

**MOVILIDAD, INCLUSIÓN SOCIAL Y ACCESO A LA EDUCACIÓN
UNIVERSITARIA DE JÓVENES EN SITUACIÓN DE POBREZA QUE HABITAN
EL MUNICIPIO DE BANDA DEL RÍO SALÍ (TUCUMÁN).**

Moris, Larisa Gabriela

Facultad de Derecho y Ciencias Sociales – Universidad Nacional de Tucumán

larisa_moris@yahoo.com.ar

-Comisión 8-

Estado, políticas públicas y derecho.

1.- Introducción.

Este trabajo forma parte de una línea de investigación dentro del Proyecto PIUNT Tipo C, titulado “Estudio de factibilidad jurídica y práctica de un ‘Sistema Sustentable Integrado de Tránsito y Transporte’ destinado a unir las ciudades de Yerba Buena, San Miguel de Tucumán, Banda del Río Salí mediante la creación de un corredor de tránsito y transporte de pasajeros, y sus líneas Satelitales en el ámbito espacial señalado. Estudio del problema jurisdiccional desde el derecho administrativo y constitucional. Estudio del problema urbanístico. En la Republica Argentina y en el Derecho Comparado. Proposición de soluciones a la problemática”. Dicho proyecto tiene una vigencia de dos años (2014-2015).

Mi línea de investigación dentro del mismo se titula “Movilidad, inclusión social y acceso a la educación universitaria de jóvenes en situación de pobreza que habitan en los municipios de Banda del Río Salí y Yerba Buena (Tucumán)”.

En este trabajo expondré un pequeño segmento de mi investigación, tomando en análisis sólo el municipio de Banda del Río Salí.

2.- Movilidad, pobreza, inclusión social y educación superior.

La aproximación a la inclusión, la integración y la cohesión sociales se mide, entre otros, a partir de la igualdad de oportunidades que tienen sus habitantes para participar de la vida en la ciudad. Desde el punto de vista territorial, esta participación, que en definitiva es el derecho a la ciudadanía, solo es posible permitiendo y garantizando el acceso de todas las personas a las diferentes partes de la ciudad (Miralles, 2002). Así, los procesos de cohesión

social pasan por permitir el acceso de todos los ciudadanos a las distintas actividades que ésta ofrece.

La accesibilidad está condicionada por el modelo territorial y el modelo de movilidad de la ciudad los cuales inciden en la opción que tendrán los jóvenes para poder continuar sus estudios en la ciudad. Pero acceder a la educación superior dependerá no solo de la estructura urbana, de la organización territorial y del servicio de transporte, sino, y especialmente, de las características individuales y familiares (económicas, sociales, culturales) de cada individuo. Tales características que no desconozco, no serán tomadas en consideración en este trabajo, ya que las mismas suponen un estudio más vasto y complejo al que persigo en esta investigación.

La definición de pobreza está básicamente definida por la aproximación metodológica que se utilice. Sólo recientemente la problemática de la pobreza se ha interrelacionado con la de exclusión e inclusión social (Di Tella, Torcuato, Chumbita, Hugo, Gamba, Susana y Gajardo, Paz, 2012)

Por exclusión social se entiende el proceso social de separación de un individuo o grupo respecto a las posibilidades laborales, económicas, políticas y culturales a las que otros sí tienen acceso y disfrutan. Suele concebirse como opuesto de inclusión social. No es nítida su distinción respecto al concepto de marginación, si bien para algunos la exclusión denota sobre todo la existencia de procesos estructurales de separación. Desde esa perspectiva, sólo con programas de integración o inclusión que ataquen y superen las raíces de esos procesos estructurales podrán revertirse las situaciones de exclusión social. (Giner, Salvador, Lamo de Espinosa, Emilio y Torres Cristóbal, 2011)

La pobreza, entendida como la insuficiencia de recursos que impide a los que la sufren satisfacer sus necesidades esenciales, puede ser considerada como un elemento que dificulta el ejercicio de ciudadanía plena. Así es que, por su condición socioeconómica los pobres son uno de los grupos sociales con más riesgo de exclusión social. Su condición de pobreza los excluye no solo del acceso a bienes y servicios considerados básicos sino que les limita, cuando no les impide, dotarse de las herramientas necesarias (educación, salud, recreación, etc.) para superar dicha condición de pobreza. En un territorio donde será necesario recorrer distancias en medios de transporte motorizados para desarrollar las actividades cotidianas, la disponibilidad, o no, de recursos económicos para hacer frente a dichas necesidades de desplazamiento devendrá uno de los factores esenciales en la superación de la exclusión, o, al contrario, en la persistencia de ésta. Entre movilidad y pobreza, entonces, se establecen

estrechos vínculos y fuertes relaciones e interdependencias (Avellaneda García, 2007). Sin duda alguna la situación de pobreza condiciona las pautas de movilidad de los sectores populares de la población.

En este trabajo, sólo me enfocaré en el acceso a la Educación Superior que se brinda en Universidades Nacionales Estatales, más precisamente la Universidad Nacional de Tucumán.

3.- Área de estudio

3.1. Región y Área Metropolitana Gran San Miguel de Tucumán

En su interior se define una zona llamada Área Metropolitana constituida por los municipios y comunas más relevantes (entre ellos San Miguel de Tucumán), con una superficie del 5,27% y una población del 57% de los totales de la provincia (1.069.656 habitantes aprox.¹). El que se muestra es el Plano del Gran San Miguel de Tucumán compuesto por el municipio Capital y los municipios linderos, en marrón el área metropolitana.

Fuente: http://www.sanmigueldetucuman.gov.ar/ciudad_1.php

El Gran San Miguel de Tucumán: se define como la mancha urbana continua conformada por los siguientes municipios: Municipalidad de San Miguel de Tucumán 9.000 (Ha), Banda del Río Salí 1.166 (Ha), Municipalidad de Alderetes 523 (Ha), Municipalidad de Yerba Buena 1.811 (Ha), Municipalidad de Las Talitas 141 (Ha), y por las siguientes comunas: Comuna de El Manantial 252 (Ha), Comuna de San Pablo 281(Ha), Los Pocitos 47 (Ha). Totales 13.221 (Ha).

3.2. Ciudad Banda del Río Salí: características de sitio, población y educación.

Banda del Río Salí es una ciudad ubicada en el Departamento Cruz Alta en la provincia de Tucumán, Argentina. La ciudad, además de ser la cabecera departamental, forma parte del aglomerado del Gran San Miguel de Tucumán. Se encuentra a 3 km al este de San Miguel de Tucumán, tiene 68.054 habitantes según censo 2010 y su superficie es de 37 km², representando apenas el 0,16 % respecto del territorio Provincial (22.524 km²).

¹Según el censo de 2010, Tucumán cuenta con 1.448.188 habitantes, con una densidad de 64.3 hab/km² y un crecimiento intercensal de la población (2001 - 2010) de 8.2%. (Fuente: Página Oficial Gobierno de Tucumán. INDEC, Censo 2010)

Según el Departamento de Planeamiento y Estadística del Ministerio de Educación de la Provincia en el municipio existen 9 establecimientos estatales de Educación Común: 1 de Nivel Inicial y Primario, 4 de Nivel Primario, 1 de Nivel Primario y Secundario, 2 de Nivel Secundario, 1 Nivel Secundario y Profesional. Estos datos están desactualizados en el sitio web, ya que en la actualidad son aproximadamente 6 los establecimientos de Nivel Secundario

Nivel de Instrucción: El siguiente gráfico nos muestra el total de la población que asistió a algún nivel educativo y cuál es la participación de los individuos que terminaron cada nivel en Banda del Río Salí. Según el Censo Nacional -2010-, el total de la población instruida en Banda del Río Salí se encuentra repartida en diferentes niveles educativos a los considerados en el año 2001. Esto se debe a la reestructuración de los mismos impulsada por la nueva ley de educación (Ley7463-Año 2004)².

Nivel máximo de instrucción del individuo: Los siguientes gráficos muestran el máximo nivel de instrucción alcanzados en los años 2001 y 2010 según los Censos Nacionales realizados para esos períodos. Tanto para los años 2001 y 2010, el 25,5% de la población alcanzó el nivel primario, lo cual indica que la escolaridad primaria es generalizada.

² • Nivel inicial (jardín/preescolar): nivel de la estructura implementada a través de la Ley Federal de Educación y la Ley de Educación Nacional que comprende a los/as niños/as desde los cuarenta y cinco (45) días hasta los cinco (5) años de edad inclusive, siendo obligatorio este último año.

