

MOVILIDAD COTIDIANA HACIA EL CAMPUS RESISTENCIA: EL CASO DE LOS ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA DE LA FAU-UNNE

Romero Machuca, Matías P.
arq.romeromachuca@gmail.com

Becario doctoral en el IIDTHH-UNNE/CONICET, doctorando en Arquitectura (FADU-UNL)
e integrante del Grupo de Investigación sobre Espacio Público (FAU-UNNE).

EVERYDAY MOBILITY TOWARDS THE
RESISTENCIA CAMPUS: THE CASE OF THE
ARCHITECTURE STUDENTS AT THE FAU-UNNE

KEYWORDS

Everyday mobility, urban accessibility, university students.

ABSTRACT

University students correspond to an important sector of the population with particular travel patterns that combine study, work and leisure activities. Understanding their ways of getting around can help universities and local administrations promote policies that encourage forms of mobility that guarantee accessibility to the campus. This work seeks to characterize the mobility of students towards the Resistencia Campus of the National University of the Northeast. The data analyzed comes from a mobility survey carried out on advanced students of the Architecture career, where they were consulted about the means used, reasons and main conditions of the trip.

PALABRAS CLAVE

Movilidad cotidiana; accesibilidad urbana; estudiantes universitarios.

RESUMEN

Los estudiantes universitarios corresponden a un importante sector de la población con patrones de desplazamiento particulares que combinan actividades de estudio, trabajo y ocio. Entender sus formas de movilizarse puede ayudar a las universidades y administraciones locales a promover políticas que fomenten formas de movilidad que garanticen la accesibilidad al campus. Este trabajo busca caracterizar la movilidad de los estudiantes hacia el Campus Resistencia de la Universidad Nacional del Nordeste. Los datos analizados proceden de una encuesta de movilidad realizada a estudiantes avanzados de la carrera de Arquitectura, donde se consultó sobre los medios utilizados, motivos y principales condicionantes del viaje.

<https://doi.org/10.30972/adn.127977>

OBJETIVOS

Caracterizar los desplazamientos a la universidad de los estudiantes avanzados de arquitectura. Determinar los factores que inciden en la elección de los modos de movilidad utilizados. Identificar cuáles son los principales obstáculos o condicionantes que deben enfrentar los estudiantes para resolver su accesibilidad al Campus Resistencia.

INTRODUCCIÓN

El estudio de la movilidad urbana implica un cambio de paradigma respecto al estudio tradicional del transporte (BANISTER, 2008; MIRALLES-GUASCH, 2002). La movilidad expande el área de análisis, dejando de centrarse sólo en los viajes de origen-destino y los medios de transporte para darle mayor protagonismo a las personas que se desplazan en busca de conocer sus motivaciones y las posibilidades de satisfacción de distintas necesidades en sus trayectos, entendiéndose que éstos no necesariamente se realizan siempre de la misma manera o en un único medio. Por lo tanto, en los estudios de movilidad las personas no son sujetos pasivos, sino que son coautores de su propio desplazamiento y una parte esencial de éste (AMAR, 2011). Además, el objetivo del viaje no es simplemente recortar distancias, sino hacerlo para realizar actividades. Por lo tanto, la movilidad se relaciona directamente con la accesibilidad, que en sentido amplio implica tanto las posibilidades de acceso físico a los lugares como la satisfacción del fin por el que se realizó el desplazamiento (GUTIÉRREZ, 2010).

A su vez, en la movilidad toman relevancia otras cuestiones antes ignoradas, como entender cómo el género condiciona las formas y posibilidades de desplazamiento. Distintos estudios en las últimas décadas (LAW, 1999; LAZO Y CONTRERAS, 2009; MIRALLES-GUASCH Y MARTÍNEZ MELO, 2012) coinciden en que las mujeres tienden a viajar menores dis-

tancias por trabajo y a caminar o usar el transporte público más que los hombres, además de realizar más viajes dedicados a la "movilidad del cuidado" (JIRÓN MARTÍNEZ, 2017; ZUCCHINI, 2015), aquella en donde el trayecto propio incluye viajes dedicados al cuidado de otros.

En el mismo sentido, se analiza cómo el modelo de desarrollo urbano y las alternativas de transporte definen las posibilidades de acceso a la ciudad de los distintos grupos sociales. Autores como Cebollada i Frontera (2006) o Vasconcellos (2010) plantean que el modelo tradicional del transporte, basado en el automóvil, relega y limita las posibilidades de acceso de aquellos colectivos no motorizados en una desigual distribución del derecho a la ciudad. Aunque también, como plantea Gutiérrez (2009), la movilidad no define al automóvil como un enemigo, sino que apunta a la multimodalidad para los desplazamientos, priorizando aquellos más accesibles y eficientes, donde el automóvil es sólo uno más de los modos posibles.

