

XII Jornadas de Jóvenes Investigadorxs Instituto de Investigaciones Gino Germani 23, 24 y 25 de octubre de 2024.

Nombre y apellido: Luz Victoria Lozano Rendón.

Afiliación institucional: Doctoranda en Ciencias Sociales (UBA). Docente Universidad Nacional de Entre Ríos (UNER).

Correo electrónico: victoria.lozano@uner.edu.ar

Máximo título alcanzado: Magíster en Estudios Culturales (Universidad Nacional de Rosario).

Eje problemático propuesto: Eje 6 Espacio social, tiempo y territorio

Eje problemático alternativo: Eje 6 Espacio social, tiempo y territorio

Título de la ponencia: Experiencias de movilidad escolar de niños, niñas y adolescentes y sus interdependencias en la ciudad de Paraná (Entre Ríos) y su área metropolitana.

Palabras clave: giro de la movilidad, experiencia urbana, infancias, adolescencias, educación.

Resumen 300 palabras:

Este trabajo hace parte de una investigación doctoral en curso (Doctorado en Ciencias Sociales – UBA), que describe y analiza cómo se configuran las prácticas de movilidad escolar de niñas, niños y adolescentes en la ciudad de Paraná (provincia de Entre Ríos, Argentina) y su área metropolitana.

Las movilidades cotidianas de niñas, niños y adolescentes se definen como un conjunto de desplazamientos a través de los cuales se constituyen sus identidades, sus vidas personales y familiares (Cortés-Morales y Christensen, 2018). Moverse para estudiar es uno de los principales motivos de viaje según las encuestas de Origen-Destino, sin embargo, los cruces entre educación, movilidad, infancias y adolescencias, aún son escasos en las investigaciones académicas sobre las ciudades intermedias de la Argentina. Observamos, que en comparación con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su área metropolitana, las movilidades escolares en ciudades de escala intermedia son un tema poco trabajado desde la perspectiva del *giro de la movilidad*.

En ese sentido, la ponencia recorre brevemente los antecedentes que, desde las Ciencias Sociales, la Educación y los Estudios Urbanos, se han referido a los desplazamientos escolares en

ciudades del interior del país y presenta algunas consideraciones desde la perspectiva del *giro de la movilidad*, que están basadas en las exploraciones iniciales del trabajo de campo etnográfico, a través de las cuales hemos podido observar las prácticas y experiencias de desplazamiento de niñas, niños y adolescentes, cómo se establecen relaciones interdependientes con personas adultas pero también entre pares y cómo se afectan mutuamente las experiencias urbanas y de viaje según el medio de transporte utilizado.

Lo anterior nos ha permitido ampliar el marco teórico, crear nuevas estrategias en la búsqueda de información y delinear algunas hipótesis preliminares, que a futuro podrían ayudarnos a pensar sobre las formas en las que las políticas urbanas y educativas intervienen en la problemática.

Advertencia: Como se trata de una investigación que apenas comienza, entre el momento de la presentación del resumen y la entrega de esta ponencia, el objetivo general fue sometido a algunos ajustes con la intención de caracterizar de manera más adecuada el problema que nos interesa. Con esto en vista y retomando el abstract, este trabajo hace parte de una investigación doctoral en curso (Doctorado en Ciencias Sociales – UBA), que describe y reflexiona sobre la movilidad urbana en la ciudad de Paraná y su área metropolitana, a partir de las prácticas y experiencias de desplazamiento escolares de niñas, niños y adolescentes en el periodo 2016 | 2024.

Introducción:

Este trabajo se enmarca en la tesis dirigida por el Dr. Dhan Zunino Singh, en el Doctorado en Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires y hace parte del Proyecto de Investigación adjudicado por el FONCyT: PICT 2021 GRF-TII-00134, titulado: “Objetos, sujetos y prácticas en movimiento. Estudio Interdisciplinario sobre las movilidades en Argentina (siglos XX y XXI)”, dirigido por la Dra. Melina Piglia.