• Primario: comprende los niveles de escolaridad primaria, de carácter obligatorio, cuya duración puede ser de seis o siete años (1° a 7° grado o 1° a 6° grado).

• EGB: nivel de la estructura implementada a través de la Ley Federal de Educación. La duración es de nueve años y se encuentra compuesta por tres ciclos de tres años cada uno, EGB 1 (1° a 3° grado); EGB 2 (4° a 6° grado) y EGB 3 (7° a 9° grado).

• Secundario: nivel de escolaridad media o secundaria. La duración puede ser de cinco o seis años (1° a 5° año o 1° a 6° año). Las escuelas técnicas/industriales y las dependientes de la Universidad, también tienen una duración de seis años.

• Polimodal: nivel de la estructura implementada a través de la Ley Federal de Educación. La duración es de tres años.

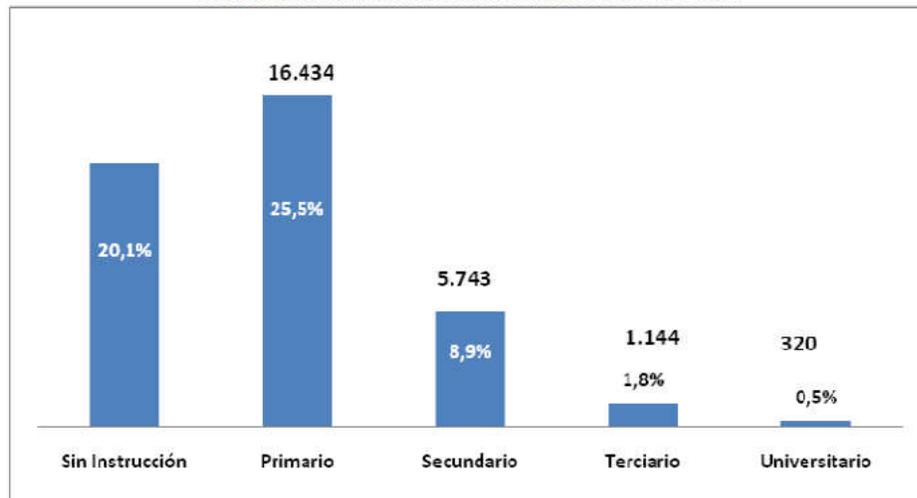
• Superior no universitario: nivel de estudios que se realiza en instituciones de educación terciaria no universitaria, estatales o privados, con planes de estudios aprobados por el Ministerio de Educación (de la Nación o de las provincias). Incluye los profesorado de nivel inicial, de adultos, de enseñanza especial (sordomudos, ciegos, sordos, etcétera) y educación física, historia, letras, etcétera. Comprende también especialidades no docentes, por ejemplo: especialización técnica industrial, periodismo, turismo, computación, bellas artes y la formación de oficiales de las fuerzas armadas.

• Universitario: nivel de estudios que se realiza en universidades nacionales, provinciales o privadas. Comprende exclusivamente las carreras que otorgan títulos profesionales (abogado, agrimensor, fonoaudiólogo, ingeniero, profesor, etcétera) y las licenciaturas (en ciencias de la educación, letras, matemática, sistemas, etcétera).

• Post-universitario (especialización, maestría o doctorado): nivel de estudios que comprende a las carreras de especialización, maestrías y doctorados acreditadas por la Comisión Nacional de Evaluación y Acreditación Universitaria (CONEAU) o por entidades privadas debidamente reconocidas por el Ministerio de Educación. Para acceder a este tipo de estudio se requiere contar con título universitario de grado. Este tipo de educación se desarrolla en instituciones universitarias y en centros de investigación e instituciones de formación profesional superior que suscribieron convenios con universidades a esos efectos. La realización de carreras de Postgrado conduce al otorgamiento del título académico de Especialista, Magister o Doctor.

Por otro lado, se registró para el año 2010 un leve aumento de la población con estudios secundarios, representada por el 12,4%. Se registró también un incremento mínimo en el período 2001 -2010 para la variable del nivel terciario y superior no universitario. Esto supone un innegable avance con respecto a situaciones anteriores³. Finalmente, para el nivel universitario se registró un leve incremento, alcanzando en el 2010, un 1,1%.

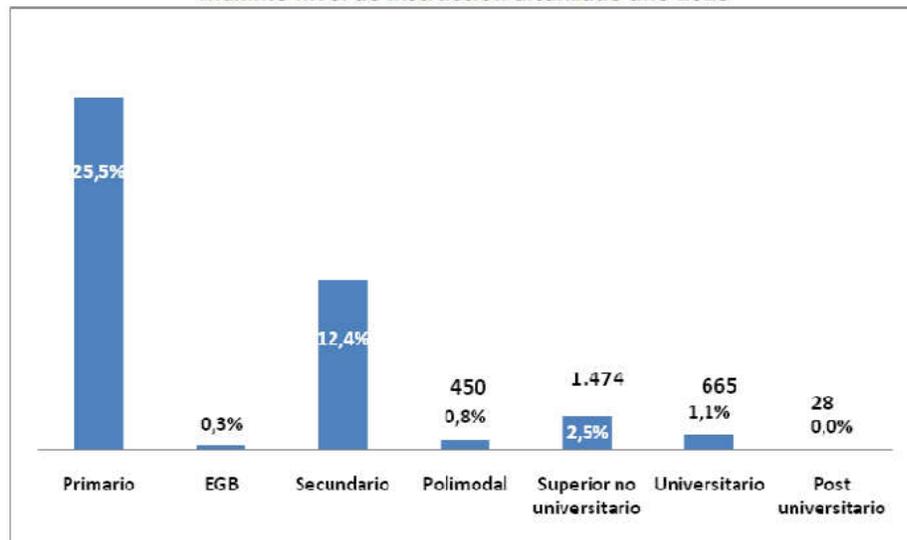
Máximo nivel de instrucción alcanzado año 2001



Fuente: Elaboración propia en base a datos del CENSO 2001 INDEC.

Fuente: <http://led.tucuman.gob.ar/wp-content/uploads/2015/07/Banda-del-Rio-Sal%C3%AD-06-04-15-correcto.pdf>. Página 26. Fecha de consulta: 15/09/2015.

Máximo nivel de instrucción alcanzado año 2010



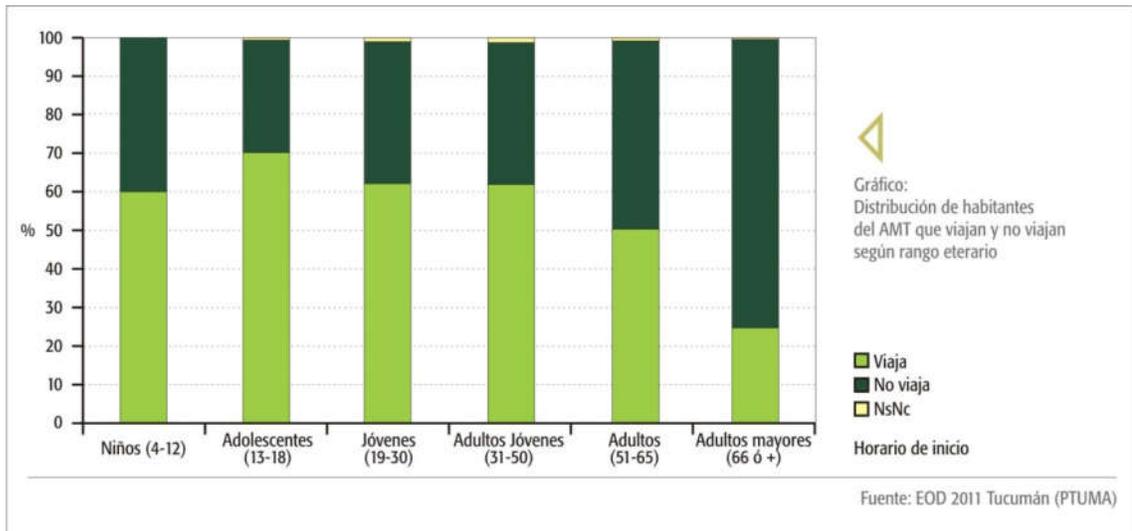
Fuente: Elaboración propia en base a datos del CENSO 2001-2010, INDEC.

³ DIAGNÓSTICO MUNICIPAL BANDA DEL RÍO SALÍ 2015, elaborado por la Secretaría de Estado de Gestión Pública y Planeamiento de la Provincia de Tucumán, disponible en <http://led.tucuman.gob.ar/wp-content/uploads/2015/07/Banda-del-Rio-Sal%C3%AD-06-04-15-correcto.pdf>, fecha de consulta 10/09/15.