Por otra parte, los grandes equipamientos como las universidades son potentes atractores para la población, tanto local como metropolitana, provocando desplazamientos habituales de sus usuarios. Un campus universitario es un complejo edificio con un uso de suelo particular, que actúa diariamente como núcleo de atracción-repulsión continua y simultánea de personas (CARDOZO, REY Y FOSCHIATTI, 2002). Por ello, en los últimos años fueron proliferando estudios sobre la movilidad hacia distintas universidades a lo largo del mundo y en diferentes ciudades como Barcelona (MIRALLES-GUASCH Y DOMENE, 2010) o Madrid (OSORIO-ARJONA Y GARCÍA-PALOMARES, 2019) en España, o estudios sobre las universidades del conurbano bonaerense en Argentina (BOSSIO ET AL., 2018; FERNÁNDEZ, 2004), entre otros.

En este artículo se presentan los resultados de una encuesta realizada a alumnos avanzados de la carrera de Arquitec-

tura. La misma corresponde a una etapa inicial de una tesis doctoral titulada "Movilidad y accesibilidad en los campus de la educación pública: la Universidad Nacional del Nordeste en Corrientes y Resistencia"¹, cuyo objetivo es estudiar la movilidad de estudiantes, docentes y no docentes que concurren a los campus de la universidad en dichas ciudades, además de analizar las condiciones de accesibilidad propias de los campus y cómo esto condiciona las formas de desplazamiento. La investigación es de diseño mixto o multimétodo, en la que la encuesta es uno de los instrumentos de obtención de la información, principalmente cuantitativa.

DESARROLLO

Contexto general

La Universidad Nacional del Nordeste (UNNE) es la principal y más antigua casa de estudios del NEA, siendo la séptima a nivel nacional en cantidad de estudiantes, con más de 56 mil (MINISTERIO DE EDUCACIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA, 2020). Su sede principal es compartida por las ciudades de Corrientes (Corrientes) y Resistencia (Chaco), a 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 General Belgrano, formando una conurbación cercana al millón de habitantes². En este con-

1. La tesis se desarrolla en el Doctorado de Arquitectura de la FADU-UNL y se inscribe como parte del PI22C001 "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).

texto, la UNNE es uno de los principales atractores y generadores de movilidad entre ambas ciudades, siendo sumamente relevante para el funcionamiento y desarrollo de éstas.

Como en otras ciudades intermedias, la actividad universitaria puede ser un considerable motor económico y la causa de flujos de movilidad. La ubicación de un campus aumenta el valor de la tierra circundante, propicia el desarrollo residencial, comercial y de servicios e infraestructuras directamente relacionados a la actividad estudiantil. Por ello, su emplazamiento genera un importante volumen de desplazamientos cotidianos que suponen inversiones de tiempo y dinero para los estudiantes, lo que es un factor

especialmente relevante, ya que se trata de un grupo mayoritariamente financiado por sus familias o con trabajos informales (PARRAS Y CARDOZO, 2005).

El Campus Resistencia es el más antiguo y concurrido de dicha ciudad. Se ubica en la intersección de las avenidas Las Heras y Juan José Castelli, en el límite del macrocentro de la ciudad, y cuenta con una superficie aproximada de 12 hectáreas. En él se ubican los edificios de las facultades de Arquitectura y Urbanismo, 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. De éstos, la

Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU) cuenta con 4.575 estudiantes, de los cuales 3.258 corresponden a la carrera de Arquitectura.

METODOLOGÍA

Los resultados de este análisis forman parte de una primera etapa de una tesis de doctorado. Como parte de la investigación, se realizarán encuestas a estudiantes, docentes y no docentes sobre sus formas de movilidad, tiempos, distancias, principales condicionantes y la percepción de los usuarios tanto del medio como de la accesibilidad al campus.

El análisis es el resultado de un primer recorte, en el que se encuestó a estudiantes

