

Fotografía por: Gustavo Tarchini

REVISTA
INSERCIÓN

AÑO III
VOL III
2022

EDUCACION
PARA TODOS

DISTANCIAS Y MODOS DE TRASLADO HACIA LA ESCUELA, CONDICIONANTES DEL ACCESO A LA EDUCACIÓN DE ESTUDIANTES DE NIVEL SECUNDARIO, EN TRES PROVINCIAS ARGENTINAS

Por: Cecilia Meléndez & Gabriela Tapia

fcpsj

Universidad Católica
de Santiago del Estero
Scientia Deo Et Patriae Servire



DISTANCIAS Y MODOS DE TRASLADO HACIA LA ESCUELA, CONDICIONANTES DEL ACCESO A LA EDUCACIÓN DE ESTUDIANTES DE NIVEL SECUNDARIO, EN TRES PROVINCIAS ARGENTINAS

Cecilia Meléndez¹

Gabriela Tapia²

Fecha de Recepción: 07-11-2021.

Fecha de Aceptación: 08-02-2022.

Resumen

El presente estudio se propone indagar sobre las distancias y los modos de traslado hacia la escuela de los estudiantes de nivel secundario de las provincias Catamarca, Santiago del Estero y Córdoba. Para conocer cuáles son las condiciones de acceso a las escuelas que eligen las familias para sus hijos en el contexto de un sistema educativo fragmentado. El material empírico a analizar es una base de datos de 1356 cuestionarios aplicados a estudiantes de escuelas secundarias. El acceso al derecho de la educación, conlleva la responsabilidad estatal de garantizarlo en condiciones aceptables, para lo cual se requieren intervenciones que abarcan no solo el ámbito educativo.

Palabras Claves: Distancia, medio de transporte, escuela secundaria, acceso a la educación

Abstract

This is a study that aims to investigate the distances and types of transportation chosen to school for secondary school students in the provinces of Catamarca, Santiago del Estero and Córdoba. To find out what are the conditions of access to schools that families choose for their

¹ Doctora en Ciencias Humanas, Mención Educación. Licenciada en Ciencias de la Educación. Profesora Adjunta de Política Educativa y Metodología de la Investigación II en la carrera de Profesorado en Ciencias de la Educación de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Catamarca. Investigadora asistente de CONICET. Integrante del Grupo de Estudios Regionales sobre Educación, Políticas y subjetividades radicado en el IRES. Investiga sobre políticas de inclusión educativa en la escuela secundaria y escuelas secundarias rurales del norte de Argentina.

ORCID: 0000-0002-4223-832X

² Licenciada en Ciencias Políticas. Becaria doctoral CONICET. Integrante del Grupo de Estudios Regionales sobre Educación, Políticas y subjetividades radicado en el IRES. Investiga sobre la cultura política y la formación ciudadana en la escuela secundaria.

ORCID 0000-0002-7839-958X

children in the context of a fragmented educational system. The empirical material to be analyzed is a database of 1,356 questionnaires applied to high school students. Access to the right to education carries with it the state responsibility to guarantee it under acceptable conditions, for which interventions that cover not only the educational field are required.

Key Words: Distance, means of transportation, secondary school, access to education

Astratto

Il presente studio si propone di indagare le distanze e le modalità di trasferimento verso la scuola degli studenti delle scuole secondarie nelle province di Catamarca, Santiago del Estero e Córdoba.

Per conoscere quali sono le condizioni di accesso alle scuole che le famiglie scelgono per i propri figli nel contesto di un sistema educativo frammentato.

Il materiale empirico da analizzare è un database di 1356 questionari applicati agli studenti delle scuole superiori.

L'accesso al diritto all'istruzione comporta la responsabilità dello Stato di garantirlo in condizioni accettabili, per le quali sono necessari interventi che non riguardino solo il campo educativo.

Parole chiave: Distanza, mezzi di trasporto, scuola secondaria, accesso all'istruzione

Introducción ¹

La masificación de la escuela secundaria, es un fenómeno relativamente reciente en Argentina, que surge a partir de los cambios que introduce la Ley Nacional de Educación N° 26.206 sancionada en el año 2006, en la normativa se otorgan nuevos sentidos y mandatos al nivel medio del Sistema Educativo Argentino como: obligatoriedad e inclusión, en sintonía con ello se diversifica su formato tradicional incorporando las modalidades: intercultural, bilingüe, hospitalaria, contexto de encierro y rural, lo que generó nuevos desafíos en un contexto de viejos problemas irresueltos como el déficit de infraestructura, escasa presencia de instituciones en zonas rurales, escasez de perfiles profesionales para la cobertura de cargos y nuevas realidades no contempladas en el diseño de las políticas públicas como la fragmentación educativa.

El presente trabajo pretende analizar las condiciones de acceso a la educación secundaria de jóvenes y adolescentes de las provincias de Catamarca, Santiago del Estero y Córdoba en un escenario de fragmentación educativa (Tiramonti, 2004) evidenciada en la elección familiar de las escuelas. El acceso a la escuela secundaria, será analizado en este trabajo

en términos de las distancias que recorren los estudiantes y los medios de transporte que tienen disponibles para llegar a las escuelas. La elección familiar de las escuelas juega un papel central en esta cuestión porque en las provincias en las que se realizó el trabajo de campo no rige la inscripción por radio, es decir que los estudiantes generalmente no asisten a la escuela más cercana a sus domicilios, además esto se sostiene en los resultados del cuestionario que así lo demuestran.

¿En qué condiciones acceden a la escuela secundaria los estudiantes de Catamarca, Santiago del Estero y Córdoba en términos de medios de transporte disponibles y las distancias que deben recorrer, como resultado de la elección familiar de la escuela en el contexto de un sistema educativo fragmentado?

El derecho a la educación

En 1948 la Asamblea General de las Naciones Unidas reconoce a la educación como un Derecho Humano, por lo que la sitúa como un bien esencial para el hombre, de este reconocimiento derivan una serie de consideraciones que obligan a los estados que así lo reconocen a realizar intervenciones para garantizar el acceso a ella en las condiciones que lo ameritan incluida la gratuidad.