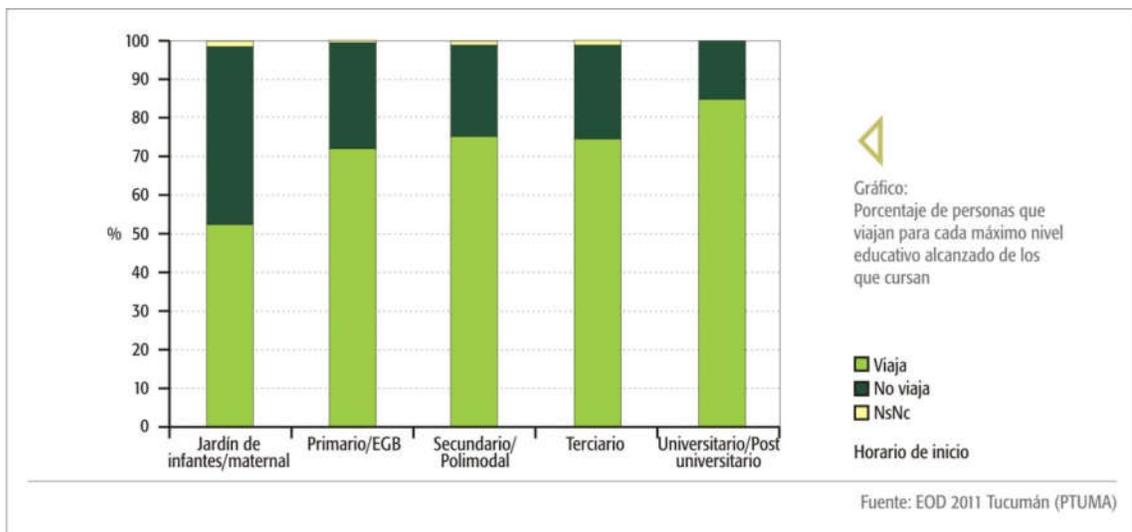
Fuente: <http://led.tucuman.gov.ar/wp-content/uploads/2015/07/Banda-del-Rio-Sal%C3%AD-06-04-15-correcto.pdf>. Página 26. Fecha de consulta: 15/09/2015.

4.- Movilidad en el AMT (Área Metropolitana de Tucumán)⁴. Datos generales.

Como observamos en el siguiente gráfico, poco más del 60 % de los jóvenes, entre 19 y 30 años, del AMT realizan viajes diarios.

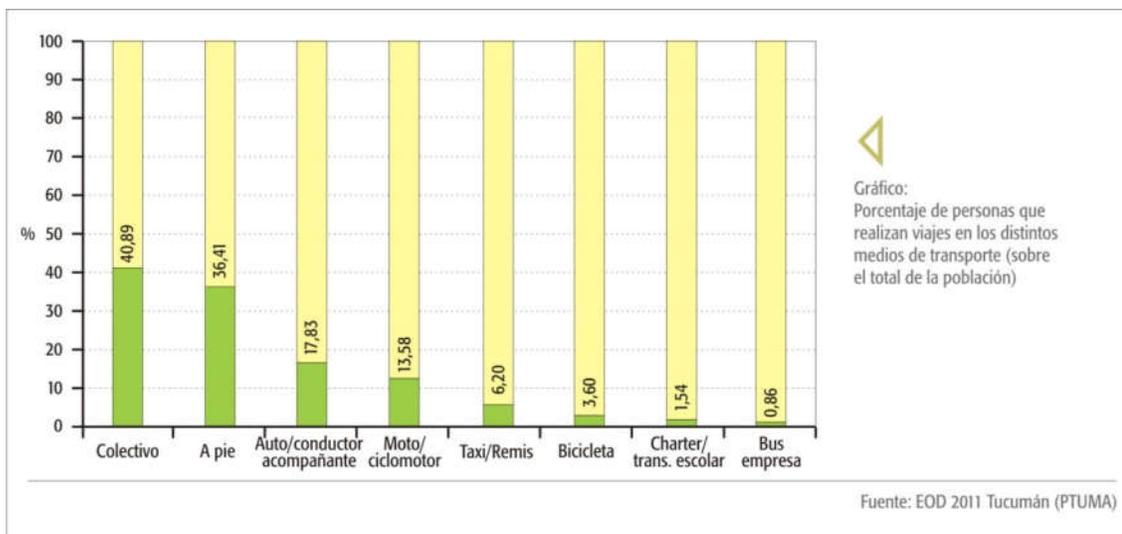


Los sectores no pobres realizan más viajes que los más pobres. Y también parece existir una relación entre el nivel educativo y la cantidad de viajes realizados. A mayor nivel educativo son más las personas que realizan viajes.

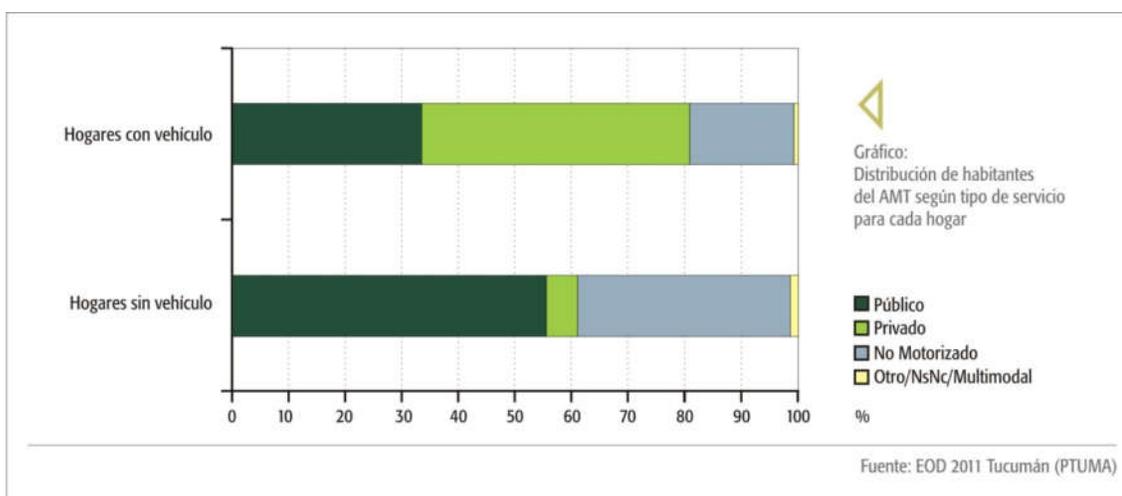


En el AMT se destaca el uso del colectivo por parte del 41% de la población.

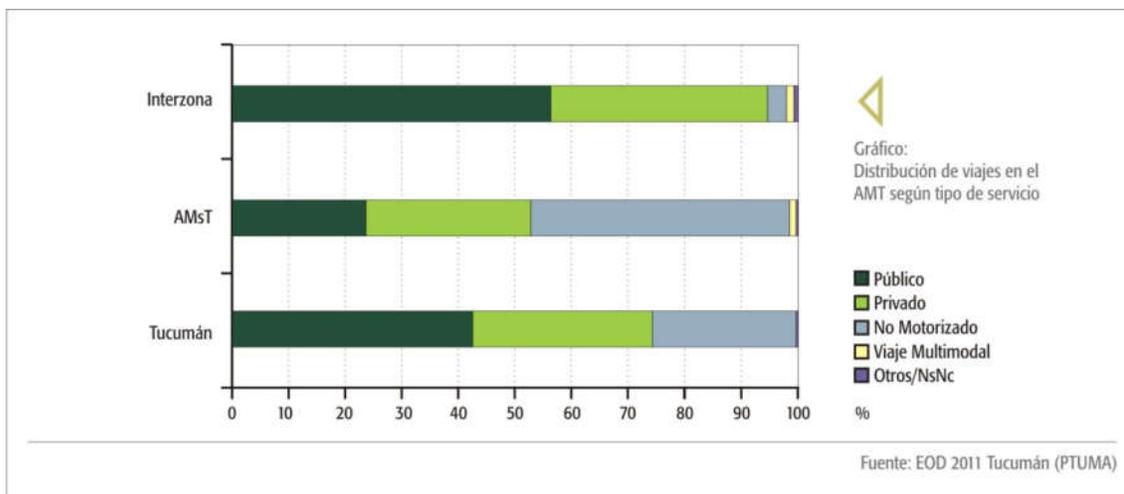
⁴ Los datos que se consignan en este apartado fueron tomados de: De Belústegui, Jorge Humberto. Encuesta origen-destino 2011 : Movilidad en el Área Metropolitana de San Miguel de Tucumán . - 1a ed. - Buenos Aires: Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires, 2012. Disponible en <http://www.ptuma.gov.ar/publicaciones/index.html>, fecha de consulta 01/09/15.