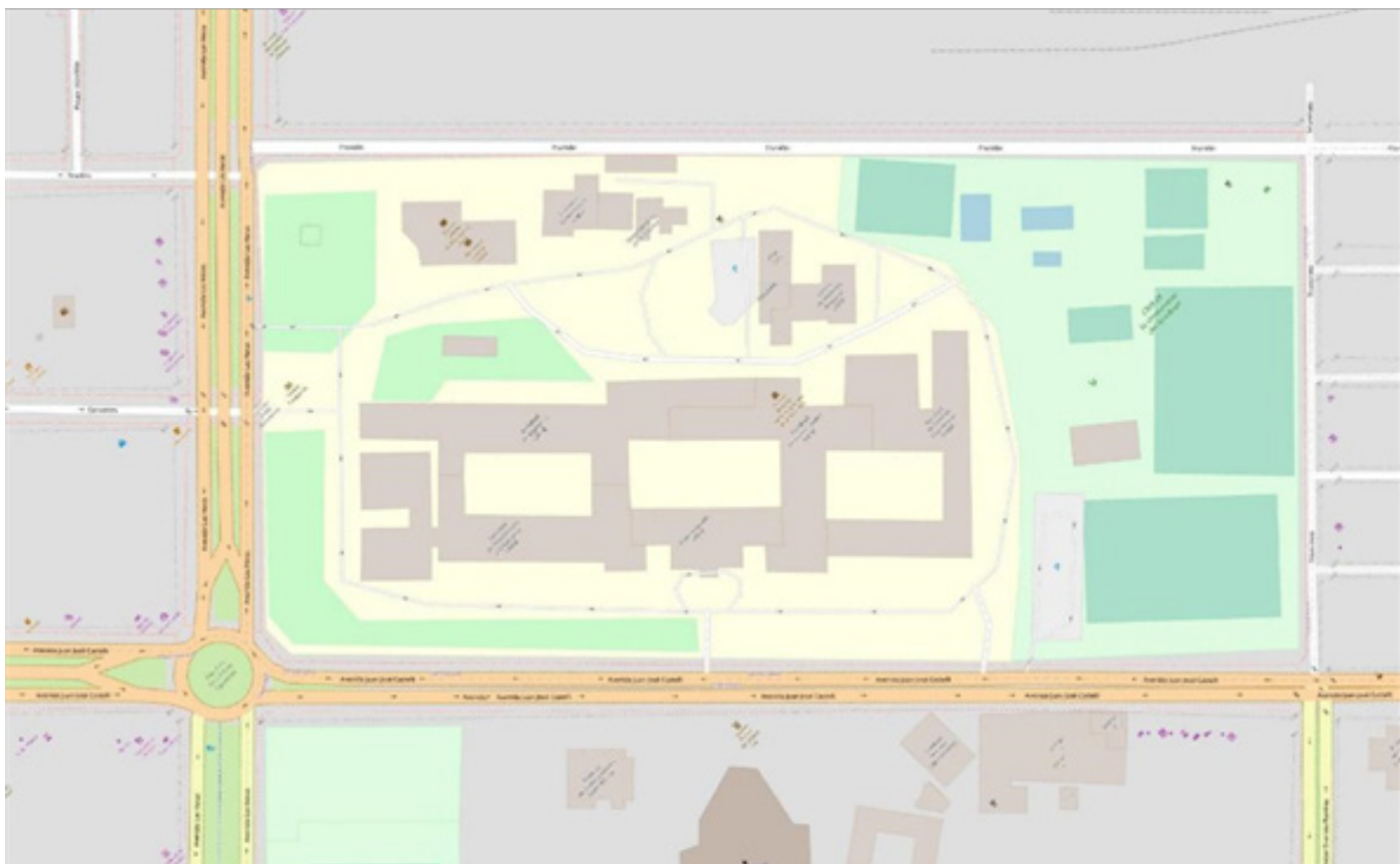


Figura 1. Campus Resistencia. Fuente: Open Street Map (s.f.), CC BY-SA 2.0.

de la cátedra de Urbanismo de la carrera de Arquitectura, durante 2022 y 2023. La misma, al ser una materia obligatoria del cuarto año de la carrera, permite conocer los hábitos de desplazamiento de estudiantes avanzados. Las encuestas fueron socializadas presencialmente, durante un día normal de clases en cada año, mediante un código QR y contestadas de manera digital utilizando la plataforma Google Forms.

El cuestionario estuvo estructurado en dos grandes bloques, con un total de 75 preguntas, aunque cada encuesta sólo responde entre 22 y 26 de ellas, tomando entre 10 y 15 minutos para responderlas. Las preguntas son principalmente cerradas, pudiendo ser de respuesta única o de opción múltiple. Sólo se utilizaron preguntas abiertas para justificar las percepciones de seguridad, siendo estas respuestas opcionales.

En el primer bloque del cuestionario, las preguntas apuntaban a datos generales del encuestado para caracterizar la muestra, como edad, género, ciudad de residencia y de origen, zona o barrio de residencia, si trabajan a la par que estudian y cuántos viajes semanales hacen a la universidad. Además, se les consultó sobre su principal medio de movilidad hacia el campus, lo que los dirigía a preguntas específicas en el segundo bloque sobre sus experiencias de viaje cotidianas. En esta segunda parte se consultó por las razones para elegir el medio de transporte, sus principales inconvenientes, tiempos, distancias y la percepción de seguridad de los alrededores del campus, entre otras.

El cuestionario era anónimo y voluntario, obteniendo 122 respuestas, lo que representa aproximadamente el 30% del total de estudiantes en ambos años. Se obtuvo al menos una respuesta sobre cada medio de transporte posible.

Descripción de los resultados

Los estudiantes de Arquitectura representan un 18% de los estudiantes que

concurren al Campus Resistencia y un 6% del total de la universidad. Por ello, se configura como una población sumamente importante en el normal funcionamiento del campus. Los cursantes de la cátedra de Urbanismo corresponden a aquellos estudiantes que llevan al menos cuatro años de carrera, por lo que representan un grupo bastante consolidado en cuanto a sus hábitos de desplazamiento hacia el campus. Además, tuvieron como experiencia la falta de movilidad debido al cursado virtual durante el 2020 y parte de 2021, debido a la pandemia de covid-19, por lo que son especialmente conscientes del esfuerzo diario que significa trasladarse para cursar.