La Declaración de Derechos Humanos en su artículo 26 señala:

Toda persona tiene derecho a la educación. La educación debe ser gratuita, al menos en lo concerniente a la instrucción elemental y fundamental. La instrucción elemental será obligatoria. La instrucción técnica y profesional habrá de ser generalizada; el acceso a los estudios superiores será igual para todos, en función de los méritos respectivos." (ONU, 1948).

La adopción del enfoque de derechos es un punto de partida ineludible para abordar teóricamente el acceso al derecho a la educación, la adopción de esta perspectiva, permite determinar la estructura y el contenido del derecho a la educación, pues sólo a partir del análisis de sus elementos y de las obligaciones que se derivan de éste hacia sus destinatarios, es posible evaluar con precisión el grado de cumplimiento y los déficits existentes (Scioscioli, 2014) en un país para garantizarlo.

El derecho a la educación es en principio un derecho compuesto, es decir, que conlleva a la responsabilidad de trasladar valores y conocimientos del resto de derechos humanos y



requiere algunas condiciones de cumplimiento. De esta manera toda vez que el derecho existe, debe valer paralelamente una norma que garantice el pleno goce de ese derecho (Alexy, 2000, p.34), es decir que los Estados se ven obligados a realizar acciones concretas, a destinar recursos apropiados de sus presupuestos nacionales para poder realizar este derecho (Scioscioli, 2014)

Una de las definiciones del derecho a la educación más amplias; sienta sus bases en el esquema de las “4A” asequibilidad, accesibilidad, aceptabilidad y adaptabilidad, elaborado por la primera Relatora Especial de la ONU sobre derecho a la educación Katarina Tomaševski. El esquema establece, por ahora, el más completo marco conceptual para fijar las obligaciones de los Estados sobre el derecho a la educación en el plano internacional (Tomaševski, 2001).

Punto por punto describiremos brevemente a qué se refiere cada uno:

a) Asequibilidad significa que debe haber instituciones y programas de enseñanza en cantidades suficientes y en condiciones adecuadas, para lo cual el Estado deberá proveer las condiciones para que funcionen dichas instituciones y sean aptas para brindar de modo pertinente educación de acuerdo con los distintos niveles de enseñanza. Según Tomasevski (2001:77) “asequibilidad” engloba dos obligaciones gubernamentales distintas. Por un lado, el derecho a la educación como derecho de no intervención requiere que el gobierno permita el establecimiento de escuelas y que respeten la libertad de y en la educación. Por el otro lado, la educación como derecho de prestación requiere que el gobierno garantice un plantel docente suficiente para atender al servicio, escuelas suficientes que asegure que la educación gratuita y obligatoria sea asequible para todos.

b) Accesibilidad: Las instituciones y los programas de enseñanza deben estar jurídicamente y de hecho al alcance de todos. La accesibilidad consta de tres dimensiones: i) no discriminación. ii) accesibilidad material. La educación ha de ser accesible materialmente, ya sea por su localización geográfica de acceso razonable (por ejemplo, una escuela vecinal) o por medio de la tecnología moderna (mediante v.gr. el acceso a programas de educación a distancia). iii) accesibilidad económica la educación ha de estar al alcance de todos. Esta dimensión de la accesibilidad está condicionada, según lo asuman los diferentes países en sus normativas respecto, mientras que la enseñanza primaria lleva garantizada más años, solo en las últimas reformas educativas se incorporó a la educación secundaria al régimen obligatorio y por lo tanto debe ser garantizada.

c) Aceptabilidad: supone garantías de calidad para la educación, estándares mínimos de salud y seguridad, o requisitos profesionales para los maestros, que deben ser estipulados, dirigidos y controlados por el gobierno (Tomasevsky 2001:78).

d) Adaptabilidad: La educación ha de tener la flexibilidad necesaria para adaptarse a las necesidades de sociedades y comunidades en transformación y responder a las necesidades de los alumnos en contextos culturales y sociales variados. El proceso educativo debe fundarse en el respeto a la diferencia, el multiculturalismo, la democracia y los derechos fundamentales. El requisito de la adaptabilidad exige garantías para todos los derechos humanos dentro de la educación, así como para mejorar los derechos humanos a través de la educación. La disposición respecto a la enseñanza de la lengua materna junto al idioma oficial en las escuelas ubicadas en comunidades de los pueblos originarios, la necesidad de maestros integradores para niños con discapacidades entre otras, son exigencias que se derivan de esta característica.

Como se expone son variadas las dimensiones que se tienen que considerar para pensar en el derecho a la educación en el marco del esquema de las cuatro A, en este sentido es que abordaremos el acceso en términos de asequibilidad en cuanto a la provisión de escuelas en todo el territorio, la accesibilidad en cuanto a las condiciones materiales, la aceptabilidad en términos de niveles de calidad.

Antecedentes de estudios sobre modos de traslado hacia la escuela

El modo de traslado de los estudiantes hacia sus escuelas ha sido ampliamente investigado en países desarrollados de América del Norte y Europa Occidental. Sin embargo, no se ha estudiado demasiado en países en desarrollo, excepto algunos estudios en China e Irán, a continuación realizaremos una breve reseña de algunos de esos estudios.

McMillan (2005) realizó una investigación en el norte y sur de California (EEUU) para identificar el modo de viaje escolar, para ello se centró en las escuelas primarias y los datos se recopilaron en dieciséis escuelas para el comportamiento de viaje. El foco estuvo puesto en la probabilidad de caminar, andar en bicicleta o usar el coche privado. El estudio concluyó que los factores que influyen en el modo de traslado son la seguridad de la localidad, la seguridad vehicular, las opciones de movilidad familiar, los valores sociales y la actitud del cuidador junto con la forma urbana como el factor más significativo.

Müller, scharaktschiew y Haase (2008), realizaron el análisis de los efectos adversos del cierre de escuelas en regiones alemanas en la elección del modo de transporte, determinaron que el aumento en los costos de transporte no son sustanciales pero que pueden influir en otros aspectos como la salud de los estudiantes o aspectos ecológicos en las zonas urbanas, mientras que en las zonas rurales los efectos son más dramáticos.