La movilidad es una práctica social de desplazamiento en el espacio/tiempo (Jirón, 2010), atravesada por sentidos, relaciones de poder y ensamblada en una red socio-tecnológica, de medios físicos y mecanizados del transporte (Zunino et al 2018), que nos permite entender el conjunto de interacciones entre las personas y los espacios que habitan (Soldano, 2017). El *giro de la movilidad* en las Ciencias Sociales (Cresswell 2006, Urry 2007 y Sheller 2006), nos permite

explorar las experiencias (prácticas, sentidos, medios) considerando clase, edad, etnia y género como modos diferenciales de moverse, en el contexto de la forma urbana y evaluar los efectos de las políticas públicas urbanas y educativas.

Las movilidades cotidianas de niñas, niños y adolescentes se caracterizan por ser una amplia red de interdependencias y se definen como “el espectro de movimientos a través de los cuales se constituyen las identidades y vidas personales y familiares de los niños” (Cortés-Morales y Christensen, 2018: 113). En nuestra investigación, cuando hablamos de niños, niñas y adolescentes, nos referimos a todas las personas menores de 18 años, a quienes consideramos sujetos sociales y políticos, cuyas identidades se constituyen de manera relacional entre distintos territorios, afectos e instituciones como la ciudad, la familia, la escuela, entre otros (Carli, 2017). Siguiendo a Cortes (2018) también entendemos las movilidades cotidianas escolares desde el enfoque de la interdependencia, ya que define de manera más integral y compleja las prácticas de desplazamiento de niños, niñas y adolescentes, que no deben entenderse exclusivamente en términos de la presencia o la ausencia de los adultos, ni en una relación de jerarquía, sino como un vínculo que incorpora formas de interacción y compañía diversas con adultos familiares, trabajadores, adultos desconocidos, mascotas, animales y tecnologías (2018)

La hipótesis inicial de esta pesquisa sostiene que las prácticas y experiencias de movilidad escolar de niños, niñas y adolescentes en la ciudad de Paraná y su área metropolitana, se encuentran invisibilizadas en el diseño de las políticas urbanas y educativas, bajo variables como el acceso, la oferta, la demanda, las matrículas, los abandonos o las permanencias. Observamos que, en dicho solapamiento, se pasa por alto la importancia que tienen en las experiencias subjetivas y en las trayectorias escolares, los espacios urbanos y los medios de transporte por los que transcurren las movilidades cotidianas escolares. El objetivo general es: describir y reflexionar sobre la movilidad urbana en la ciudad de Paraná y su área metropolitana, a partir de las prácticas y experiencias de desplazamiento escolares de niñas, niños y adolescentes en el periodo 2016 - 2024. La metodología de trabajo es cualitativa, etnográfica (Guber, 2014) en el marco de las Ciencias Sociales, con aportes de los Estudios Culturales, Urbanos y de Movilidad. Así también, hacemos uso de métodos móviles entendidos como el “conjunto heterogéneo de herramientas y enfoques que tienen en común la finalidad de seguir, documentar, comprender y

explicar las múltiples movilidades, redes y vínculos de personas, cosas e ideas constitutivas de procesos sociales y culturales” (Segura y Jirón, 2023).

En esta ponencia, primero realizamos un recorrido bibliográfico (no exhaustivo), en el que tomamos como referencia trabajos realizados en seis ciudades del interior del país como Paraná, Santa Fe, Mendoza, Córdoba, Zárate y Campana. Los textos provienen del campo de la Educación, la Economía, la Psicología Social o los Estudios Urbanos y si bien no son comparables en peso y tamaño a nuestro caso de estudio, fueron significativos al remitir de algún modo a los desplazamientos escolares. Segundo, elaboramos una breve caracterización de la ciudad de Paraná como área de estudio y finalmente, presentamos desde la perspectiva del *giro de la movilidad*, algunas consideraciones basadas en las exploraciones iniciales del trabajo de campo, a través de las cuales hemos podido observar las prácticas y experiencias de desplazamiento de niñas, niños y adolescentes, cómo se establecen relaciones interdependientes con personas adultas pero también entre pares y cómo se afectan mutuamente las experiencias urbanas y de viaje según el medio de transporte utilizado.