Características principales de los encuestados

De los 122 estudiantes encuestados entre 2022 y 2023, hay una importante mayoría de mujeres, siendo el 67,5% del total de respuestas, mientras que los hombres representan el 31,7% y una única persona identificada en la categoría "otros/prefero no decirlo". La matrícula total de estudiantes de la cátedra responde a la misma tendencia, aunque menos marcada, con un 63% de mujeres y 37% de varones. En cuanto a las edades, el 67% de los encuestados tiene entre 20 y 24 años, el 26% entre 25 y 30 años y sólo el 7% son mayores de 30. La principal población de estudiantes son mujeres entre 20 y 24, con el 46% del total.

Por su parte, la ciudad de residencia incide enormemente en las formas de movilizarse que tienen los estudiantes diariamente. La tabla 1 muestra las localidades de residencia durante el ciclo lectivo y desde la que se desplazan diariamente los estudiantes. Es así como el 61% de ellos reside en la ciudad de Resistencia, el 30% lo hace en la vecina ciudad de Corrientes y el 5% en Barranqueras, ciudad que forma parte del Área Metropolitana del Gran Resistencia. Entre otras ciudades de residencia más alejadas se encuentran Colonia Benítez (a 24 km), Riachuelo (a 38 km), destacándose un estudiante de la ciudad de Makallé, ciudad a más de 45 km del campus.

Es importante destacar que la predominancia de Resistencia como residencia de los estudiantes encuestados se debe principalmente a los "estudiantes del interior", es decir, aquellos que migran para realizar sus estudios universitarios desde otras ciudades de las provincias de Chaco y Corrientes, e incluso de provincias vecinas como Misiones, Formosa y Santa Fe. El 44% de los estudiantes encuestados declaró provenir de una ciudad diferente a la que reside actualmente, de los cuales el 90% se radicó en Resistencia y el 83% directamente en las inmediaciones del campus. Este será uno de los factores determinantes en la gran relevancia del desplazamiento peatonal, que será analizado más adelante.

TABLA 1

Localidad de residencia de estudiantes encuestados

CIUDAD	TOTAL	PORCENTAJE
Resistencia	76	62%
Corrientes	37	30%
Barranqueras	6	5%
Colonia Benítez	2	2%
Makallé	1	1%
Riachuelo	1	1%

Fuente: elaboración propia.

GEORREFERENCIACIÓN DE RESULTADOS

Para el análisis se localizaron geográficamente las residencias de los estudiantes del Área Metropolitana del Gran Resistencia y el Gran Corrientes. Para ello, y a fines de respetar la privacidad de los encuestados, se consultó a éstos sobre la zona aproximada de residencia, sin detallarla. Estas áreas de referencia dependían de las características de su localidad. En el caso de la ciudad de Corrientes, el área solicitada fue el barrio de residencia, debido a la facilidad que representaba para los encuestados ubicarse geográficamente. Además, se adjuntó un mapa online con los barrios de la ciudad, para aquellos que necesitaran de una ayuda para identificar su barrio. En el Gran Resistencia debido a que, salvo en casos particulares, la identidad barrial es menor, se decidió utilizar la estructura de chacras de mil metros por mil metros en la que se subdividen estas ciudades. Para identificarlas, se las enumeró en un mapa del 1 al 109, partiendo desde la plaza central hacia las periferias, y luego dicho mapa fue adjuntado en las encuestas.

A partir de esto fueron georreferenciadas las respuestas correspondientes al Gran Resistencia y la ciudad de Corrientes en la figura 2. Allí puede observarse cómo la mayor parte de los encuestados se concentra en los alrededores del campus, mientras que en el resto de las ciudades la dispersión es mayor, salvo una leve concentración en el casco céntrico de Corrientes, al noroeste de la ciudad.

Movilidad de los estudiantes

En cuanto a los hábitos de desplazamiento de los estudiantes, una de las principales cuestiones a saber es la cantidad de viajes que se realizan semanalmente hacia el campus. En este sentido se consideró como un "viaje" cada vez que los encuestados se desplazaron hacia el campus desde su residencia o tra-