Pojani y Boussauw (2014) examinaron el impacto del entorno físico y cultural en la elección del modo de viaje escolar, los datos de la encuesta para estudiantes de once a trece años en Tirana, (Albania) reveló que la mayoría de los estudiantes preferían caminar a la escuela, mientras que el uso de una bicicleta y un autobús eran mínimos. El estudio encontró que los estudiantes que caminan hacia la escuela caminan en el formar un grupo y asistían a las escuelas más cercanas con menos intersecciones de carreteras. Los estudiantes de las familias de altos ingresos que vivían lejos de la escuela usaban su propio automóvil para ir a la escuela.

Lin y Chang (2010) informaron que en Taipai (China) una alta densidad de aceras y árboles de sombra alientan a caminar a la escuela, mientras que un mayor número de intersecciones viales tienen el efecto contrario.

Zhang y otros (2008) examinaron la elección del modo de traslado para estudiantes de siete a dieciocho años en Beijing, (China) el estudio reveló que tener un automóvil personal y un transporte activo deficiente fomenta el uso de autobuses además, se descubrió que las largas distancias desde las escuelas aumentan el uso de autobuses. Un estudio en Kanpur, (India) realizado por Nishant y Vasudevan (2018) identificó varios factores que afectan el viaje escolar, el estudio indicó que la ausencia de un sistema de transporte público y la falta de servicios de autobuses escolares de buena calidad dan como resultado la dependencia de los escolares de otros modos motorizados, como los vehículos familiares. Además, la falta de infraestructura influye negativamente en el uso de modos de transporte activos.

Pont y otros (2009) realizaron una revisión sistemática de la literatura para estudiar la relación entre lo físico y características socioeconómicas del medio ambiente en el transporte activo de niños. El transporte de los niños de entre cinco y dieciocho años estaba inversamente relacionado con la distancia del destino, la propiedad de automóvil y un mayor ingreso familiar.

Orion Stewart de la universidad de Washington publicó en 2011 una revisión de bibliográfica de cuarenta y dos estudios sobre el modo de viaje hacia la escuela e identificó factores comunes asociados con el transporte activo a la escuela logró clasificar 480 variables

de cuarenta y dos estudio entre ellas la distancia, los ingresos, el tráfico, los temores de delincuencia y la actitud de los padres influyen fuertemente en transporte activo de niños.

Dave y otros (2019) realizaron una encuesta para examinar la elección del modo de viaje para niños en edad escolar en Vadodara, (India) y realizó un estudio de viabilidad para el uso del autobús para la escuela. Detectaron que la mayoría de los estudiantes viajan en autobús cuando proporcionan servicio puerta a puerta, el estudio encontró que la probabilidad de trasladarse a un autobús coordinado aumenta con una disminución en el costo del viaje y la distancia.

Carver, Timperio y Crawford (2008) examinaron los factores ambientales, sociales y físicos que afectan el movimiento independiente de niños a la escuela en zonas rurales y urbanas de Norfolk, (Reino Unido). El estudio encuestó a niños de 9 y 10 años y a sus padres, sobre las características de la localidad y el camino a la escuela. El medio ambiente se midió mediante auditorías escolares y sistemas de información geográfica. El estudio reveló que la combinación de calles de tierra, las carreteras principales en los alrededores y el estímulo de los padres son factores que alientan la movilidad independiente de los niños, que caminaron o usaron una bicicleta para viajar a la escuela.

Esta revisión no exhaustiva de la bibliografía informa que: la distancia, las limitaciones de tiempo y la preocupación de los padres por la seguridad de sus hijos son las principales condicionantes para el transporte activo (caminar o usar bicicleta), el sistema de transporte escolar que reduce el costo o el eficiente transporte público favorece el traslado independiente en medios motorizados de uso colectivo. Mientras que el sistema de inscripción por radio, es decir a la escuela más cercana, los factores ambientales como la forestación, el clima, la actitud de los padres, la posibilidad de caminar en grupos, alientan el transporte activo. En suma las óptimas condiciones de los primeros y la falta de los últimos generan el uso de transportes motorizados particulares y todos los inconvenientes derivados del uso excesivo de esa forma de transporte.

En nuestro país las investigaciones sobre la temática se orientan a la eficiencia en la urbanización por ejemplo Aón y López (2016) indagaron en la Ciudad de La Plata sobre los efectos urbanos ambientales del traslado de los estudiantes hacia una escuela céntrica. Por su parte el Laboratorio de Ciudades del BID (Banco interamericano de Desarrollo), realizó más de 400 encuestas a niños y sus familias en Palpalá provincia de Jujuy (Argentina) con el objetivo

de implementar un camino escolar seguro, a través de la encuesta se identificó los flujos peatonales y los conflictos percibidos en las rutas de la casa a la escuela. Por otro lado, entrevistas con actores clave y talleres con la comunidad educativa permitieron corroborar cuáles eran las oportunidades de intervención más factibles, para hacer que el recorrido al colegio sea más amable y seguro.

Como puede advertirse no se ha indagado en términos del acceso a la educación como derecho humano, ni sobre los efectos adverso de largos viajes en el bienestar de los estudiantes o como condicionante para aprendizaje en condiciones aceptables. Tampoco se ha indagado suficientemente sobre el impacto de políticas como el boleto estudiantil como forma intervención política de apoyo al acceso a la educación.

El acceso a la educación secundaria en un sistema fragmentado

Nuestra temática se inscribe en un contexto mundial de extensión de la obligatoriedad del nivel secundario, mientras que en Argentina se mantienen los bajos niveles de egreso y rendimiento, lo que en gran medida contribuye a la reproducción del entramado de viejas y nuevas desigualdades. En este sentido el cumplimiento de la obligatoriedad de la escuela secundaria, en las condiciones de factibilidad actuales particularmente en el contexto rural de provincias “pobres”, se vuelve un objetivo casi imposible (Desalvo, 2015) no obstante se han realizado esfuerzos por masificar y tornar accesible un nivel educativo que en sus orígenes fue concebido desde las necesidades y características propias de la vida urbana, con fuerte impronta del positivismo predominante en los tiempos fundacionales de los sistemas educativos y para la formación de las elites, lo que dificultó su radicación en contextos diversos, como las zonas rurales o con urbanización deficiente por lo que operativamente para garantizar el acceso a la educación es necesaria la recreación de programas de apoyo y formatos acordes a los diversos contextos particularmente en el interior del país para el acceso, permanencia y egreso de los estudiantes.