Rastreado antecedentes en torno a las movilidades escolares.

Aquí la búsqueda es a través de los indicios, considerando que los estudios provienen de campos como la educación, (Paraná, Zárate y Campana), la economía (Santa Fe), la psicología social (Córdoba) y la sociología (Mendoza, Zárate y Campana).

En Paraná (nuestra área de estudio), el trabajo de Mayer (2020), indaga los motivos por los cuales jóvenes residentes en áreas urbanas se matriculan en las escuelas rurales ubicadas en el área metropolitana y el Departamento Paraná. La autora describe (aunque no exhaustivamente) cómo y a través de qué medios de transporte estudiantes y docentes asisten diariamente a las escuelas, los arreglos y redes de colaboración que surgen entre las personas adultas, los jóvenes, los niños y las niñas, las deficiencias de los servicios de transporte interurbano de pasajeros y los riesgos que implican en algunos lugares los prolongados tiempos de espera para abordar un colectivo.

En Santa Fe, Giménez (2016) elaboró un diagnóstico sobre el nivel de accesibilidad a los establecimientos educativos (en todos sus niveles y modalidades), a partir del cruce de información estadística proveniente de las empresas de transporte y de los organismos oficiales y

concluyó, que el diseño de recorridos del sistema de transporte, favorece únicamente a las instituciones educativas de las áreas centrales y este hecho acentúa las problemáticas de segregación urbana.

En Córdoba, García (2023) se pregunta por las experiencias escolares y las movilidades juveniles, aunque no aborda de manera específica las movilidades escolares, sino aquellas que ocurren después de la jornada escolar, la investigación da cuenta de los medios de transporte que utilizan los estudiantes, cómo se construyen las interdependencias y el cuidado mutuo entre pares. García llama la atención sobre los problemas sociales que influyen en la movilidad e inmovilidad de los estudiantes como la inseguridad, el acoso callejero para las mujeres y las carencias económicas que impiden acceder al transporte público.

En Mendoza, Navarrete (2013), tomando como fuente principal la encuesta Origen-Destino, permite evidenciar (aunque no son el eje de la investigación), cómo las infancias y sus movilidades escolares estructuran gran parte de las prácticas de movilidad de las personas adultas que participan de dichos desplazamientos y se registran prácticas como: llevar o buscar a los niños de la escuela y organizarse con otros padres y madres para llevar a cabo dicha tarea, que la mayoría de las veces se lleva a cabo en los horarios pico de las actividades urbanas e implica largas esperas y viajes incómodos por la baja frecuencia horaria de los servicios de transporte.

En las ciudades de Zarate y Campana, Sasserá (2020) explora la relación entre desigualdades espaciales y desigualdades educativas. La autora destaca el rol significativo de los desplazamientos entre el hogar y la escuela y evidencia cómo las desigualdades en la distribución de los espacios urbanos, se traducen en desigualdades en los procesos educativos que perjudican o entorpecen el acceso en el derecho a la educación y su permanencia en el sistema educativo (Sasserá, 2020).

Observamos que, en varios de los trabajos, las referencias a la movilidad aparecen caracterizadas de las siguientes maneras: barreras para el acceso y permanencia en el sistema educativo; servicio público insatisfecho; barrera física que limita los desplazamientos de la población y el acceso a otros servicios básicos y en muchos casos se la asocia como un factor que promueve la deserción escolar, el sentimiento de inseguridad y los siniestros viales.