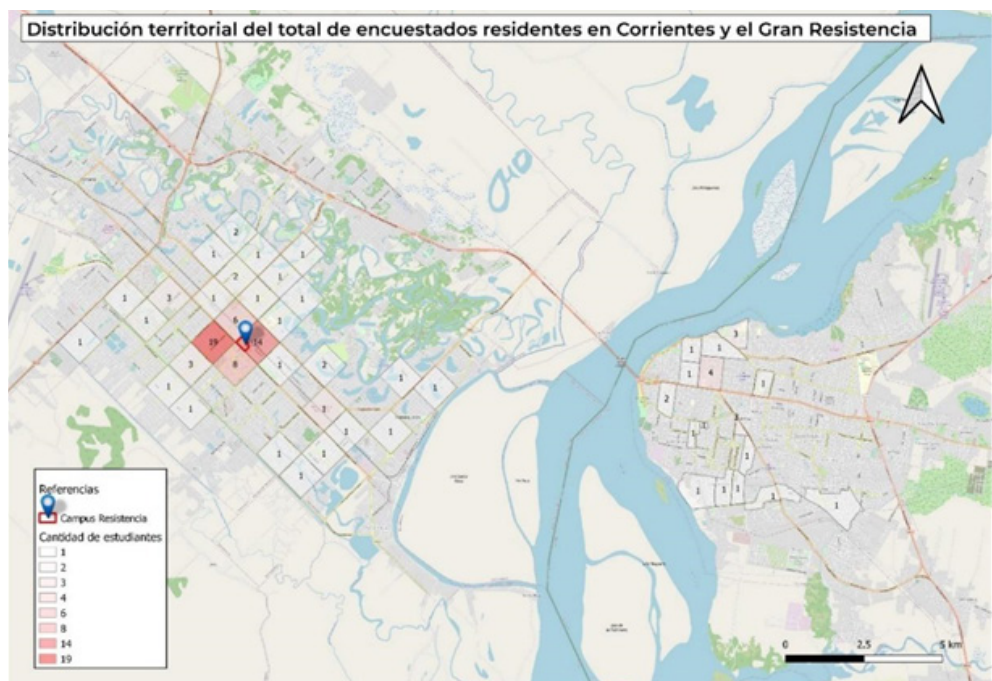


Figura 2. Mapa de distribución geográfica de los estudiantes encuestados. Fuente: elaboración propia con base en Open Street Map (s.f.), CC BY-SA 2.0.

bajo, considerando tanto a la ida como a la vuelta parte de un mismo desplazamiento. Como puede observarse en la tabla 2, el 69% de los estudiantes se dirige al campus entre 3 y 5 veces a la semana, lo que, teniendo en cuenta que las materias de la carrera de Arquitectura se distribuyen de lunes a viernes, implicaría un viaje diario. Por su parte, un 17% realiza más de un viaje al día, mientras que un 14% sólo acude a la facultad uno o dos días a la semana.

Por otra parte, el 46% de los estudiantes declaró que, además de estudiar, cuentan con un trabajo, de los cuales el 74% lo realiza a tiempo parcial (20 horas semanales o menos) y el 26% restante a tiempo completo. Por lo tanto, casi uno de cada dos estudiantes debe coordinar sus viajes a la universidad con su actividad laboral.

En cuanto a las formas de movilizarse a la universidad por parte de los estudiantes,

la gran mayoría utiliza el colectivo (40%) o camina hacia el campus (35%), lo que es una situación favorable desde la perspectiva de la movilidad sostenible que plantea priorizar los modos que generan menor consumo energético (Banister, 2008). Sólo un 21% de los encuestados utiliza un medio motorizado privado, donde la motocicleta tiene un rol importante para aquellos que residen en Resistencia. Por su parte, la bicicleta y los remises o taxis tienen un uso mínimo.

Para tener una mejor visión de la situación, en la encuesta, además del medio de transporte utilizado, se consultó sobre cuáles son los medios con los que disponían en su hogar. El criterio para considerarlo disponible es que este pueda ser utilizado por el encuestado, ya sea como conductor o como transportado. Sólo el 36% de los estudiantes no cuenta con algún medio de transporte en su hogar, mientras que el 39% cuenta con un auto-

móvil, el 35% con bicicleta y el 25% con una moto. A pesar de ello, como puede observarse en la tabla 3, sólo un tercio de los que cuentan con un medio de transporte motorizado lo utiliza habitualmente, mientras que el uso de la bicicleta es completamente marginal.

Al analizar las razones y condicionantes para para elegir el medio de transporte utilizado, se destacan principalmente la distancia y el tiempo. En el caso de los peatones, el 70% de los encuestados declaró que la poca distancia de viaje es una razón para ir caminando, donde el 93% declaró caminar menos de 10 cuadras hasta el campus y el 53% menos de 5 cuadras. De la misma manera, el tiempo fue una razón para el 50% de los estudiantes, dedicando menos de 10 minutos por viaje. Como se adelantó previamente, sólo uno de los estudiantes que se moviliza hacia el campus caminando es originario de Resistencia, marcando cómo los "estudiantes del interior", que alquilan en los alrededores del campus, son los principales peatones.

Por su parte, los usuarios de vehículos motorizados destacan principalmente un menor tiempo de viaje, además de la flexibilidad, comodidad y, en el caso de los automovilistas, la seguridad y posibilidad de llevar materiales de estudio. Sólo los usuarios de transporte público destacan el bajo costo del viaje, el boleto estudiantil gratuito para viajes urbanos e interurbanos (no interprovinciales) y la falta de alternativas. Por ello, como se ve reflejado en la figura 4 y la figura 5, implica que éstos sean los que recorran mayores distancias y ocupen más tiempo de viaje. Es decir, como plantea Vasconcellos (2015), puede verificarse una "inequidad en la accesibilidad" entre aquellos que cuentan con un vehículo particular y los que se desplazan en transporte público.

Entre los principales inconvenientes declarados por los encuestados, el estar condicionado por el clima es común

TABLA 2 Cantidad de viajes semanales al campus

VIAJES SEMANALES	ESTUDIANTES	PORCENTAJE
2 o menos	17	14%
3 a 5	84	69%
6 a 9	20	16%
Más de 10	1	1%

Fuente: elaboración propia.

