán la relación interprovincial producida por la universidad, la relación de los campus con los servicios de transporte público y su accesibilidad. También será necesario indagar en los hábitos de desplazamiento de los trabajadores de la universidad, docentes y no docentes.

6. Bibliografía

Amar, G. (2011). *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad* (1ra en Español ed.). (L. C. Ediciones, Trad.) Buenos Aires: La Crujía.

Banister, D. (Enero de 2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy, 15*, 73-80. doi:doi:10.1016/j.tranpol.2007.10.005

Cardozo, O. D., Rey, C. E., & Foschiatti, A. M. (2002). La movilidad por motivos de estudio: desplazamientos cotidianos hacia el Campus Resistencia - UNNE. (pág. 4). Resistencia: Secretaría General de Ciencia y Técnica de la Universidad Nacional del Nordeste.

Cebollada i Frontera, À. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad. *Documents d'anàlisi geogràfica*(48), 105-121. Obtenido de https://ddd.uab.cat/record/19324

Curbet, J. (2008). La ciudad: el hábitat de la (in)seguridad. En I. Ortiz de Urbina, & J. Ponce Solé, *Convivencia ciudadana, seguridad pública y urbanismo* (págs. 129-156). Barcelona, España: Fundación Democracia y Gobierno Local.

Gentile, E. (2004). Ciudad Universitaria. En J. F. Liernur, F. Aliata, & B. Gonzalez Montaner (Ed.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina: estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades* (Vol. Tomo 2, págs. 83-88). Buenos Aires: AGEA.

Gutierrez, A. (1 de Agosto de 2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, XIV*(331 (86)).

Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades* (2° ed. en español ed.). (Á. Abad, & A. Useros, Trads.) Madrid: Capitan Swing Libros S.L.

Jirón Martinez, P. (Julio-Diciembre de 2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer, 12*(29), 173-197.

Jirón Martinez, P. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En M. Rico , & O. Segovia, *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (págs. 405-432). Santiago: Libros de la CEPAL.

Law, R. (1999). Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geographie, 24*(4), 567-588.

Lazo, A., & Contreras, Y. (2009). *Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile.* Recuperado el 16 de 11 de 2021, de http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/01.pdf

Merlin, P. (2006). ¿Campus o regreso a la ciudad? Las relaciones espaciales ciudad-universidad. En C. Bellet, & J. Ganau, *Ciudad y universidad. Ciudades universitarias y campus urbanos* (págs. 183-201). Lleida: Editorial Milenio.

Ministerio de Educación de la Nación Argentina. (2020). *Anuario estadístico de Información Universitaria.* Ciudad Autonoma de Buenos Aires.

Miralles Guasch, C., Avellanda, P., & Cebollada i Frontera, À. (2003). Los condicionantes de la movilidad en un nodo de la ciudad metropolitana. El Caso de la Universitat Autonoma de Barcelona. En L. López Trigal, C. Relea Fernández, & J. Somoza Medina, *La ciudad: nuevos procesos, nuevas respuestas* (págs. 97-106). León: Universidad de León.

Miralles-Guasch, C. (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la ecología urbana. *Ecología Política*(15), 123-130. Obtenido de http://www.jstor.org/stable/20742969

Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto* (1ra ed.). Barcelona, España: Ariel Geografía.

Miralles-Guasch, C., & Martinez Melo, M. (Agosto de 2012). Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño de municipio. *Revista Latino-americana de Geografía e Gênero, 3*(2), 49-60.

Miralles-Guasch, C., Martinez Melo, M., & Marquet, O. (2015). A gender analysis of everyday movility in urban and rural territories: from challenges to sustentability. *Gender, Place & Culture, 23*(3), 398-417. doi:10.1080/0966369X.2015.1013448

Parras, A., & Cardozo, O. D. (Junio de 2005). Accesibilidad y dotación de infraestructura de transporte en inmediaciones del Campus Resistencia - UNNE. *Revista Geografía Digital, 3*.

Soto Villagrán, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio, 16*, 127-146.

Vasconcellos, E. A. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad.* Bogotá, Colombia: CAF.

Vasconcellos, E. A. (2015). *Transporte urbano y movilidad. Reflexiones y propuestas para países en desarrollo.* (1ra ed.). Gral. San Martin, Buenos Aires, Argentina: UNSAM EDITA.

Zucchini, E. (2015). *Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid. .* Tesis (Doctoral) , E.T.S. Arquitectura (UPM), Urbanística y Ordenación del Territorio, Madrid. doi:https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.39914