Paraná y su área metropolitana:

La ciudad se emplaza en los márgenes del río que lleva su mismo nombre en la región centro de Argentina, es la capital de la provincia de Entre Ríos y la cabecera del Departamento Paraná, un área constituida por 33 localidades. El área metropolitana, está conformada por las ciudades de Oro Verde, Colonia Avellaneda y San Benito; se estima que la población de este aglomerado es de 402. 578 habitantes según el último Censo (2022). De acuerdo con las Encuestas Origen-Destino, realizadas entre 2010 y 2013, en la categoría estudio como atractor de viajes, se consideran actividades como ir a estudiar, (colegio, universidad, ir a la casa de un compañero a estudiar) o acompañar, buscar y dejar a algún integrante del hogar en centros educativos. Paraná y su área metropolitana arrojaron que el 17.7% de los viajes cotidianos tienen como motivo el estudio. Para 2022, en la ciudad de Paraná y su área metropolitana se registraban aproximadamente 130 instituciones educativas primarias y secundarias gestión pública y privada.

Tras la revisión de antecedentes, abordaremos tres ejemplos acotados de movilidades escolares, los tres, son el resultado de las exploraciones iniciales del trabajo de campo basado en entrevistas y observaciones que nos permitieron constatar en la práctica cómo los niños, niñas y adolescentes, construyen relaciones interdependientes con personas adultas, pero también entre pares y cómo se afectan mutuamente las experiencias urbanas y de viaje según el medio de transporte utilizado.

Ejemplo 1: Eva camina acompañada la escuela (Paraná) ¹

Eva es una niña de ocho años que nació y creció en la ciudad de Paraná. Vive con su papá, su mamá y su hermana mayor de trece años. Hace aproximadamente tres años, su papá y su mamá decidieron mudarse a una nueva casa en el macrocentro de la ciudad y por esa razón, decidieron matricular a Eva en una nueva escuela cercana al hogar. Actualmente, Eva cursa segundo año de la escuela primaria en la jornada de la mañana con ingreso a las 7,30 y salida a las 12,30. La escuela a la que asiste es una escuela pública de gestión privada con orientación religiosa, que se encuentra en el barrio contiguo a su hogar. Para asistir y regresar de la escuela Eva, es acompañada por Carla, una mujer de 40 años, que trabaja en su casa en las tareas domésticas y además es su niñera. Los desplazamientos de ida y vuelta (ingreso y salida escolar) los realizan a pie, Eva y Carla, recorren todos los días a las siete y quince de la mañana, una distancia de cinco cuadras.

¹ Todos los nombres fueron cambiados para preservar la identidad de las menores de edad.

“Me gusta mucho caminar a la escuela porque veo los colores de los árboles en el otoño, yo acaricio a un gato que está en una casa y yo veo todas las mañanas y saludo a la profe de música que vive en la misma calle de mi escuela”.

Ejemplo 2: Irma camina a la escuela sola (Colonia Avellaneda).

Irma, es una preadolescente de 12 años que nació en la ciudad de Paraná², pero ha vivido toda su vida junto a su papá, su mamá y su hermano mayor de 14 años en Colonia Avellaneda. La escuela a la que asiste es una escuela pública laica y realizó todo el ciclo escolar en la misma institución. Irma, asiste a 1er año de la secundaria. La escuela se encuentra ubicada a tres cuadras de su casa, por lo cual va y vuelve caminando todos los días. Ella afirma que sale cinco minutos antes del horario de ingreso (7am) porque ese es el tiempo que le toma llegar hasta la escuela. Que Irma camine sola hasta la escuela, es un hecho reciente que se dio este año con su ingreso a la escuela secundaria, porque hasta ese momento su papá o su mamá la acompañaban a la escuela antes de salir a trabajar.

“Les dije a mis papás que cuando empiece la secundaria voy a ir sola a la escuela. Siempre les reclame (a los padres) por qué R (su hermano) va solo a la escuela desde que tiene 6 años y yo no, no me parecía justo”.