En la actualidad el Estado intenta revertir una gestión de recursos que de forma desigual brindó las condiciones para el acceso al derecho de la educación prescripta normativamente. En esta línea, la Ley Nacional de Educación 26.206, establece la obligatoriedad de la escuela secundaria, incluyendo de este modo a sectores que habían permanecido históricamente fuera del sistema, pretendiendo poner fin a las crecientes desigualdades, respondiendo también a la demanda de la inclusión de nuevos sectores al nivel medio (Tiramonti, 2009). En nuestro país

es posible apreciar un proceso creciente de masificación en la cobertura del nivel secundario, sin embargo, no basta con abrir las escuelas, para expandir las matrículas, es necesario garantizar el acceso a ellas e indagar sobre qué sucede puertas adentro, las oportunidades que genera y la rotulación que recae en las escuelas según sea su consideración social. A medida que se incorporan a la escuela sectores emergentes, se construyen fragmentos diferenciados para tal incorporación (Tiramonti, 2009). Es decir, que el sistema de educación tiene un rasgo desigualador, el ideal de la escuela que incluye a todos, se diluye en la práctica mientras se va materializando en el proceso de implementación, va creando segmentos según sectores sociales. Hay un concepto relacionado con la idea de fragmentación: es el de *cierre social*, construido por Weber (1944) que tiene acento en los procesos de las comunidades que excluyen, o condicionan el acceso de determinados recursos al resto de los miembros de sociedad. Se impide el acceso a la totalidad de la sociedad a bienes socialmente valorados, como una tendencia a la monopolización de los mismos. A este se suma la idea de discriminación educativa, que plantea la distribución segregada del bien educativo (Tiramonti, 2008).

El contexto general de reestructuración del orden social, caracterizado por renovadas formas de acumulación y concentración del capital y de cambios en las pautas de integración y exclusión social y económica (Ziegler, 2016), tiene un correlato en la educación y porque no decirlo un punto de anclaje y potenciación. Que se advierten en la concentración en el nivel de la educación secundaria de las escuelas mejor valoradas socialmente en los espacios urbanos más prósperos y mayoritariamente en las escuelas del sector privado (Ziegler, 2016). Este aspecto no es menor en el estudio del acceso material a la educación, que concentra en zonas urbanas mejores condiciones en términos de caminos y servicios de transporte que posibilitan mayores posibilidades de acceder a las escuelas.

Contexto de la investigación

Viajar hacia los ámbitos de trabajo y estudio en contextos urbanos suele ser una actividad cotidiana, monótona y casi sistemática, mientras que hacerlo en el contexto de las provincias en las que se realizó el estudio puede estar signado por la imprevisión dadas la falta de servicios de transporte y las inclemencias climáticas que pueden traer aparejadas crecidas

de ríos, caídas de puentes y la intransitabilidad de los caminos mayormente de tierra, por lo que a travesar aún distancias cortas puede ser dificultoso.

En este apartado daremos cuenta de la diversidad del contexto en que fue realizada nuestra investigación, la selección de localidades en las que se aplicó el cuestionario primaron criterios externos al método, como los aspectos de oportunidad, de accesibilidad a la información empírica, de factibilidad económica, de infraestructura, de tiempo y de recursos humanos (Yuni y Urbano, 2014). Principalmente el acceso al campo estuvo orientado por la red de vinculaciones institucionales del equipo de investigación que está radicado en las tres provincias que permite aunar esfuerzos y recursos. En este sentido la muestra no es representativa, no obstante, cada uno de los sujetos consultado ellos presenta atributos y particularidades propias a partir de los cuales emergen las diferencias cualitativas (Yuni y Urbano, 2014) que queremos analizar.

En la provincia de Córdoba se implementó el cuestionario en las localidades Arroyo Algodón, Ballesteros, Noetinger, Ucache, La Playosa, Villa Dolores, Arroyo Cabral, Deán Funes y Villa María es decir localidades de van desde los 677 habitantes como Arroyo Algodón y en ciudades como Villa María de 88.600ⁱⁱ habitantes que está ubicada en el centro geográfico del país, esta ciudad es cabecera del departamento San Martín que cuenta una movilidad urbana con un fluido sistema de transporte público, según la información del gobierno de la ciudad anualmente los colectivos transportan alrededor de 2,5 millones de personas. El sistema de transporte público emplea tarjeta magnética, la misma permite, durante una hora a partir de la emisión de boleto, transbordar o hacer enlaces gratuitos. En lo que respecta al acceso a la educación, la ciudad cuenta con el programa Boleto Educativo Gratuito, que tiene como objetivo eliminar la potencial barrera de acceso a la educación, sus beneficiarios son todos los estudiantes regulares, docentes con tareas frente al aula y personal de apoyo que preste servicios en los establecimientos de las instituciones educativas públicas de gestión estatal y de gestión privada en los niveles inicial, primario, secundario y superior; como así también los estudiantes de las universidades públicas radicadas en la provincia el requisito básico además de ser estudiantes es residir a más de 10 cuadras del establecimiento educativo. La provincia de Córdoba también cuenta con el programa Boleto Educativo Rural que es administrado por los municipios y, dos veces por año, la provincia le otorga los fondos correspondientes al gasto por los servicios brindados.

En la provincia de Santiago del Estero el cuestionario se aplicó en la ciudad de Santiago del Estero y en las localidades de Quimilí y en Beltrán en esta provincia también se cuentan con el programa Boleto Estudiantil Gratuito, se financia con fondos propios del municipio capitalino, que transfiere a las empresas prestadoras del servicio de transporte, según la estimación del Estado municipal son 16.000 los estudiantes beneficiarios de este programa los que utilizan el transporte público de pasajeros para concurrir a los establecimientos educativos (Carlos Bucci, 2019), pero es necesario resaltar que servicio de transportes solo opera en las ciudades.

