

La movilidad por motivos de estudio: Desplazamientos cotidianos hacia el Campus Resistencia - UNNE -

Cardozo, Osvaldo D. - Rey, Celmira E. - Foschiatti, Ana M.

Departamento de Geografía - Facultad de Humanidades - UNNE.
Av. Las Heras 727 - (3500) Resistencia - Chaco - Argentina.
Tel./Fax: +54 (03722) 446958
E-mail: cariova2001@yahoo.com.ar

ANTECEDENTES

La movilidad de la población es tema de sumo interés en la investigación geográfica, lo cual se refleja en el sustancial aumento de la bibliografía al respecto. En las áreas urbanas particularmente, el fenómeno adquiere características específicas y, en numerosas ocasiones se convierte en un verdadero «problema» para la población, debido a que, el desmedido crecimiento en superficie de las ciudades amplía la separación entre los lugares de origen y destino en los desplazamientos cotidianos de las personas.

En el campo de los estudios sobre movilidad, una importante línea de investigación propugna ampliar el conocimiento sobre las características de los desplazamientos en sectores específicos de una sociedad, como por ejemplo las mujeres, los ancianos, los estudiantes, etc. (*Seguí Pons y Petrus Bey*, 1991). Otra orientación en este campo, más ligada al Urbanismo y el planeamiento territorial, sugiere centrar el análisis en los agentes generadores de la movilidad, por ejemplo las fábricas, usinas, escuelas, etc. (*Bruton*, 1978).

Por otra parte, y recordando que el hombre debe ser el centro de las preocupaciones geográficas, *García Ballesteros* (2000:80-84) formula una propuesta de gran interés para nuestro trabajo, donde concretamente, sugiere encarar las problemáticas de población -entre ellas la movilidad- desde una perspectiva local. También cabe recordar que, la Universidad -producto de su especialización- representa un uso de suelo muy particular dentro de la estructura urbana de una ciudad, al transformar el sitio de su emplazamiento, en un espacio funcional que actúa diariamente como núcleo de atracción-repulsión simultánea y continua de personas: estudiantes, docentes, investigadores, personal administrativo, y otras personas (prestadores y repartidores de servicios, personal de seguridad, etc).

Ahora bien, conjugando las perspectivas antes mencionadas se decidió llevar adelante un estudio de tipo exploratorio que responde a, un enfoque local en el abordaje de la cuestión: en *nuestra ciudad*, referido a un porción específica de su sociedad: los *estudiantes universitarios*, y a partir de individualizar un generador de movilidad: el *Campus Resistencia* de la Universidad Nacional del Nordeste.

De esta manera, la comunidad de alumnos al ser el componente humano más numeroso de la Universidad, se transforma en el actor fundamental del trabajo, y más precisamente, los desplazamientos cotidianos del colectivo estudiantil hacia el Campus Resistencia, constituyen su objeto de estudio. Básicamente se pretende caracterizar los desplazamientos efectuados, desde la residencia habitual hacia la Universidad, y viceversa, a partir del conocimiento de determinadas variables como: horarios y duración de los desplazamientos, modos de traslado, distancias recorridas, costos de los viajes, percepción del medio, etc. Su finalidad es la de acrecentar el conocimiento del fenómeno en nuestro ámbito, para afrontar de la mejor manera una planificación eficiente de los desplazamientos generados por este motivo, y con ello la posibilidad de mejorar su calidad de vida.

Como referencias de emprendimientos similares, pueden mencionarse el trabajo de *Bullock-Dickens-Steadman* (1975), con un capítulo orientado hacia el planeamiento de las actividades diarias en una Universidad, y la obra de *Gómez Mendoza y Otros* (1986) circunscripta a la Universidad Autónoma de Madrid, donde en el capítulo dedicado a los transportes que sirven al Campus, exponen algunos datos de interés respecto a la movilidad del estudiantado. Más recientemente, *Miralles Guasch y Otros* (2002), emprenden un trabajo referido específicamente al desplazamiento cotidiano de los alumnos que concurren al Campus de la Universidad Autónoma de Barcelona, en Bellaterra.

MATERIALES Y METODO

Bajo el método inductivo, el trabajo se basó en un *diseño de encuesta*, complementada por observaciones sobre el terreno. En correspondencia con el mencionado diseño, el principal instrumento para la generación de información fue un cuestionario de carácter mixto -preguntas abiertas y cerradas, o con fundamentación- de veintisiete (27) preguntas. Cabe destacar que, al momento de proceder a la elaboración del formulario para la encuesta, se contó con el asesoramiento de dos especialistas en el tema: la Lic. *Susana Kralich* de la Universidad de Buenos Aires, y la Dra. *María Ángeles Díaz Muñoz*, de la Universidad de Alcalá de Henares (Madrid).