La escuela y la casa de Irma se encuentran ubicadas en un área en la que predominan las casas con un diseño de construcción al estilo de quintas, no es el área más densa o urbanizada de Colonia Avellaneda y aún hay muchos predios vacíos con grandes extensiones de pasto y árboles longevos en el camino hacia la escuela. No obstante, la escuela se emplaza sobre una avenida principal con flujo constante de tránsito. Al conversar con la madre de Irma, sobre el hecho reciente de que su hija camina sola hasta la escuela, la madre comentó que este tema fue motivo de varias charlas con el padre, ya que este argumentaba que sentía temor de que su hija fuera sola a la escuela porque es una mujer y podía correr algún peligro por las características del barrio.

Ejemplo 3: Valeria viaja en moto a la escuela.

² Las ciudades del área metropolitana de Paraná no cuentan con hospitales maternos para atender los partos. Por esa razón, las madres que están a punto de parir se trasladan a la ciudad de Paraná. Se hace esta aclaración porque fue un dato que aportó la entrevistada y que se nombró como significativo en su historia de vida.

Valeria nació y creció en la ciudad de Paraná, tiene 17 años y vive con su papá, su mamá y su hermano menor de 15 años. Al momento de la entrevista, estaba cursando el último año de la secundaria. Valeria estudia en una escuela pública preuniversitaria ubicada en el centro de la ciudad de Paraná y vive en un barrio a 10 kilómetros de distancia de la escuela. Para ir a estudiar, Valeria se desplaza todos los días en moto y su viaje tiene una duración aproximada de 20 minutos cuando hay poco tráfico. El horario de ingreso a la escuela es a las 7.15hrs y el de salida a las 12.45hrs. La moto fue su regalo de 15 años y cuando cumplió 16 años obtuvo su licencia de conducir y a partir de ese momento dejó de usar el transporte público para ir a la escuela.

“Solo tenía una línea de colectivo por mi casa y pasaba cuando quería, siempre llegaba tarde a la escuela”.

A la ida, Valeria viaja sola, pero al regreso, todos los días busca a su hermano menor en otra escuela y vuelven juntos hasta la casa. La escuela de su hermano no está ubicada en el mismo barrio de su escuela, pero si en el camino a casa, por esa razón Valeria toma esa ruta para acompañar a su hermano.

Los tres ejemplos anteriores nos permiten ver a tres personas diferentes (aunque todas son mujeres), localizadas en tres áreas de la ciudad distintas (macrocentro, periferia y área metropolitana). Las tres realizan tipos de movilidades cotidianas escolares diferentes pero que, guardan similitudes entre sí. El primer caso, una estudiante de primaria que vive en las cercanías de su escuela y se desplaza peatonalmente hasta la institución, acompañada una mujer adulta que no pertenece a su núcleo familiar pero que participa de los roles de cuidado a partir de un vínculo laboral con su familia. En el segundo caso, otra estudiante en el primer ciclo de la escuela secundaria, que también vive en las cercanías de su escuela y acude a ella peatonalmente y que al tener en cuenta la distancia y el medio de transporte que utiliza, reclamó y negoció con sus padres la autonomía, que le permitió al iniciar el año escolar, desplazarse sola hasta la escuela, un hecho que para la entrevistada resultaba significativo cuando comparaba su experiencia con la de su hermano mayor. En el tercer caso, nos encontramos con una estudiante en el último tramo del ciclo escolar que no solo, goza y gestiona su independencia respecto a sus desplazamientos cotidianos escolares, sino que también tiene la posibilidad de contar con un vehículo propio (una moto), para elegir sus propios recorridos por la ciudad y manejar sus horarios sin depender por ejemplo de otras personas adultas o del transporte público urbano. A su vez, esa posibilidad

habilita a Valeria a ayudar en su familia buscando a su hermano menor a la salida de la escuela, para regresar en compañía hasta el hogar. En este ejemplo, es la estudiante quien se ocupa de un rol de cuidado en ese momento del día.