En la provincia de Catamarca el cuestionario se aplicó en la capital provincial, en cabeceras departamentales como Belén, Pomán, Tinogasta y Bañado de Ovanta, y algunas localidades. El programa Boleto Estudiantil Gratuito está disponible para estudiantes de todos los niveles educativos, del área gran Catamarca que comprende los departamentos Capital, Valle Viejo y Fray Mamerto Esquiú, el departamento capital concentra la mayor población estudiantil y muchos estudiantes de los otros departamentos cercanos se trasladan diariamente entre 13 y 21 kilómetros. Se otorga dos pasajes por día de lunes a viernes no incluye sábados, domingos feriados ni vacaciones existen cinco empresas que prestan servicios de transporte público en un radio máximo de 21 km respecto del área gran Catamarca, 4 de las cinco líneas tienen como punto obligado el caso céntrico conformado por trama urbana tradicional, una cuadrícula de 12 cuadras por 12 rodeada de 4 avenidas. Hasta hace poco allí se concentraban todos los colegios privados, solo en los últimos años se promovió la reubicación de dos de ellos en zonas más alejadas.

Las carencias del sistema de transporte público obligan a gran parte de la población a recurrir al transporte privado como medio de desplazamiento (automóvil, motos, etc.). La valoración general del servicio de transporte público de la provincia lo considera como deficiente, esto se expresa en el informe del Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC) de 2018, entre las problemáticas asociadas, indica la desinformación sobre los recorridos del transporte, extensos e ineficientes trayectos, solapamiento de áreas de cobertura en el servicio de diferentes líneas, falta de refugios de protección, intervalos de espera demasiado prolongados (CIPPEC, 2018 P. 45).

A pesar de que una gran mayoría de la población sigue movilizándose a pie o usando transporte público, el crecimiento urbano desordenado y en extensión, sumado

al aumento del parque automotor produce una ciudad donde usar el transporte público, caminar o utilizar la bicicleta se vuelve cada vez más inseguro e inconveniente, produciéndose importantes situaciones de inequidad urbana donde es cada vez más difícil acceder a las oportunidades de empleo, salud y educación (Anapolsky, 2018 p 70).

En las localidades del interior de la provincia en las que no existe servicio de transporte público, se ejecuta una política que consiste en la contratación del Servicio de Transporte escolar en las zonas rurales, en ocasiones no se logra concretar la contratación del servicio porque los prestadores no participan de las licitaciones por las exigencias en cuanto a las condiciones de los vehículos para ser habilitados o porque no es redituable por el estado de los caminos incluso la falta de ellos que deteriora los vehículos. En los casos que si se presta el servicio es compartido con los estudiantes de las escuelas primarias y las diferencias en los horarios resulta en que son los estudiantes del secundario los que pierden la posibilidad de hacer uso del servicio.

Estrategia metodológica

El material empírico de nuestro estudio proviene de un cuestionario semi estructurado de 50 preguntas, tanto abiertas como cerradas aplicado a 1356 jóvenes de tres provincias argentinas, en el que se indaga sobre: *condiciones socioeconómicas, prácticas escolares, prácticas digitales, formas de participación, las perspectivas de los jóvenes sobre las identidades, la sociedad y sus expectativas de futuro*. El trabajo de campo se realizó con equipos locales que tomaron muestras atendiendo a las diferencias entre modalidades educativas, tipo de gestión del establecimiento y la localidad de las escuelas a las que asisten jóvenes de diferentes sectores sociales, tanto del centro como de las periferias. Para este trabajo en particular se analiza las respuestas obtenidas en las preguntas sobre la localidad de los establecimientos escolares a los que asisten, el tipo de establecimientos escolares, los motivos por los cuales asisten a esas escuelas, la distancia que recorren para llegar a los establecimientos y los medios de transporte que utilizan para trasladarse desde su casa hasta la escuela.

La investigación de la que se desprende este trabajo es un estudio descriptivo-comparativo. Para el tratamiento de los datos se utilizó el programa *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS), con el cual se obtuvo el cruce de los datos. La fuente de datos primarios es el cuestionario, como fuente de datos secundarios se toma a los censos de población para establecer la cantidad de habitantes de las localidades en las que residen los estudiantes. Para

establecer los medios de transporte disponibles se utilizará como fuente de datos secundarios las resoluciones de los ministerios de educación provinciales para relevar los programas de transportes vigentes para los estudiantes.

Con estos datos y procedimientos nos proponemos identificar las condiciones de acceso a la educación secundaria de los estudiantes de Catamarca, Santiago y Córdoba determinadas por las distancias que recorren para llegar a sus escuelas, los medios de transporte que utilizan y los motivos por los que asisten a esas escuelas. Para alcanzar este objetivos es que fue necesario especificar los rangos de distancias que recorren y los medios de transporte que utilizan los estudiantes de escuelas secundarias para acceder a sus escuelas en las provincias Catamarca, Córdoba y Santiago del Estero.

Descripción de las condiciones de acceso a la educación de los estudiantes de escuelas secundarias

Tendremos en cuenta en primer lugar las zonas de residencia de los estudiantes que serán clasificadas en una escala de tres niveles según la cantidad de habitantes con lo que se espera conocer las máximas distancias por zona de residencia. El Instituto Geográfico Nacional define población urbana como a la población que reside en áreas de 2.000 o más habitantes, en este caso 35 de las escuelas que forman parte de la muestra son urbanas. La población rural agrupada son aquellas localidades con menos de 2.000 habitantes, por lo tanto sólo dos escuelas de la muestra están ubicadas en zonas rurales, mientras que la población rural dispersa está conformada por las personas que residen en campo abierto, sin constituir centros poblados, en este caso ninguna de las escuelas que conforman la muestra se encuentra en zonas rurales dispersas.

Para analizar las distancias que recorren los estudiantes, se utilizará la unidad de medida kilómetro, en intervalos de 0 a 16 kilómetros y más de 16 a 32 km y de 48 a 64 km y de 64 a 80 km. Estos rangos se establecen a partir de identifica la máxima distancia recorrido, en este caso por un estudiante de Córdoba. El cruce de datos sobre la máxima distancia y la zona de residencia, muestra que las máximas distancias en zonas rurales son 15 kilómetros en la Localidad Bañado de Ovanta de la provincia de Catamarca y 26 kilómetros en Arroyo Algodón de la provincia de Córdoba, en estos contextos no hay servicios de transporte público como lo especificamos en el apartado contexto de la investigación.

Las condiciones de acceso a la escuela secundaria de los estudiantes de las provincias de Catamarca, Santiago del Estero y Córdoba, están supeditadas no sólo a la distancia en kilómetros que cada estudiante recorre para llegar a la escuela, sino que varía según los medios de transporte que disponen para trasladarse hacia la escuela. En este sentido las localidades más pobladas disponen de medios de transportes públicos subsidiados para llegar a la escuela, mientras que en las zonas con poblaciones dispersas disponen sólo en algunos casos de programas, como la contratación de vehículos para el traslado de los estudiantes, en general la escasez de medios de transporte limita las opciones para la selección de la escuela.