La salida al terreno significó la toma de una muestra intencionada con 125 elementos de la población, lo cual representa alrededor de un 3 % del colectivo estudiantil que diariamente se desplaza hacia el Campus¹. A la luz de los hechos éste resulta un valor aceptable, si se considera el importante volumen de población total involucrada –unas 18.000 personas–, y el carácter individual del trabajo. Como se indicó anteriormente, el trabajo de campo se completó con la realización de observaciones previas y posteriores a la aplicación de las encuestas, a fin de corroborar los datos obtenidos con estas. La información obtenida con las encuestas, fue tratada cuali y cuantitativamente en una base de datos elaborada a tal fin, bajo el soporte informático del programa EXCEL, al igual que las posteriores representaciones gráficas de sus resultados.

DISCUSION DE RESULTADOS

El comportamiento espacial de los estudiantes al momento de desplazarse hacia el Campus Universitario, denota que, los días más concurridos son los días lunes, martes, miércoles y jueves. En tanto que los horarios de mayor concurrencia a la Universidad, varían según los horarios de ingreso a las distintas Facultades, pese a lo cual, fue posible advertir gracias a las observaciones de campo, una serie de picos de circulación correspondientes a los momentos de ingreso-egreso de los alumnos, como ser de 07:30 a 08:30 hs, de 11:00 a 12:30 hs durante la mañana, mientras que de 14:50 a 15:30, y en torno a las 19:00 hs se originan los picos vespertinos.

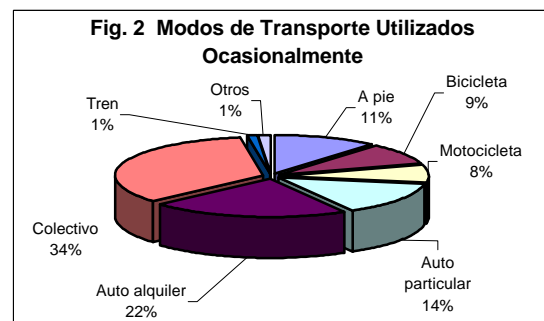
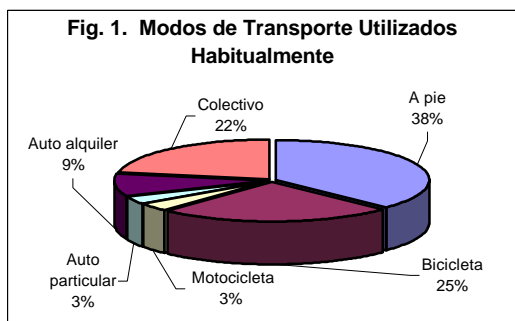
Respecto a la frecuencia de los desplazamientos, la gran mayoría realiza al menos tres desplazamientos en la semana hacia la Universidad. De ellos, también la mayor parte efectúa diariamente un solo viaje –de ida y vuelta– al Campus, mientras que, para un 20 % aproximadamente, el viaje reviste un carácter bi-cotidiano, es decir, uno por la mañana, y otro por la tarde.

Las condiciones de la vía pública por la cual se desplazan, merecen distintos calificativos para los estudiantes, encabezando la lista los adjetivos *bueno* y *regular* con el 46 % y 42 % de las opiniones respectivamente. Lejos de ellos se ubica la denominación *muy bueno* con un 6 %, y cierran los calificativos *malo* y *muy malo* con alrededor del 3 %.

Considerando la distancia Residencia-Universidad se advierte que, la opción *entre los 500 y 2000 metros* reúne a la mayor cantidad de los casos con el 33 % , seguida muy de cerca por los que viven a *más de 2000 metros* con el 29 %, y en último lugar quienes recorren una distancia inferior a los *500 metros*. Del primer valor mencionado y a partir de un análisis más profundo, se desprende un hecho para destacar: la alta proporción de estudiantes oriundos de otras localidades, fundamentalmente de su Área Metropolitana (Barranqueras, Fontana y Pto. Vilelas) o áreas cercanas (Las Palmas, Makallé, Colonia Benítez, etc.) y de la vecina ciudad de Corrientes.