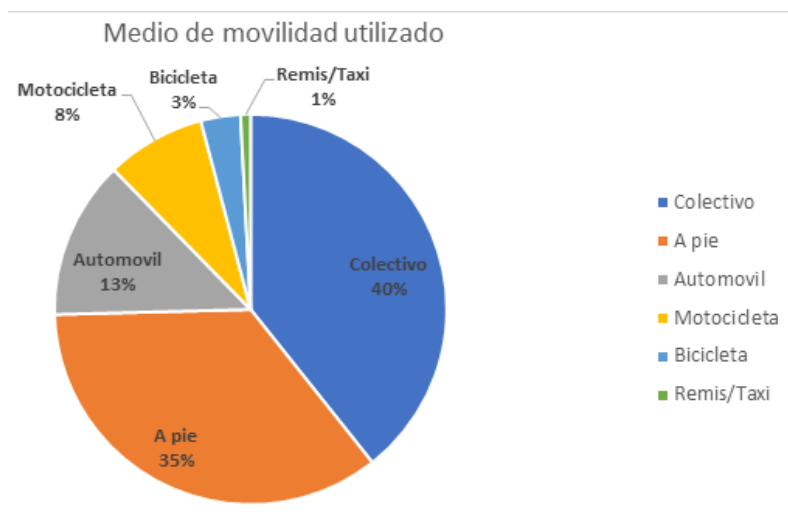


Figura 3. Medio de movilidad utilizado habitualmente por los estudiantes. Fuente: elaboración propia.

TABLA 3 Disponibilidad y uso de los medios de transporte

MEDIO	MEDIOS A DISPOSICIÓN	CANT. DE USUARIOS HABITUALES	PORCENTAJE DE USO
Automóvil	47	16	34%
Motocicleta	31	10	32%
Bicicleta	43	4	9%

Fuente: elaboración propia.

en los peatones (63%), ciclistas (100%), motociclistas (82%) y en menor medida en los usuarios del transporte público (44%). Del mismo modo, la seguridad es un punto preponderante para todos los medios, salvo el automóvil. Entre los peatones, el 65% declaró como inconve-

niente la inseguridad ante robos, el 60% la inseguridad vial y el 42% destaca el acoso callejero, aumentando a 60% en el caso de las mujeres. Entre los motociclistas, el 64% destacó la inseguridad vial y ante robos, y el 52% de usuarios del transporte público, la posibilidad de

robos en las paradas. Particularmente en este último medio se destacaron además como problemas el largo tiempo de viaje (67%) y los paros de colectivos (62,5%). Por su parte, los principales inconvenientes de utilizar el automóvil son el tráfico, el estacionamiento en destino y el costo del combustible, destacado cada uno por el 56% de los encuestados.

Indagando particularmente en la seguridad, se consultó sobre las percepciones de los estudiantes en relación con los alrededores del campus. Así, se pudo observar que el 55% de los encuestados considera a los alrededores del campus como inseguros, un 34% cree que tiene un nivel de seguridad neutral, sin ser especialmente seguro o inseguro, y sólo un 10% pondera al sector como seguro. Estas percepciones varían notablemente según el género, como puede observarse en la figura 6, mientras sólo el 38% de los varones cree que los alrededores del campus son inseguros, la cifra asciende al 63% en el caso de las mujeres. Este es un punto a considerar con especial importancia porque, como plantean Jirón (2007) y Soto Villagrán (2017), el miedo y la inseguridad son barreras que condicionan, restringen y limitan las movi- lidades de las mujeres. Sólo un pequeño porcentaje de los encuestados considera al sector como seguro, casi sin diferencias según género, aunque casi la mitad de los varones considera el nivel de seguridad como neutral y sólo un cuarto de las mujeres.

Al indagar por las razones que justifiquen esta percepción, las respuestas apuntaban a la poca iluminación y poco movimiento en horarios nocturnos, principalmente en las calles laterales al campus y la Av. Castelli. En segundo lugar, los robos aparecen como una preocupación constante, donde, aunque ninguno de los encuestados declaró haber sufrido uno de estos hechos de inseguridad, sí declararon conocer distintos casos en el campus y sus alrededores. Estas percepciones corresponden a lo

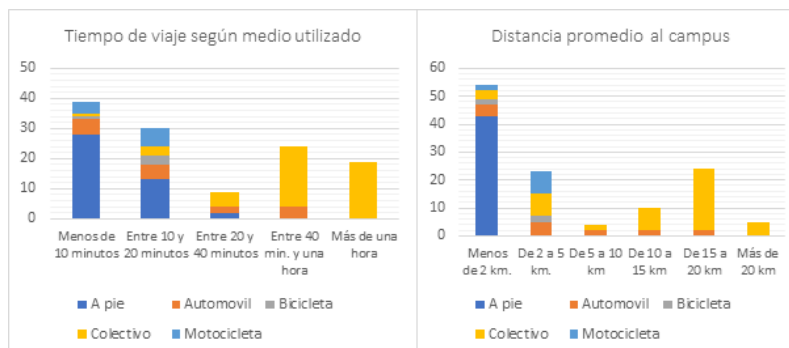


Figura 4. Tiempo de viaje al campus según medio utilizado habitualmente. Fuente: elaboración propia.

Figura 4. Distancia promedio de viaje al campus según medio utilizado. Fuente: elaboración propia.