De lo antes enunciado se infiere que los estudiantes de las zonas urbana disponen de más medios de transportes para llegar a la escuela independientemente de las distancias que deben recorrer para llegar a ella, pueden señalar entre los motivos que eligen la escuela a la que asisten el prestigio, la orientación, o la tradición familiar, mientras que en las zonas semi urbana y rural en las que se dispone de menos medios de transporte las opciones son, la cercanía o por ser la única escuela.

A continuación presentamos las distancias máximas que recorren los estudiantes en cada grupo en el que se aplicó el cuestionario por departamento y localidad.

Tabla 1: Máxima distancia por escuela.

Escuela	Provincia	Departamento	Localidad	Habitantes	Máxima distancia
1	Córdoba	San Martín	Villa María	86.610	13 Km
2	Córdoba	San Martín	Villa María	86.610	20 Km
3	Córdoba	Unión	Ballesteros	4.928	5 Km
4	Córdoba	Ischilín	Deán Funes	21.518	30 Km
5	Córdoba	Ischilín	Deán Funes	21.518	30 Km
6	Córdoba	Ischilín	Deán Funes	21.518	80 Km
7	Córdoba	Ischilín	Deán Funes	21.518	13 Km
8	Córdoba	Unión-Marcos Juárez	Noetinger	4.709	10 Km
9	Córdoba	Ischilín	Deán Funes	21.518	7 Km
10	Córdoba	Ischilín	Deán Funes	21.518	10 Km
11	Córdoba	Ischilín	Deán Funes	21.518	27 Km
12	Córdoba	Ischilín	Deán Funes	21.518	50 Km
13	Córdoba	Juárez Celman	Ucacha	5.166	17 Km
14	Córdoba	San Martín	Villa María	86.610	10 Km
15	Córdoba	Unión-Marcos Juárez	Noetinger	4.709	4 Km
16	Córdoba	San Martín	La Playosa	2.684	12 Km
17	Córdoba	San Javier	Villa Dolores	31.853	5 Km
18	Córdoba	San Martín	Arroyo Algodón	677	26 Km

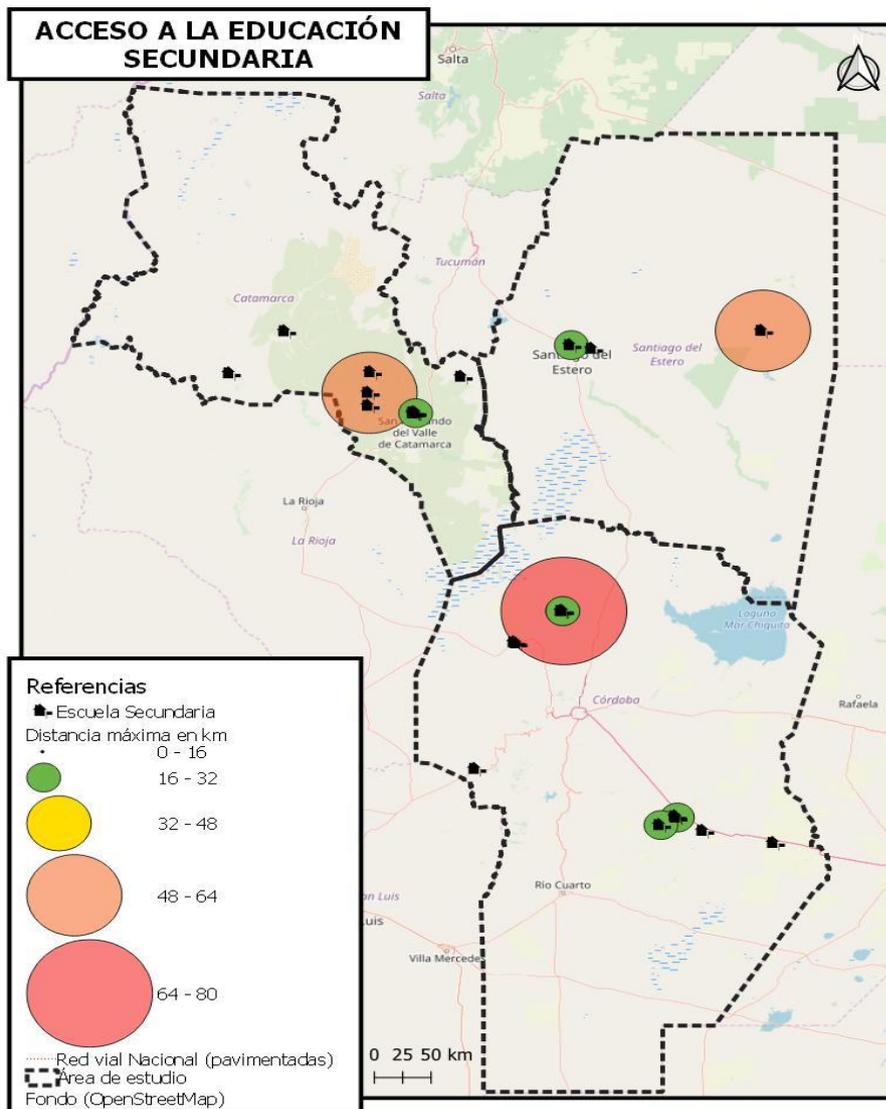
19	Córdoba	San Martín	Arroyo Cabral	3.890	22 Km
20	Córdoba	Cruz del Eje	Cruz del eje	52.172	7 Km
21	Córdoba	Cruz del eje	Cruz del eje	52.172	10 Km
22	Córdoba	Belén	Belén	12.256	15 Km
23	Catamarca	Capital	Capital	12.256	22 Km
24	Catamarca	Belén	Belén	12.256	1,5 Km
25	Catamarca	Capital	Capital	159 139	3 Km
26	Catamarca	Pomán	Pomán	10.776	2 Km
27	Catamarca	Pomán	Pomán	10.776	10 Km
28	Catamarca	Pomán	Pomán	10.776	60 Km
29	Catamarca	Pomán	Pomán	10.776	2 Km
30	Catamarca	Capital	Capital	159 139	2,3 Km
31	Santiago del Estero	Santiago del Estero	Santiago del Estero	896.461	30 Km
32	Santiago del Estero	Robles	Beltrán	6.352	10 Km
33	Santiago del Estero	Moreno	Quimili	32.130	60 Km
34	Catamarca	Tinogasta	Tinogasta	22.360	10 Km
35	Catamarca	Capital	Capital	159.139	2 Km
36	Catamarca	Santa Rosa	Bañado de O.	1.096	15 Km
37	Catamarca	Capital	Capital	159.139	14 Km