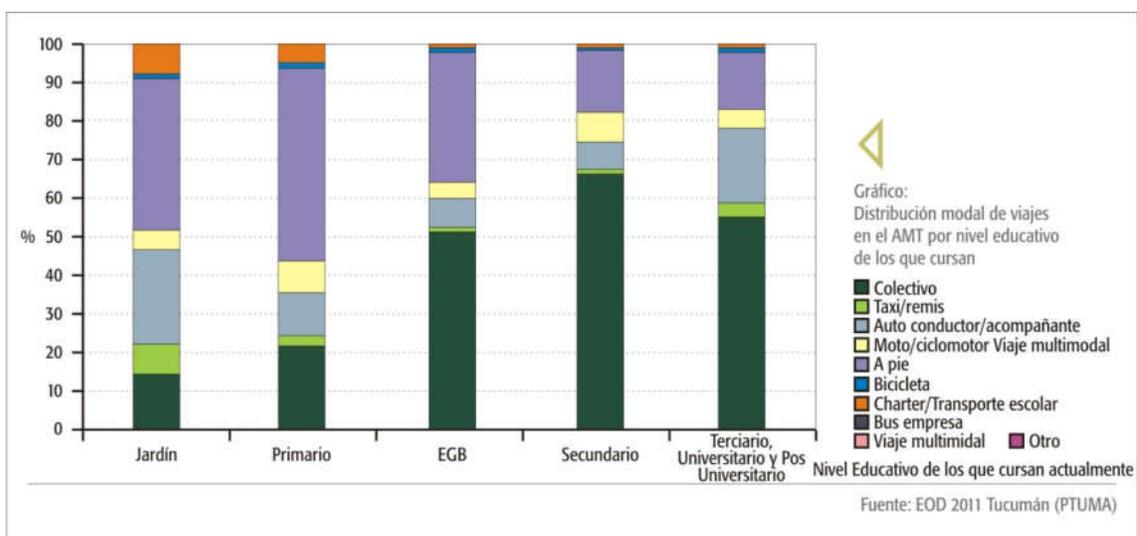
El uso de transporte público (colectivos) y no motorizados es más frecuente en aquellos hogares que no cuentan con vehículo propio.



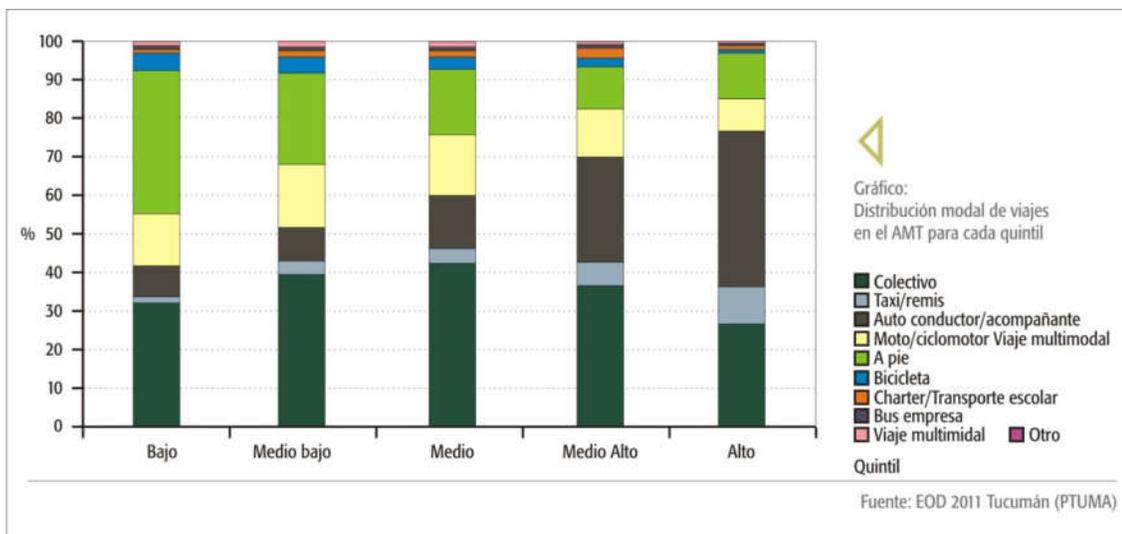
Al analizar los medios utilizados en la ciudad de San Miguel de Tucumán (Tucumán), en el Área Metropolitana de Tucumán (AMT) y los viajes interzonales, se observan diferencias de uso destacables. En San Miguel de Tucumán el uso de medios de transporte según el tipo de servicio es equilibrado entre servicios públicos, privados y no motorizados. En los viajes realizados en las localidades de los alrededores, los medios no motorizados son los mayormente utilizados, mientras que en los viajes interzonales predomina el uso del transporte público.



Respecto a los medios de transporte que utilizan los usuarios que se encuentran estudiando en nivel terciario, universitario y postuniversitario, se observa que para realizar viajes cotidianos, el colectivo es el primer medio y el segundo es el auto, como conductor/acompañante.



Al incorporar al análisis la información sobre los quintiles de ingreso de los hogares, resulta llamativo observar que el uso del colectivo es parejo en todos los grupos, a diferencia del uso del automóvil como conductor/acompañante que crece a medida que aumenta el nivel de ingreso en los hogares.

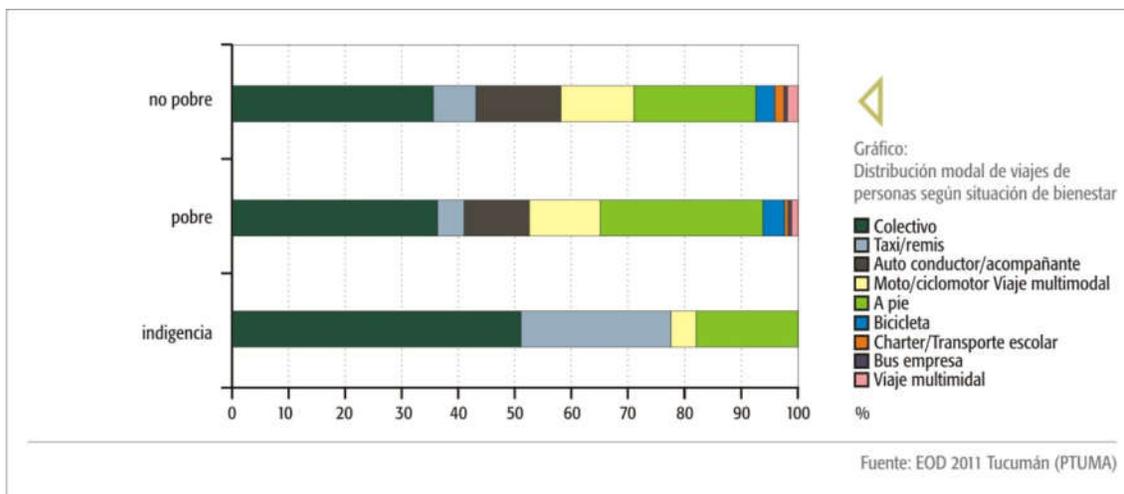


La incorporación del fenómeno del bienestar en el análisis permite conocer el impacto de las diferentes situaciones de vulnerabilidad social en el desplazamiento cotidiano de las personas por el territorio. Resulta así de gran interés observar cómo la población que vive en situación de pobreza⁵ resuelve sus necesidades de viaje de manera diferente a como lo hace la población indigente⁶ o no pobre. Este análisis permite, a su vez, vislumbrar situaciones específicas que requieren de la intervención de políticas públicas puntuales de alivio de la pobreza y la indigencia de la población.

Al analizar la situación de bienestar de las personas que se desplazan en el AMT resulta interesante destacar que aquellos usuarios que se encuentran por debajo de la línea de indigencia realizan la mitad de sus viajes diarios en colectivo. Asimismo, es llamativo observar que este grupo de la población resuelve gran parte de sus necesidades de desplazamiento utilizando el taxi/remis. Esto podría deberse a que esta población generalmente reside en zonas que suelen presentar ciertas falencias en la provisión de servicios de transporte público debido a la dificultad de acceso, la inseguridad, etc. En muchas oportunidades los usuarios podrían resolver esta situación utilizando servicios de taxi y/o remis no siempre convencionales que cubren, en muchas áreas metropolitanas, la demanda insatisfecha por el transporte público.