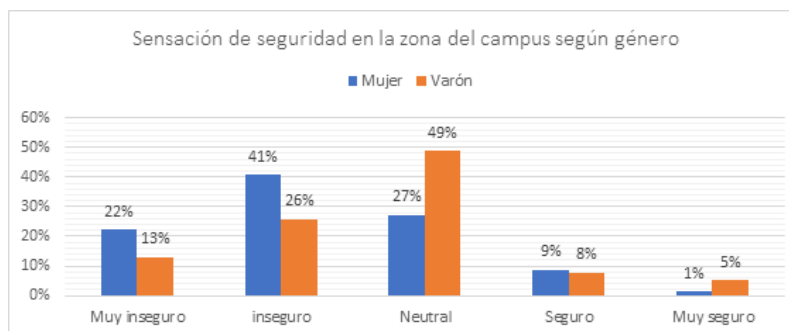


Figura 6. Sensación de seguridad en los alrededores del campus según género en porcentajes. Fuente: elaboración propia.

que Curbet (2008) denomina "inseguridad ciudadana", una sensación, sin ser menos justificada, que añade una dimensión subjetiva a la seguridad. Es decir, las calificaciones responderían principalmente a la sensación de indefensión ante posibles hechos delictivos, reales, aunque no necesariamente frecuentes, producida por la poca iluminación, poco movimiento y la ausencia de fuerzas del orden recorriendo la zona. Es así como las condiciones urbanas y de infraestructura terminan siendo una importante barrera en la accesibilidad de los estudiantes, debido a esta inseguridad ciudadana.

CONCLUSIONES

El estudio de la movilidad toma especial relevancia desde la perspectiva de dere-

chos, entendiéndola como fundamental, siendo que de ella depende el poder ejercer libremente otros derechos (Amar, 2011) como la educación. Pero entendiéndola que el objetivo del movimiento no es el desplazamiento físico, sino el poder llegar a un lugar concreto, en un tiempo determinado y realizando un esfuerzo razonable (MIRALLES-GUASCH Y MARTÍNEZ MELO, 2012).

Los campus universitarios son importantes centros atractores de viajes recurrentes para un sector de la población. Universidades como la UNNE, que brindan una oferta académica variada y siendo la única opción en la región para carreras como Arquitectura o Medicina, producen dos tipos de atracción: una a nivel regional, donde las ciudades de Resistencia y Corrientes se vuelven polos universitarios a los que migran, temporal o definitiva-

mente, estudiantes de distintas ciudades y provincias; y otra a nivel metropolitano, generando viajes diarios entre estas ciudades y sus áreas de influencia.

Los estudiantes universitarios son un sector particular –aunque heterogéneo– de la población, conformado principalmente por adultos jóvenes. Como sujetos, diariamente actúan con base en los sistemas de transporte de las ciudades y sus propias posibilidades, para combinar sus actividades de estudio, ocio, trabajo, del cuidado u otras. El caso estudiado muestra como casi 3 de cada 4 estudiantes camina o utiliza el transporte público para ir a cursar, en gran medida debido al bajo costo económico de estas formas de movilizarse, las que, como plantea Miralles-Guasch et al. (2015), se constituyen como formas más democráticas debido a su uso universal por parte de la población.

Es destacable como en las cortas distancias prima el traslado peatonal, siendo realizado casi exclusivamente por estudiantes provenientes de otras ciudades que se mudan a los alrededores del campus para realizar sus estudios. Este punto podría ser especialmente relevante para desarrollar políticas públicas de residencia estudiantil, tendientes a reducir las distancias y tiempos de viaje y garantizar el acceso a la residencia, planteando políticas de desarrollo orientado al transporte (BANISTER, 2008).

Por su parte, entre los desplazamientos en vehículos motorizados privados, el automóvil es el principal medio utilizado, incluso para viajes cortos de menos de 2 kilómetros y con una aparente distancia máxima rondando los 15 kilómetros. Las razones para su elección son la comodidad, seguridad, además de su independencia a la hora de decidir trayectos, aunque sus elevados costes lo limitan a un pequeño porcentaje. Por su parte, los usuarios de motocicleta corresponden a un 8% de los encuestados, lo que, a pesar de ser un número para nada despreciable, pareciera ser

relativamente bajo, teniendo en cuenta que Chaco y Corrientes son de las provincias en las que más se utilizan estos vehículos, principalmente en la primera donde existen más motos patentadas que automóviles (DIRECCIÓN NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL, 2019). Esta diferencia en favor del uso del automóvil podría en parte deberse a que todos los estudiantes que se mueven en motocicleta al campus viven en el Gran Resistencia y ninguno en Corrientes, donde la distancia y las características de la conexión (puente General Belgrano y la autovía Nicolás Avellaneda) constituyen condicionantes que determinarían la preferencia por otros medios de movilidad como el transporte público.