Fuente: Elaboración propia en base a información relevada y datos del CNP

Puede apreciarse en la tabla anterior que las distancia máximas se dan en el interior del interior, es decir en los departamentos de las provincias, en los que los servicios de transporte urbano son casi inexistentes por ejemplo 60 kilómetros en la localidad de Quimilí departamento Moreno provincia de Santiago del Estero; en el departamento Pomán de la provincia de Catamarca también la máxima distancia recorrida es de 80 Kilómetros y los ya mencionados 80 Kilómetros en Ischilin provincia de Córdoba.

En nuestra muestra de 32 escuelas seleccionadas, solo en 10 se indicó como máxima distancia recorrida para llegar a la escuela menos de 5 kilómetros, es decir las demás tiene un radio de cobertura superior lo que limita la posibilidad de un traslado activo.

Imagen 1: Rangos de distancias que recorren los estudiantes en las tres provincias



Fuente:
elaboración propia

En relación a las formas de traslado que los estudiantes utilizan en su viaje hacia la escuela, el mayor porcentaje es el traslado motorizado 54.6 % que agrupa los vehículos particulares (motos y autos) y los transportes públicos. La movilidad activa 42,6 % (caminando 39.5 % y en bicicleta es 3.1 %) categoría empleada en las investigaciones señaladas en el apartado *Estudios sobre viaje a la escuela y elección de medios de transporte*, las que concluyen que ante grandes distancias y deficientes sistemas de transportes, la preocupación por la seguridad y las condiciones climáticas se relega el transporte activo en favor del transporte motorizado. En términos de lo recomendable según lo indican las investigaciones reseñadas el transporte activo debe ser alentado entre otras cosas para una vida saludable de los

estudiantes, para el cuidado del medio ambiente, y una organización inteligente de las ciudades, pero que así suceda depende, principalmente de la distancia a recorrer y de factores ambientales como un clima favorable, calles arboladas, poco tránsito, la seguridad y la posibilidad de hacer el viaje en grupo. De no mediar las condiciones mencionadas el transporte activo, no es recomendable, sino que es todo lo contrario porque caminar bajo la lluvia, temperaturas extremas, cruzar ríos, ascender o descender por terrenos escarpados representa un riesgo para la salud.

El factor distancia fue indagado en la pregunta del cuestionario ¿Por qué elegiste esta escuela? En la que se dio la posibilidad de optar por más de una de las 13 opciones, entre las opción más elegidas está la *valoración de los padres* sumada a la *elección de los padres que pueden agruparse en una sola opción*, en segundo lugar respondieron porque *está cerca de casa*, en tercer lugar respondieron *vienen mis amigos*.

Tabla 2: Elección de la escuela

¿Por qué elegiste esta escuela?			
Porque queda cerca de casa	445	11,7%	33,3%
Mis padres creen que es la mejor	577	15,2%	43,1%
Tiene buena fama	227	6,0%	17,0%
Es la única	143	2,8%	10,7%
Es más fácil terminar aquí	214	5,6%	16,0%
El horario me conviene	284	7,5%	21,2%
Hice la primaria aquí	227	6,0%	17,0%
Aceptan repitentes	103	2,7%	7,7%
La eligieron mis padres	432	11,3%	32,3%
Los docentes son piolas	152	4,0%	11,4%
Me gusta la orientación	389	10,2%	29,1%
Vienen mis hermanos	181	4,8%	13,5%
Vienen mis amigos	434	11,4%	32,4%
TOTAL	3808	100,0%	284,6%

Fuente: Elaboración propia

En la tabla anterior podemos observar el peso de la elección familiar de la escuela por la valoración en términos de calidad, lo que da cuenta de la fragmentación del sistema educativo, no es menor el porcentaje de la respuesta *porque tiene buena fama*, recordamos que en las provincias no existe la matriculación por radio, es decir que los estudiantes no están obligados a asistir a la escuela más cercana sino que la elección queda librada al criterio de la familia que puede optar entre las escuelas de su preferencia.

En análisis de los datos da cuenta de cómo el factor distancia y los motivos de la elección de la escuela están relacionados, el modo de traslado *caminando señalado por el 39,% de los consultados tiene una correlación con la respuesta está cerca de casa 11,7% de las respuestas recordamos que para esta pregunta existieron múltiples respuestas* también con un porcentaje significativo se encuentra la respuesta *vienen mis amigos*, lo que permite inferir que por la cercanía de la escuela es también elegida por el entorno próximo de los estudiantes.

Tabla 3: Modo de traslado por tipo de gestión

Tipo de Gestión		Modo de Traslado				
		Caminando	Bicicleta	Transporte público	Moto	Auto
Pública	Recuento	373	29	148	141	121
	Dentro de Tipo de Gestión	45,5%	3,5%	18,1%	17,2%	14,8%
	Dentro de Modo de traslado	69,2%	69,0%	60,7%	82,5%	36,7%
	% del Total	27,9%	2,2%	11,1%	10,5%	9,1%
Privada	Recuento	166	13	96	30	209
	Dentro de Tipo de Gestión	32,0%	2,5%	18,5%	5,8%	40,3%
	Dentro de Modo de Traslado	30,8%	31,0%	39,3%	17,5%	63,3%
	% del total	12,4%	1,0%	7,2%	2,2%	15,6%
Total	Recuento	539	42	244	171	330
	% del Total	40,3%	3,1%	18,2%	12,8%	24,7%

Fuente: elaboración propia

En la tabla 3 se presentan los datos de la modalidad de traslado en relación al tipo de gestión de la escuela pública o privada, se observa que los estudiantes de escuelas públicas se trasladan mayormente caminando, en segundo lugar utilizan el transporte público subsidiado y en tercer lugar en moto. Mientras que los estudiantes de escuelas de gestión privada se trasladan en primer lugar en automóviles particulares, en segundo lugar se trasladan caminando y en tercer lugar en transporte público. Para el caso de la provincia de Catamarca teniendo en cuenta lo relevado por el informe de CIPPEC para la provincia de Catamarca en la que el sistema de transporte es deficiente y que en muchas localidades no existe, podemos ver que los resultados del cuestionario dan cuenta de las condiciones de acceso a las escuelas, por ejemplo para acceder a las públicas en el servicio de transporte público subsidiado en las tres

provincias no es la primera opción elegida, en el caso de las escuelas de gestión privada el auto es la primera opción de traslado.