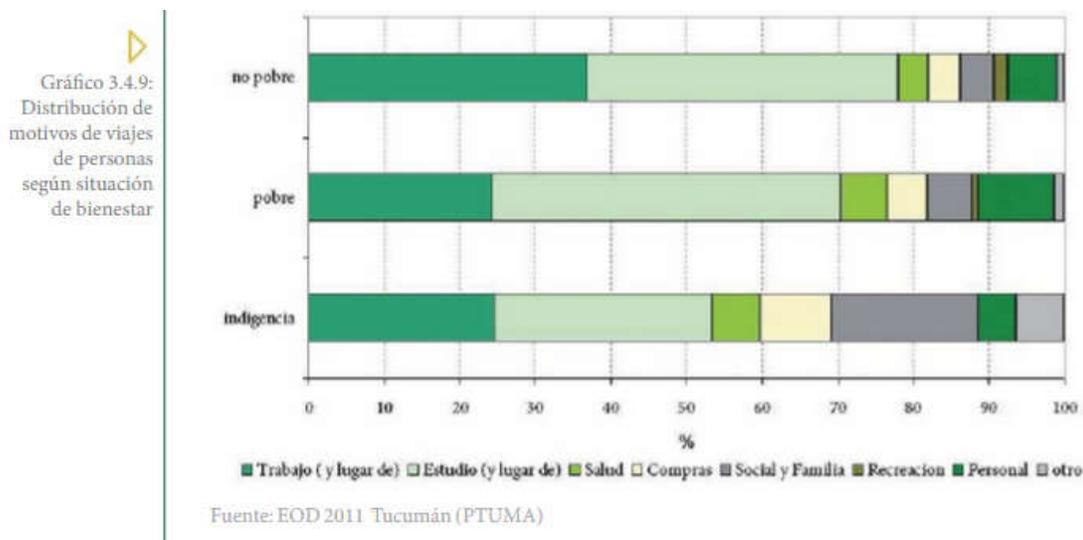
⁵ Población cuyo ingreso mensual no alcanza para cubrir la canasta básica total (canasta alimentaria ampliada con bienes y servicios no alimentarios), según definición y valorización oficial del INDEC.

⁶ Población cuyo ingreso mensual no alcanza para cubrir la canasta básica alimentaria, según definición y valorización oficial del INDEC



Al analizar los motivos de los viajes en el AMT se observa que el 9% de las personas viaja por un único motivo, y, en los días hábiles, los principales motivos son el estudio (41,37%) y el trabajo (38,11%).

Tal como se observa en el Gráfico que sigue, los motivos ocupacionales representan siempre la principal causa de movilidad tanto en los viajes realizados dentro de la ciudad de San Miguel de Tucumán (Tucumán), en los viajes interzonales (Interzona) como en los viajes que se producen en el Área Metropolitana sin Tucumán (AMT). Sin embargo, si se analiza por separado los motivos estudio y trabajo se observan algunas diferencias, particularmente en los viajes Interzona, puesto que los viajes con motivo estudio tienen un peso menos relevante entre éstos.



Como surge de los datos expuestos, si bien existen diferentes formas de desplazarse ello no significa que el uso de los distintos medios de transporte sea homogéneo entre los

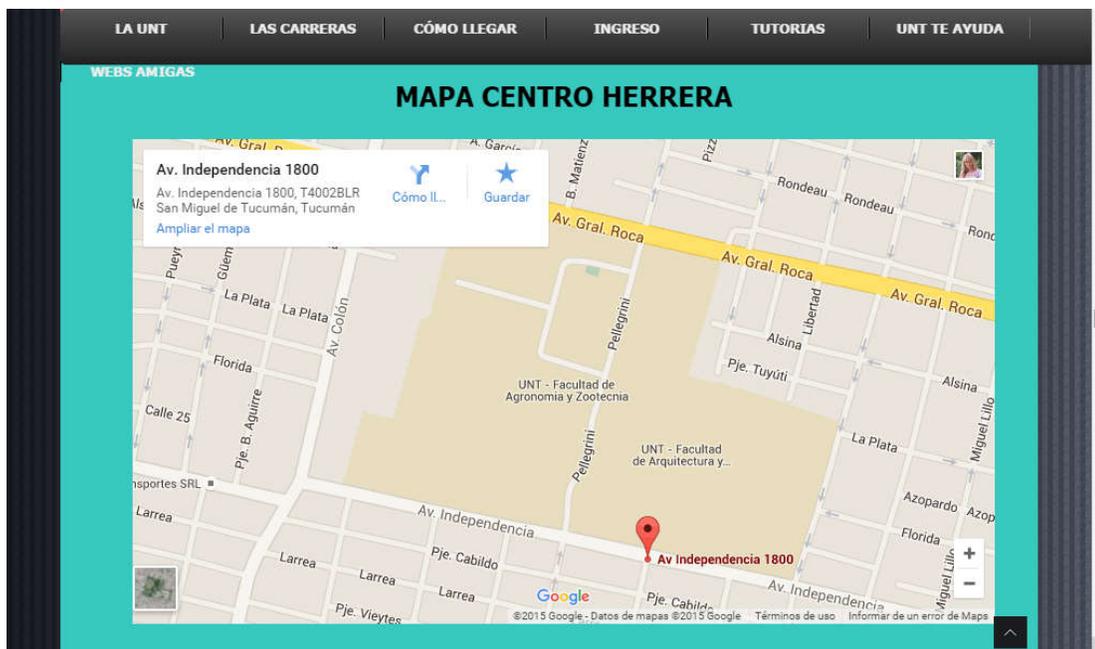
diversos grupos sociales. La utilización de los medios de transporte está relacionada con un amplio abanico de variables territoriales y sociales tales como el entorno urbano, la oferta de transporte, el nivel de renta, el género, la edad, el nivel educativo, el tamaño y la estructura del hogar, las capacidades físicas y mentales, las normas culturales, etc. (Vasconcellos, 2001; Miralles, 2002). Dichas variables no actúan de forma aislada sino que se interrelacionan entre sí y en cada caso cada una puede tener distinto peso específico como condicionante de la forma de desplazamiento (Cebollada, 2003).

La accesibilidad viene determinada fundamentalmente por las posibilidades de uso de medios de transporte motorizados, el nivel de renta es, sin duda alguna, una de las principales variables que condicionan la forma de desplazarse de los ciudadanos. Existe una asociación muy estrecha entre movilidad urbana y renta familiar siendo ésta un importante elemento modulador de la movilidad urbana.

Con frecuencia las personas que se encuentran en situación de pobreza se ven obligadas a vivir en las áreas periféricas de la ciudad, a menudo lejos de las oportunidades de empleo, educación y de los servicios básicos. Ello les obliga a realizar importantes desplazamientos para realizar sus actividades cotidianas. En este contexto, las posibilidades de realizar estos desplazamientos dependerán, fundamentalmente, de la capacidad de sufragar el coste de dichos desplazamientos. Por ello, los costes de transporte tienen impactos significativos sobre las posibilidades de desplazamiento de las familias de rentas bajas⁷.

5.- Carreras de la Universidad Nacional de Tucumán que se dictan en Centro Herrera y en Zona Centro-Norte (Facultad de Derecho y Ciencias Sociales) de la ciudad de San Miguel de Tucumán.

⁷ Avellaneda García, Pau (2007)“Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima”. Tesis doctoral. Barcelona: Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
<http://ddd.uab.cat/pub/tesis/2007/tdx-1005107-161727/pag1de1.pdf> (fecha de consulta 30/09/15).



Fuente: <http://www.academica.unt.edu.ar/ingreso2016.html>, Fecha de consulta 25/09/15.

En Centro Herrera se encuentran dependencias de varias Facultades:

- Facultad de Agronomía y Zootecnia: El Decanato y algunas dependencias funcionan en el Centro Universitario Ing. Roberto Herrera (conocido como Quinta Agronómica o Centro Herrera). Las carreras que se dictan son Agronomía, Zootecnia y Medicina Veterinaria⁸. Además, se ofrecen dos tecnicaturas: Tecnicatura Universitaria en Agroindustrias y Tecnicatura Universitaria de Gestión en Calidad Alimenticia⁹.
- Facultad de Arquitectura y Urbanismo: Está ubicada en el Centro Universitario "Ing. Roberto Herrera" de Av. Roca 1800. La carrera de Arquitectura se dicta íntegramente en este lugar¹⁰.
- Facultad de Ciencias Exactas y Tecnología: Ubicada en Centro Herrera (Av. Independencia 1800). Se dictan once ingenierías: Civil; Electrónica; Eléctrica; Química; Azucarera; Geodésica y Geofísica; Industrial; Biomédica; Mecánica; Computación y Agrimensura. Además se dictan tres licenciaturas: Licenciatura en Física; Licenciatura en Matemática; Licenciatura en Informática; y otras carreras cortas: Diseñador de Iluminación; Bachiller Universitario en Física; Programador

⁸ <http://www.unt.edu.ar/Facultades/faz.php>

⁹ <http://www.expovirtual.unt.edu.ar/agronomia/agronomia.html>

¹⁰ <http://www.unt.edu.ar/Facultades/fau.php>

Universitario, Técnico Universitario en Tecnología Azucarera e Industrias Derivadas y Técnico Universitario en Física Ambiental¹¹.