Por otra parte, se destaca el poco uso de la bicicleta como medio que hacen los estudiantes, más aun teniendo en cuenta que uno de cada tres encuestados cuenta con una en su hogar. Las razones de esto se deberían a la seguridad, tanto a la hora de circular por la ciudad de Resistencia, la que no cuenta con ningún tipo de infraestructura dedicada a la circulación de ciclistas, como a la falta de estacionamientos seguros dentro del Campus Resistencia. Además, no puede obviarse que el clima y principalmente las altas temperaturas y humedad del Nordeste Argentino significan un condicionante significativo. Hasta ahora, la bicicleta como medio de transporte es una materia pendiente, donde ni la ciudad ni la universidad estimulan su uso.

Otro punto a destacar es cómo la percepción de seguridad dentro del campus y sus alrededores varía según el género. En este sentido, las mujeres perciben mayor inseguridad que los hombres, convirtiéndose en una condicionante a ser tenida en cuenta. Allí donde el miedo funciona como efecto barrera (VASCONCELLOS, 2010), limita las posibilidades de acceso y la libertad de movimiento de las mujeres (JIRÓN MARTÍNEZ, 2007).

Al tratarse de un caso en estudio, se plantean algunas preguntas que guiarán

próximas investigaciones. En primer lugar, será necesario realizar otros muestreos, tanto en la FAU como en otras unidades académicas, a fines de comprobar si se mantienen las mismas tendencias en toda la universidad o si estas son propias del caso estudiado. Otro aspecto a analizar será la infraestructura dedicada a la circulación del campus, para identificar concretamente a qué medios y en qué porcentajes se dedica el espacio, y cómo esto condiciona a las formas de desplazamiento. Del mismo modo, analizar cuáles son las respuestas que brinda la ciudad ante las necesidades de desplazamiento de la comunidad universitaria, tanto desde la infraestructura vial en los alrededores del campus como en los sistemas de transporte público.

Por último, también será de especial interés indagar sobre los hábitos de movilidad de los trabajadores de la universidad, docentes y no docentes, analizando similitudes y diferencias entre trabajadores y estudiantes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Amar, G.** (2011). *Homo mobilis. La nueva era de la movilidad* (1a ed. en español; Trad. L. C. Ediciones. La Crujía.
- Banister, D.** (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15, 73-80. 10.1016/j.tranpol.2007.10.005
- Bossio, D., Caparelli, C., Filgueira, E., Giormenti Moravec, B., Guerrero, W., López Dentone, F., y Rolón, H.** (2018). La movilidad de los estudiantes de la Facultad Regional Avellaneda de la Universidad Técnica Nacional. *Revista Rumbos Tecnológicos*, 167-186.
- Cardozo, O. D., Rey, C. E. y Foschiatti, A. M.** (2002). La movilidad por motivos de estudio: desplazamientos cotidianos hacia el Campus Resistencia-UNNE (p. 4). 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. <https://ddd.uab.cat/record/19324>
- Curbet, J.** (2008). La ciudad: el hábitat de la (in)seguridad. En I. Ortiz de Urbina y J. Ponce Solé (eds.) *Convivencia ciudadana, seguridad pública y urbanismo* (pp. 129-156). Fundación Democracia y Gobierno Local.
- Dirección Nacional de Observatorio Vial** (2019). Anuario Estadístico Vial.
- Fernández, L.** (2004). La movilidad de los usuarios del campus de la Universidad Nacional de General Sarmiento [Tesis, Licenciatura en Urbanismo, Universidad Nacional de General Sarmiento]. Instituto del Conurbano.
- Gutiérrez, A.** (2009). Movilidad o Inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU). Buenos Aires.
- Gutiérrez, A.** (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 14(331).
- Jirón Martínez, P.** (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 Martínez, P.** (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En M. Rico y O. Segovia (eds.) *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (pp. 405-432). 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. y Contreras, Y.** (2009). Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile. <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/01.pdf>
- Ministerio de Educación de la Nación Argentina** (2020). Anuario estadístico de Información Universitaria. Ministerio de Educación.
- Miralles-Guasch, C.** (2002). Ciudad y transporte. El binomio imperfecto (1a ed.). Ariel Geografía.
- Miralles-Guasch, C. y Domene, E.** (2010). Sustainable transport challenges in a suburban university: The case of the Autonomous University of Barcelona. *Transport Policy*, 17, 454-463. doi: 10.1016/j.tranpol.2010.04.012
- Miralles-Guasch, C. y Martínez Melo, M.** (2012). Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña, según edad y tamaño de municipio. *Revista Latino-americana de Geografía e Género*, 3(2), 49-60.
- Miralles-Guasch, C., Martínez Melo, M. y Marquet, O.** (2015). A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. *Gender, Place & Culture*, 23(3), 398-417. 10.1080/0966369X.2015.1013448
- Osorio-Arjona, J. y García-Palomares, J. C.** (2019). Big data y universidades: Análisis de movilidad de los estudiantes universitarios a partir de datos de Twitter. *GeoFocus*, 24, 37-57. <http://dx.doi.org/10.21138/GF.648>
- Parras, A. y Cardozo, O. D.** (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. CAF.
- Vasconcellos, E. A.** (2015). Transporte urbano y movilidad. Reflexiones y propuestas para países en desarrollo (1a ed.). 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, ETS Arquitectura (UPM), Urbanística y Ordenación del Territorio]. <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.39914>