Concurrir a la Universidad por parte de los estudiantes implica necesariamente desplazarse. Esta actividad se cumple a través de distintos modos de transportes, diferenciándose para el presente trabajo, según su utilización *habitual* y *ocasional*.

Respecto a la primera forma de uso –la *habitual*– en al Fig. 1, es notoria la supremacía de los traslados *a pie* con el 38 % de las opiniones, seguida por los desplazamientos en *bicicleta* y *colectivo* con el 25 % y 22 % respectivamente; en menores proporciones son empleados los *autos de alquiler* o *particulares*, *motocicletas* u *otros medios*. En cambio, indagando sobre el uso *ocasional* de los transportes (Fig. 2), se destacan claramente el uso del *colectivo* con el 34 % y los *autos de alquiler* con el 21 %, siguiéndoles en importancia los viajes en *auto particular* con el 14 % y *a pie* el 11 %, mientras que el empleo de *bicicletas* y *motocicletas* oscila entre el 7 y 9 %; finalmente con valores residuales de algo más del 1 %, se ubican el uso del *tren* y *otros modos*.

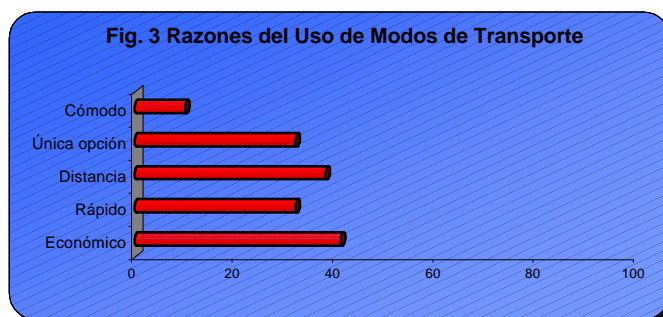


Estos datos contrastan con los expuestos por Gómez Mendoza (1986) respecto a la Universidad Autónoma de Madrid, ya que, considerando la extensión de la ciudad que la alberga, los modos de traslado varían según la distancia por recorrer. Pese a ello al observar los totales, se advierte un mayor peso en el uso del tren y los automóviles, en

¹ Al respecto, Gómez Mendoza y Otros (1986) hace referencia a la existencia de estimaciones que cifran en aproximadamente un tercio ($\frac{1}{3}$) del total de la matrícula de una Universidad, la cantidad de alumnos que asisten diariamente a clases. Para nuestro caso en particular, ello significa el desplazamiento de alrededor de 6.000 estudiantes en el transcurso del día.

detrimento del transporte en colectivo –ómnibus-, o los viajes de carácter más individuales: motocicletas, bicicletas, y a pie.

Ahora, ya indagando sobre las razones del uso de los modos de transporte (Fig. 3), y tomando como referencia a forma *habitual* por representar a los más frecuentes, las opciones propuestas marchan bastante parejas, aunque como es de esperar, las razones *económicas* van a la cabeza con casi el 27 % de las opiniones, seguida con poca diferencia por el factor *distancia* con el 24 %, en tanto que las opciones *rapidez* y *única opción* le siguen ambas con un 21 % de las intenciones; finalmente se ubica la elección *comodidad* con algo más del 7 %.



Con respecto a la comodidad en el uso de los transportes por parte de la población objeto de estudio, un 83 % contesta resultarle *cómodo*, frente a un 17 % que sostiene *no satisfacer su comodidad*. Estos guarismos coinciden con los que resultan de la consulta respecto la generación de inconvenientes al momento de su uso, ya que el 69 % que afirma no ocasionarle ningún dificultad, y solo un 31 % afirma lo contrario, tomando como ejemplo la su escasa frecuencia, su alto costo, el estado de los vehículos, etc.

Por otra parte, y en la consulta respecto a su seguridad, un 62 % dice no considerarlo seguro, y más aún, otro 38 % no considera seguro a ninguna modalidad. Indagando respecto al comportamiento cuando circula en la vía pública hacia la Universidad, un 30 % de los encuestados afirma no respetar las normas de tránsito alegando diferentes motivos (prisa, inseguridad, descuido, etc.), en tanto que el 70 % afirmó observar las normativa vial en vigencia.

Con relación a la accesibilidad al transporte para sus desplazamientos hacia la Universidad, el 70 % de los estudiantes encuestados afirma tener una parada de colectivos en las proximidades -menos de 5 cuadras- de su casa, seguida muy de lejos por las paradas de auto de alquiler con un 27 %, y con valores inferiores al 2 % se ubican paras de combi y tren.