- Facultad de Ciencias Económicas: Ubicada en Centro Herrera (Av. Independencia 1900). Se pueden cursar tres carreras de grado: Contador Público, Licenciado en Economía y Licenciado en Administración de Empresas¹².
- Facultad de Derecho y Ciencias Sociales: Si bien está ubicada en pleno centro de la Ciudad de San Miguel de Tucumán (25 de mayo 471), las materias de primer año de las tres carreras se cursan en el Centro Herrera. Las carreras que se dictan son: Abogacía; Notariado y Procuración.

5.1- Relevamiento de alumnos domiciliados en Banda del Río Salí e inscriptos en carreras de las facultades mencionadas (2013-2015).

En este primer tramo de la investigación sólo he tomado los datos de los tres últimos años (2013-2015) de los alumnos inscriptos en las tres carreras que se dictan en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (Abogacía, Notariado y Procuración).

De la entrevista y los datos aportados por el Sr. Marcelo Vargas, encargado del Sistema Informático de Gestión de Alumnos de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la UNT, surge que en el año 2013 se inscribieron 31 alumnos del municipio en estudio. En el año 2014 los inscriptos fueron 35, y en el 2015 ascendió a 43 inscriptos.

De los 31 ingresantes en el año 2013, se reinscribieron en el 2014 sólo 22 alumnos, pero apenas 16 de ellos fueron regulares (es decir, 2 materias aprobadas en el ciclo lectivo). Y en el 2015 los reinscriptos descendieron a 19, alcanzando la regularidad solo 8 estudiantes.

De los 35 ingresantes en 2014), se reinscribieron en el año 2015 apenas 14 alumnos, pero sólo 8 de ellos son regulares.

6.- Análisis descriptivo del recorrido, frecuencia y costos de las líneas de ómnibus interurbanas que conectan Banda del Río Salí con la ciudad de San Miguel de Tucumán, en particular zona Centro Herrera y zona centro-norte.

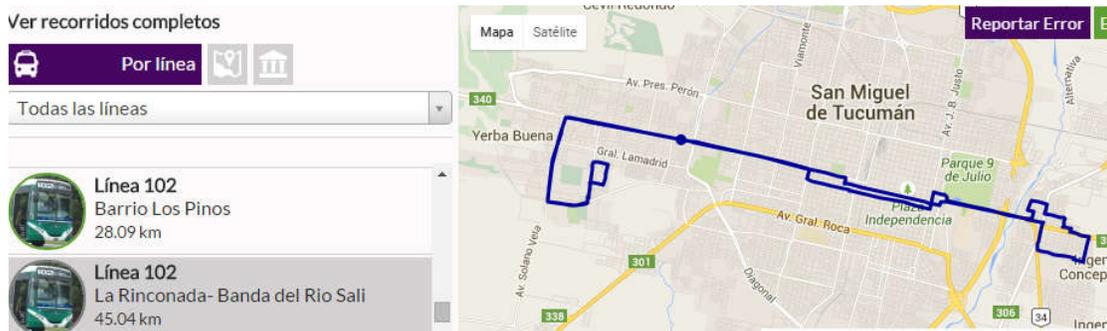
He tomado en análisis el recorrido, frecuencia, horarios y tarifa de líneas de transporte público interurbano de pasajeros que unen diferentes barrios de la ciudad de Banda del Río Salí con las unidades académicas situadas en la capital provincial (en especial Centro Herrera y en zona centro-norte, la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales).

¹¹ <http://www.unt.edu.ar/Facultades/facet.php>

¹² <http://www.unt.edu.ar/Facultades/face.php>

A continuación, describo el recorrido de cinco líneas y sus distintos ramales, y también analizo el trayecto en virtud de la distancia de las unidades académicas en estudio.

- Gral. Balcarce S.R.L. – Línea 102 Ramal La Rinconada – Banda del Río Salí¹³: en su recorrido pasa a más de 900 metros del Centro Herrera (acceso Av. Kichner –ex Av. Roca- y calle Pellegrini) y más de 600 metros de la Facultad de Derecho.

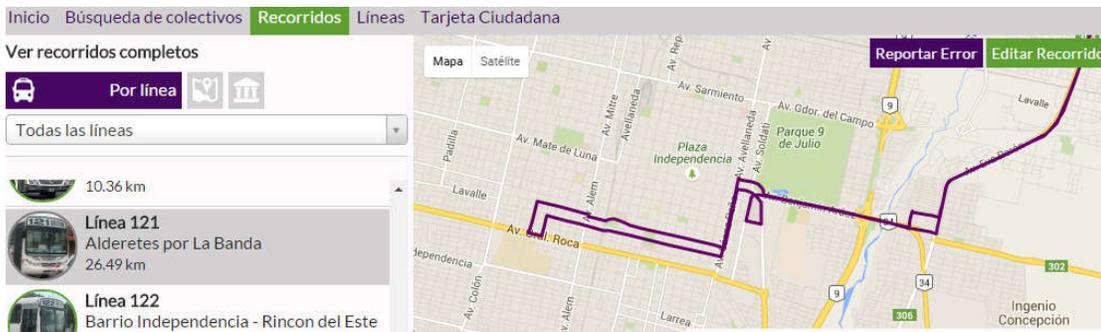


Fuente: <http://tucubondi.com.ar/recorridos>, fecha de consulta 10/09/15

- Línea 121 Ramal Alderete por Banda¹⁴: en su recorrido pasa por la entrada del Centro Herrera (acceso Av. Kichner –ex Av. Roca- y calle Pellegrini), pero a más de 500 metros del acceso por Av. Independencia. De la facultad de Derecho pasa a más de 1 km.

¹³ Recorrido: Jujuy y Darwin (B° 60 viv. Yerba Buena) por Darwin, Catamarca, San Martín, Las Lanzas, San Lorenzo, Calle auxiliar Canal Yerba Buena, Av. Solano Vera, Av. Aconquija, Av. Mate de Luna - Próspero Mena - C. Alvarez – Charcas- Av. Bdo Terán, Av. Benjamín Aráoz, Av. San Martín Oeste (Banda Río Salí), Sargento Cabral, Juan B. Terán, San Miguel, Vespucio, Obispo Colombes, Av. Monseñor Jesús Díaz, Paso de los Andes, Av. San Martín Este, 25 de Mayo, Av. José María Paz, Av. Independencia, Congreso, Ruta 9, Pje. Ibatín, Av. San Martín Oeste, Av. Benjamín Aráoz, Pacará (Parque 9 de Julio), Francia, Av. Avellaneda, Av. Saenz Peña, San Lorenzo, Av. Colón, Av. Mate de Luna, Av. Aconquija, Av. Solano Vera, Calle auxiliar Canal Yerba Buena, San Lorenzo, Las Lanzas, San Martín, Jujuy (B° 60 viv. Yerba Buena), disponible en http://www.sanmigueldetucuman.gov.ar/Imagenes/recorridos/Recorridos_Suburbanos_2013.pdf, fecha de consulta 20/09/15.

¹⁴ Recorrido: Alderete, desde P. M. Aráoz e Independencia, por esta hasta Av. Rivadavia, Av. Eva Perón, Av. Independencia, Av. Avellaneda, Guatemala, Av. San Martín Oeste, Av. Benjamín Aráoz, Pacará, Av. Soldati, Cuba, Av. Avellaneda, Av. Sáenz Peña, Bolívar, Frías Silva, Av. Roca, Pellegrini, Lavalle, Av. Sáenz Peña, Av. Benjamín Aráoz, Estación Central, Av. Bdo. Terán, Av. Benjamín Aráoz, Av. San Martín Oeste, Av. Independencia, Av. Eva Perón, Av. Rivadavia, P. de Constant, Juan B. Terán, Lamadrid, P. M. Aráoz, Independencia. Disponible en http://www.sanmigueldetucuman.gov.ar/Imagenes/recorridos/Recorridos_Suburbanos_2013.pdf, fecha de consulta 20/09/15.