A modo de cierre:

La búsqueda para hallar antecedentes o información en torno a las movilidades cotidianas escolares de niños, niñas y adolescentes en las ciudades del interior de Argentina, dejó en evidencia que aún los vínculos entre movilidad cotidiana y educación aún no se encuentran ampliamente trabajados, aunque las problemáticas se afectan mutuamente. Si retomamos nuevamente los datos de la Encuesta Origen – Destino, de acuerdo a las ciudades donde se sitúan los estudios que tomamos como referencia, estudiar es uno de los principales atractores de viajes diarios³. Aquí aparece la necesidad de contar con datos más actualizados sobre este tipo de desplazamientos, pues esta encuesta ya tiene más de una década.

En relación a los ejemplos abordados y elegidos, la dimensión de género como rasgo característico común, ofrece indicios sobre los cambios en los ciclos de vida (un aspecto a abordar con mayor profundidad en el desarrollo de la tesis) y las formas en las que las dependencias, independencias e interdependencias, van dejando marcas en las prácticas de desplazamiento de las niñas y adolescentes. Así también, será una dimensión a explorar cómo la percepción y el sentimiento de inseguridad aparece como un condicionante que limita la autonomía de las niñas y adolescentes en sus recorridos hacia la escuela y los hogares y en los múltiples espacios por los que transitan para llegar a destino. Al respecto, será importante también observar qué rol ocupan las tecnologías de los teléfonos celulares (en los casos en los que niños, niñas y adolescentes poseen uno propio), en la comunicación con sus familias y adultos a cargo.

Aunque los ejemplos ofrecidos son acotados, las distintas formas de desplazarse (a pie con compañía, a pie en soledad y en vehículo privado en soledad/ y en compañía), permiten ver las formas diferenciales de moverse y cómo, a su manera, el paisaje, las infraestructuras y

³ Motivos de viaje según Encuesta Origen – Destino: Paraná y Área Metropolitana: 17.7%; Santa Fe y Área Metropolitana: 17.7%; Córdoba y Área Metropolitana: 35%; Mendoza y Área Metropolitana: 32%; y en el caso de la provincia de Buenos Aires, donde se ubican las localidades de Zárate y Campana, esta cifra alcanza el 33% (Incluir referencia).

equipamientos participan de la experiencia de la movilidad escolar. En ese sentido, insistimos (otra tarea a desarrollar en la investigación), en que estas prácticas se encuentran invisibilizadas en las políticas urbanas y educativas, pese a que numerosos planes y programas tienen como objetivo garantizar el derecho a la educación.

Bibliografía:

- Carli, S. (2017) “La infancia en perspectiva histórica: política, pedagogía y desigualdades sociales. Los desafíos de la investigación en América Latina” en Biopolítica e infancia: niños, niñas e instituciones en el contexto latinoamericano. Universidad de Guadalajara Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades.

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

- Creswell, T (2017) Decarbonized mobilities: a poorly initiated transition. Recuperado de: <https://en.forumviesmobiles.org/project/2018/10/01/decarbonized-mobilities-poorly-initiated-transition-2471>

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

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

Guber, R. (2014) “La etnografía: método, campo y reflexividad” 2da reimpresión. Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores.

- Jiron, P y Segura R. (2023) “Métodos móviles” en Nuevos Términos Clave para los Estudios de Movilidad. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Teseo.

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

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

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

- Sheller, M. Urry, J (2018) Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades en Revista Quid 16 N°10 Dic. 2018 - Mayo. 2018- (333-355). Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6702392.pdf>

- Soldano, D. (comp.) (2017) “Viajeros del conurbano bonaerense: una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia”. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Zunino, D (2018) Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina, Buenos Aires, Editorial Biblos.