Los gastos que se originan producto de los viajes cotidianos a la Universidad son cubiertos fundamentalmente por sus familias, sostienen un 78 % de los estudiantes consultados, mientras que solo un 18 % lo hace con un trabajo –en muchos casos de carácter informal-, y solo un poco más del 4 % lo solventan por medio de becas. De alguna manera, esta situación se corrobora al interrogarse respecto a la tenencia de la propiedad en la que residen, porque casi las 2/3 partes –cerca del 60 %- viven con sus familias, en tanto que el 34 % alquila, y tan solo un 6 % afirma ser propietaria de la vivienda en la residen.







CONCLUSIONES

Las conclusiones definitivas del trabajo se están elaborando y cotejando con las resultantes de las observaciones, aunque de todos modos, es posible presentarles algunas conjeturas preliminares.

1. El flujo de estudiantes que se desplazan hacia y desde el Campus, se mantiene casi constante a lo largo del día y la semana, interrumpido solo al mediodía y durante el fin de semana, respectivamente. En estos desplazamientos, la mayor proporción de estudiantes debe recorrer distancias de entre 5 y 20 *cuadras*, aunque también cabe mencionar a los provenientes de *más de 20 cuadras* y de *otras localidades*. En estos trayectos, las condiciones de la vías por las que circulan son catalogadas mayoritariamente como *buenas* y *regulares*.
2. Para los desplazamientos habituales –más frecuentes-, el más importante es el modo a pie, seguida por el uso de la *bicicleta* y el *colectivo*, en tanto que para el uso ocasional se destacan los desplazamientos en *colectivos* y *autos de alquiler*. Respecto a las razones en el uso de los mencionados modos de transporte, las causas de orden *económico* van primeras en las opiniones, seguida por el factor *distancia*.
3. La gran mayoría de los encuestados afirma resultarle cómodo su uso, y no ocasionarle mayores inconvenientes, tal vez, debido a que $\frac{2}{3}$ de los estudiantes encuestados afirma tener una parada de colectivos próximo a su casa. Casi en contraposición, solo una sensible mayoría considera seguro al modo de transporte que utiliza frecuentemente, en tanto que los gastos originados por los viajes cotidianos a la Universidad, son cubiertos principalmente por sus familiares.

4. También se ha percibido -a partir de los instrumentos aplicados, y de pláticas con los estudiantes- la existencia de falencias en la accesibilidad al Campus, producto de la escasa oferta de servicios por parte del transporte público de pasajeros (TUP). Solo dos líneas de colectivos –una urbana y otra interurbana- incluyen en sus recorridos, paradas frente a el área de acceso al Campus.

BIBLIOGRAFIA

-  **BRUTON**, Michael J. (1978). *Generación de viajes*. En: Introducción al Planeamiento del Transporte. Cap. 3. Albert (trad.). Biblioteca Planeamiento y Urbanismo. TROQUEL, Buenos Aires. Pp: 88-113.
-  **BULLOCK**, Nicholas; **DICKENS**, Peter; y **STEADMAN**, Philip (1975). *La elaboración de modelos de actividades diarias*. En: *La Estructura del Espacio Urbano*. Colecc. Ciencia Urbanística. Edit. GUSTAVO GIL, Barcelona. Pp: 187-224.
-  **GARCÍA BALLESTEROS**, Aurora. (2000). *La recuperación de la escala local en la Geografía de la Población*. En: Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía. N° 43. UNAM, México. Pp: 76-87.
-  **GÓMEZ MENDOZA**, Josefina y Otros. (1986). *Los transportes a la Universidad Autónoma de Madrid*. (Cap. Quinto). En: Ghettos Universitarios. El Campus de la Universidad Autónoma de Madrid. Departamento de Geografía. Ediciones de la UAM, Madrid. Pp: 147-173.
-  **MIRALLES GUASCH**, Carme y Otros. (2002). Las condiciones de la movilidad en un nodo de la ciudad metropolitana: el caso de la Univeritat Autònoma de Barcelona. En: www.unileon.es/dp/dge/res-mir.html
-  **SEGUI PONS**, Joana y **PETRUS BEY**, Joana. M. (1991). *Geografía de Redes y Sistemas de Transporte*. Colecc. Espacios y Sociedades. Serie General N° 16. Puyol Antolín-Vinuesa Angulo (dir.). SÍNTEISIS, Madrid. 231 p.