Fuente: <http://tucubondi.com.ar/recorridos>, fecha de consulta 10/09/15

- Línea 125 Ramal Banda Río Salí – Santo Cristo - B° Santa Rosa - B° Aeropuerto¹⁵: en su recorrido pasa a más de 1,7 km. metros del Centro Herrera (acceso Av. Kichner –ex Av. Roca- y calle Pellegrini) y 200 metros de la Facultad de Derecho.

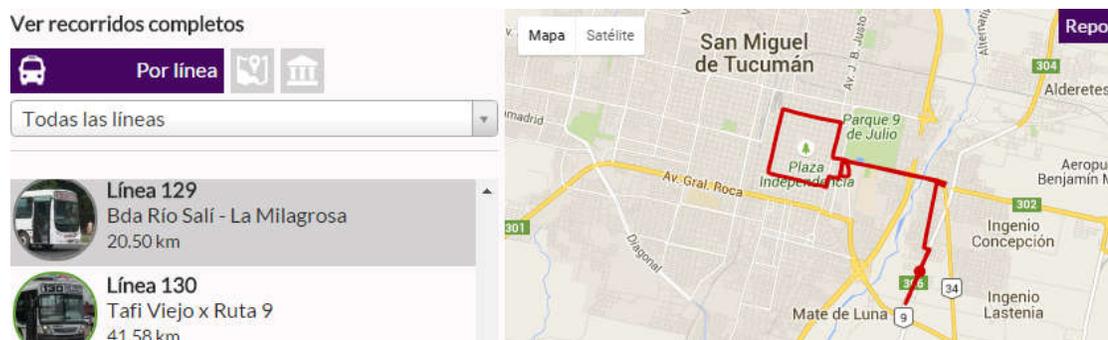


Fuente: <http://tucubondi.com.ar/recorridos>, fecha de consulta 10/09/15

- Línea 129 Ramal Banda Río Salí – Barrio La Milagrosa¹⁶: al igual que la línea 125, en su recorrido pasa a más de 1,7 km. metros del Centro Herrera (acceso Av. Kichner –ex Av. Roca- y calle Pellegrini) y 200 metros de la Facultad de Derecho.

¹⁵ Recorrido: B° Santa Rosa, B° Aeropuerto, Corrientes, Av. Mons. Jesús Díaz, Obispo Colombres, A. Vespucio, San Miguel, Av. Mons. Díaz, Paso de los Andes, Av. San Martín Este, 25 de Mayo, Av. J. María Paz, Av. Independencia, Congreso, Ruta 9, Pje. Ibatín, Av. San Martín Oeste, Av. B. Aráoz, Av. Soldatti, Cuba, Av. Avellaneda, Av. Sáenz Peña, Lamadrid, La Rioja, Catamarca, Corrientes, Av. Avellaneda, Av. B. Aráoz, Estación Central, Av. Bdo Terán, Av. B. Aráoz, Av. San Martín Oeste, Av. Independencia, Av. José M. Paz, 25 de Mayo, Av. Mons. J. Díaz, San Miguel, A. Vespucio, Obispo Colombres, Av. Mons. J. Díaz, Corrientes, B° Aeropuerto, B° Santa Rosa. Disponible en http://www.sanmigueldetucuman.gov.ar/Imagenes/recorridos/Recorridos_Suburbanos_2013.pdf, fecha de consulta 20/09/15.

¹⁶ Recorrido: Los Vallistos, Los Arces, Ruta Provincial N° 306, Coviello, Dorrego, Congreso, Ruta N° 9, Pje. Ibatín, Av. San Martín Oeste, Av. Benjamín Aráoz, Av. Bdo. Terán, Domingo García, Av. Sáenz Peña, Lamadrid, La Rioja, Catamarca, Corrientes, Av. Avellaneda, Av. Benjamín Aráoz, Estación Central, Av. Bdo. Terán, Av. Benjamín Aráoz, Av. San Martín Oeste, Dorrego, Coviello, Ruta Provincial N° 306, Los Arces, Los Vallistos. Disponible en http://www.sanmigueldetucuman.gov.ar/Imagenes/recorridos/Recorridos_Suburbanos_2013.pdf, fecha de consulta 20/09/15.



Fuente: <http://tucubondi.com.ar/recorridos>, fecha de consulta 10/09/15

- Empresa 7 de Julio – Línea n° 122, en sus ramales: Ramal Alderete – Banda Río Salí – El Talar¹⁷; Ramal Alderete – Banda Río Salí – La Cienaga¹⁸; y Ramal Alderete – Banda Río Salí- Los Gutiérrez¹⁹: al igual que las líneas 125 y 129, la línea 122 en los ramales mencionados, en su recorrido pasa a más de 1,7 km. metros del Centro Herrera (acceso Av. Kichner –ex Av. Roca- y calle Pellegrini) y 200 metros de la Facultad de Derecho.

¹⁷ Recorrido: El Talar, Ruta Provincial N° 312, Av. Rivadavia, Av. Eva Perón, Av. Independencia, Av. Avellaneda, Guatemala, Av. San Martín Oeste, Av. B. Aráoz, Pacará, Av. Soldati, Cuba, Av. Avellaneda, Av. Sáenz Peña, Lamadrid, La Rioja, Catamarca, Corrientes, Av. Avellaneda, Av. B. Aráoz, Estación Central, Av. Bdo Terán, Av. B. Aráoz, Av. San Martín Oeste, Av. Independencia, Av. Eva Perón, Av. Rivadavia, Ruta Provincial N° 312, El Talar. Disponible en http://www.sanmigueldetucuman.gov.ar/Imagenes/recorridos/Recorridos_Suburbanos_2013.pdf, fecha de consulta 20/09/15.

¹⁸ La Cienaga, Ruta Provincial N° 316, Escuela El Timbo, Escuela Alta Gracia 149, Ruta Provincial N° 304, Av. Rivadavia, Av. Eva Perón, Av. Independencia, Av. Avellaneda, Guatemala, Av. San Martín Oeste, Av. B. Aráoz, Pacará, Av. Soldati, Cuba, Av. Avellaneda, Av. Sáenz Peña, Lamadrid, La Rioja, Catamarca, Corrientes, Av. Avellaneda, Av. B. Aráoz, Estación Central, Av. Bdo Terán, Av. B. Aráoz, Av. San Martín Oeste, Av. Independencia, Av. Eva Perón, Av. Rivadavia, Ruta Provincial N° 304, Ruta Provincial N° 316, Escuela Alta Gracia 149, Escuela El Timbo, La Cienaga. Disponible en http://www.sanmigueldetucuman.gov.ar/Imagenes/recorridos/Recorridos_Suburbanos_2013.pdf, fecha de consulta 20/09/15.

¹⁹ Las Piedritas, Los Gutiérrez, Ruta Nacional N° 304, Av. Rivadavia, Av. Independencia, Av. Avellaneda, Guatemala, Av. San Martín Oeste, Av. B. Aráoz, Pacará, Av. Soldati, Cuba, Av. Avellaneda, Av. Sáenz Peña, Lamadrid, La Rioja, Catamarca, Corrientes, Av. Avellaneda, Av. B. Aráoz, Estación Central, Av. Bdo Terán, Av. B. Aráoz, Av. San Martín Oeste, Av. Independencia, Av. Eva Perón, Av. Rivadavia, Ruta Nacional N° 304, Los Gutiérrez, Las Piedritas. Disponible en http://www.sanmigueldetucuman.gov.ar/Imagenes/recorridos/Recorridos_Suburbanos_2013.pdf, fecha de consulta 20/09/15.



Fuente: <http://tucubondi.com.ar/recorridos>, fecha de consulta 10/09/15

En cuanto a la frecuencia de las líneas mencionadas, la misma no aparece publicada en las páginas visitadas. Ante tal situación, realicé consultas telefónicas a los encargados de las oficinas de las distintas empresas de transporte. Los empleados manifestaron que la frecuencia es de aproximadamente 8 a 10 minutos los días hábiles. A las 21:30 hs la frecuencia disminuye, pasando un colectivo cada 20 a 25 minutos. El servicio se corta a las 1 hs aproximadamente y se reanuda nuevamente a las 4:50 hs. El costo de la tarifa es de aproximadamente \$6,50 a \$7.

Podemos analizar estos datos teniendo en cuenta los elementos de eficiencia social del transporte colectivo: cobertura territorial, amplitud horaria, frecuencia y costo

La cobertura territorial resulta insuficiente, ya que es necesario realizar combinaciones con otra línea de transporte urbana (o taxi/remís) para llegar a destino o regresar al hogar, o bien realizar dichos tramos a pie, recorriendo distancias considerables. La amplitud horaria no representa mayores inconvenientes, pero si los genera la frecuencia, en especial si tenemos en cuenta que muchas clases de las diferentes facultades terminan a las 22 hs.

El costo de la tarifa merece una consideración especial. Para las familias de rentas bajas los costes de transporte tienen impactos significativos sobre las posibilidades de desplazamiento siendo en muchas ocasiones un determinante de éstas.

La ausencia de oferta educativa (universitaria) en los barrios del municipio en estudio, obliga a las personas que allí residen a desplazarse hacia San Miguel de Tucumán. El coste del transporte será un elemento que condicionará sus posibilidades de acceso a la educación superior así como todas las oportunidades que ofrece la ciudad comprometiendo sus posibilidades de superar la situación de pobreza y exclusión social en la que se encuentran.

De esta manera, las limitaciones para desplazarse fuera de los lugares de residencia no solo impiden la superación de la situación de pobreza sino que, además, pueden incrementarla.

7.- Entrevistas a directivos de Cuatro Escuelas Secundarias de Gestión Estatal de la ciudad de Banda del Río Salí.

Muchas jóvenes provenientes de diferentes barrios del municipio de Banda del Río Salí cursan su último año del nivel medio y concurren a escuelas secundarias públicas que se localizan dentro del área próxima a sus viviendas. Al ser escuelas de gestión estatal, a ellas asisten jóvenes que pertenecen a familias, en su mayoría, de clase media baja y clase baja. Próximos a concluir sus estudios secundarios, se plantean la cuestión del el acceso a la educación superior, en el caso de análisis a alguna de las facultades de la UNT (sitas en Centro Herrera o zona centro-norte de San Miguel de Tucumán), y la nueva realidad de movilidad que experimentarán para acceder a la unidad académica seleccionada.

En esta primera etapa entrevisté a directivos y docentes de cuatro escuelas secundarias de gestión estatal²⁰ que se encuentran dentro del área de estudio.

Entre los datos recolectados en las entrevistas, destaco el bajo porcentaje de alumnos que concluyen el 6° año (en relación a la matrícula de ingreso de 1° año), siendo menor al 40% en la mayoría de los casos. El nivel socioeconómico es clase media/baja y baja. Los que egresan, por lo general no continúan con estudios universitarios. Es bajo el número de egresados que si lo hacen, por lo general en carreras como Profesorado de Educación Física, Licenciado en Enfermería y Abogacía, pero los entrevistados desconocen sobre la continuidad y la regularidad de estos egresados en la universidad.

Las razones de no continuar con una instancia universitaria que mencionan los entrevistados son las siguientes: los egresados eligen carreras terciarias cortas y con rápida salida laboral, otros priorizan la necesidad de trabajar, también algunos de los entrevistados consideran que los alumnos ven la vida universitaria como una realidad lejana para ellos, que supone mucho esfuerzo y muchos años de estudio. Otra de las razones referidas, es que los jóvenes buscan actividades que se lleven a cabo dentro del barrio y municipio en que viven.

²⁰ Escuela Secundaria de Barrio Aeropuerto, Escuela Secundaria de Cruz Alta, Escuela de Comercio de Banda del Río Salí y Escuela Secundaria Ramón Paz Posse Banda del Río Salí. Los mencionados establecimientos se encuentran dentro del Circuito Territorial 1 de la Provincia de Tucumán, datos tomados del sitio web Mapa TIC, de la Coordinación Provincial TIC del Ministerio de Educación de la Provincia de Tucumán. <http://mapa.tictucuman.net/>, fecha de consulta 20/08/15.

Califican al servicio de transporte público dentro del 1 y del 3 (donde 1 es deficiente y 5 excelente), y las críticas se centran en el elevado costo de la tarifa, la frecuencia y el recorrido, manifestando que muchas veces deben realizar dos combinaciones para llegar a destino.

8.- Conclusiones.

Luego de este primer tramo de investigación y de acuerdo a los datos recolectados y analizados, puedo concluir provisoriamente que los problemas de movilidad agravan la pobreza, la posibilidad de acceder a la universidad y por consiguiente, la exclusión social.

Al ser jóvenes pertenecientes a familias pobres en su mayoría, la utilización del transporte público se presenta como la única opción de movilidad.

Las líneas de transporte público analizadas no se muestran eficientes, ya que por las características del servicio (recorrido, frecuencia, amplitud horaria y costo) se hace necesario realizar más de una conexión para llegar a una unidad académica, aumentando así los costos de transporte y el tiempo invertido en el mismo, desalentando el acceso de estos jóvenes a una educación superior. La gratuidad de la educación universitaria pública se ve minada por la onerosidad de los gastos de transporte que deben afrontar quienes viven en el municipio en estudio.

Si bien el transporte colectivo representa un elemento de inclusión social para la población en situación de pobreza, los elevados costes derivados de su uso cotidiano constituyen un potente elemento de freno a las potencialidades de inclusión y cohesión social de este sistema de transporte urbano. Así, los altos costes de desplazamiento ponen en dificultades a esta población entorpeciendo sus estrategias de supervivencia en tanto que les obstaculizan tanto el acceso a la educación universitaria como a los distintos servicios necesarios para el desarrollo de su vida cotidiana.

El sistema de transporte actúa como un factor condicionante del acceso a la educación superior, favoreciendo así la exclusión social de los jóvenes pobres que concluyen sus estudios de nivel medio y que se ven limitados en su movilidad.

9.- Bibliografía

- Avellaneda García, Pau (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social*. Un estudio de caso en la ciudad de Lima". Tesis doctoral. Barcelona: Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona. Disponible en

<http://ddd.uab.cat/pub/tesis/2007/tdx-1005107-161727/pag1de1.pdf> (Consulta: 30 septiembre 2014)

- Ávila Gomide, A. (2003). *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Brasília: IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.
- Cebollada, Àngel y Avellaneda G, Pau. *Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima*. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (47). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm> [ISSN: 1138-9788]
- De Beláustegui, Jorge Humberto. (2012) Encuesta *origen-destino 201 : Movilidad en el Área Metropolitana de San Miguel de Tucumán* . - 1a ed. - Buenos Aires: Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires, 2012. Disponible en <http://www.ptuma.gob.ar/publicaciones/index.html>, fecha de consulta 01/09/15.
- Di Tella, Torcuato, Chumbita, Hugo, Gamba, Susana y Gajardo, Paz. (2012). *Diccionario de Ciencias Sociales y Políticas*. Buenos Aires: Grupo Editorial Planeta.
- - Giner, Salvador, Lamo de Espinosa, Emilio y Torres Cristóbal (2011). *Diccionario de Sociología*. Buenos Aires: Alianza Editorial.
- Miralles, C.. (2002) *Transporte y ciudad. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- Municipalidad de San Miguel de Tucumán, http://www.sanmigueldetucuman.gov.ar/ciudad_1.php
- DIAGNÓSTICO MUNICIPAL BANDA DEL RÍO SALÍ 2015, elaborado por la Secretaría de Estado de Gestión Pública y Planeamiento de la Provincia de Tucumán, disponible en <http://led.tucuman.gov.ar/wp-content/uploads/2015/07/Banda-del-Rio-Sal%C3%AD-06-04-15-corregido.pdf>, fecha de consulta 10/09/15.
- Secretaria Académica de la Universidad Nacional de Tucumán, disponible en <http://www.academica.unt.edu.ar/ingreso2016.html>, Fecha de consulta 25/09/15.
- <http://www.unt.edu.ar/Facultades/faz.php>
- <http://www.expovirtual.unt.edu.ar/agronomia/agronomia.html>
- <http://www.unt.edu.ar/Facultades/fau.php>
- <http://www.unt.edu.ar/Facultades/facet.php>
- <http://www.unt.edu.ar/Facultades/face.php>

- Recorrido de las líneas interurbanas de Tucumán, disponible en http://www.sanmigueldetucuman.gov.ar/Imagenes/recorridos/Recorridos_Suburbanos_2013.pdf, fecha de consulta 20/09/15.
- Mapa TIC, Coordinación Provincial TIC del Ministerio de Educación de la Provincia de Tucumán, disponible en <http://mapa.tictucuman.net/>, fecha de consulta 20/08/15.
- TucuBondi. Información del Transporte Público de Tucumán, disponible en: <http://tucubondi.com.ar/recorridos>, fecha de consulta 10/09/15.