Si analizamos los datos cruzando los modos de traslado con los motivos de la elección de la escuela se puede observar una correspondencia entre el modo de viaje a la escuela y el factor distancia, es decir que los estudiantes que afirman que eligieron esa escuela porque les queda cerca se trasladan *caminando*, si bien el modo de traslado predominante *caminando* para todas las opciones *por qué eligieron la escuela*, se observa que quienes afirman que a la elección de la escuela la realizaron los padres o fue por la valoración de los padres, hay mayor porcentaje del modo de traslado en auto, por encima del transporte público subsidiado, es decir hay una implicación familiar en asegurar el acceso a la educación en determinada escuela.

Es significativo que el mayor modo de traslado es caminando aun cuando en las tres provincias el boleto estudiantil es gratuito, esto es un indicio de que el transporte público es ineficiente por lo menos en la provincia de Catamarca el informe de CIPPEC lo expresa en esos términos, en relación a esto, las condiciones climáticas en las provincias de Catamarca y Santiago del Estero atentan contra el traslado activo por las altas temperaturas, lo que da cuenta de un esfuerzo extra que realizan los estudiantes que se trasladan caminando todos los días.

Las opciones de elección de la escuela están determinadas mayormente por la elección y valoración de los padres, seguida de la distancia, pero quienes afirmaron que la elección de la escuela se debe a que *es la única*, el mayor modo de traslado también es caminando, seguido del transporte público, pero si sumamos los transportes particulares *moto y auto* supera al transporte público, en este contexto se infiere que son grandes distancias como para que se trasladan caminando y que la política pública de boleto estudiantil o la contratación de vehículos para el traslado que garantiza el acceso no es suficiente para garantizar el acceso.

Por último queremos resaltar que aún cuando el transporte público no es el principal medio de transporte, el aporte de la política pública de boleto estudiantil gratuito no es menor, porque asegura el acceso a la educación en condiciones asequibles y aceptables, por cuanto en el caso de las escuelas de gestión pública es la segunda opción equivalente al automóvil para la gestión privada y en el caso de la gestión privada el transporte público es la tercera opción antes que las motos que a pesar de ser un medio de transporte económico es más inseguro y se infiere que fue cediendo su lugar a raíz de la implementación del boleto estudiantil.

Conclusiones

La pregunta que orientó este trabajo por las condiciones de acceso a la educación secundaria de los estudiantes de Catamarca, Santiago y Córdoba en relación con las distancias que recorren para llegar a sus escuelas, los medios de transporte que utilizan y los motivos de elección de esas escuelas. Se responde en parte, con la lectura que realizamos que a pesar de las condiciones ambientales desfavorables los estudiantes se trasladan hacia las escuelas mayormente caminando, que no es la cercanía de la escuela lo que determina principalmente la elección de la escuela, sino que es la valoración de la escuela por parte de los padres lo que predomina en la elección, es decir que los estudiantes no asisten a las escuelas más cercanas a sus domicilios, que a pesar de la existencia de la política de boleto estudiantil, que promueve el uso del transporte público no es el principal medio de transporte utilizado ¿cómo se explica esto?.

En el contexto de un sistema educativo fragmentado la elección de la escuela por la valoración de los padres es claramente en búsqueda de una educación de mayor calidad, es decir que aun en el contexto de masificación y obligatoriedad prima la fragmentación del sistema educativo, que opera en menoscabo de las escuelas de barrio y menores distancias en el viaje hacia las escuelas, de no mediar la fragmentación mencionada, cada estudiante asistiría a la escuela más cercana a su domicilio. Al analizar el modo de traslado por tipo de gestión vemos que los estudiantes de escuelas de gestión privada se trasladan en autos mayormente, casi no aparecen las motos como opción.

Para la gestión pública el transporte público subsidiado representa la segunda opción en cuanto a modo de traslado, casi el mismo porcentaje que representa el auto para la gestión privada. En este sentido la intervención estatal es igualadora de oportunidades en cuanto a la accesibilidad, no obstante al no ser muy eficiente el transporte público queda relegado a un segundo plano.

Las escuelas de barrio de calidad son deseables, si fueran una realidad en todos los países este tipo de estudio no tendría sentido. El uso de transporte motorizados como el automóvil o el transporte público están relacionados con costos a largo plazo considerablemente más altos en contraste con caminar y el ciclismo que son como lo señalamos por muchos aspectos más recomendables.

El análisis realizado da cuenta de la incidencia de las intervenciones del Estado como garante del acceso al derecho a la educación secundaria por un lado con la provisión de edificios

escolares y docentes y por otro con programas de transporte para que los estudiantes puedan acceder a las escuelas, en este sentido se trabaja para la accesibilidad pero no en la asequibilidad en lo que refiere las distancias que deben recorrer los estudiantes de las escuelas públicas que son excesivas en algunos casos 80, 60, 50, 30 o 20 kilómetros en zonas de serranías con caminos en malas condiciones lo que multiplica el tiempo de traslado.

La escasez de escuelas en las zonas rurales genera aumento en los costos de traslado de los estudiantes, que pone en riesgo su continuidad en la escuela, la política de transporte subsidiado no es del todo efectiva, cuando no se vuelve un problema insalvable, por ejemplo cuando los oferentes del servicio se retiran por la falta de camino o el deterioro de los mismo que produce aumento de los costos totales por lo que prestar el servicio no es redituable.

El debate por la aceptabilidad en términos de calidad es muy amplio, solo lo acotaremos a la ya referida fragmentación del sistema que se evidencia en el peso de la elección de la familia orientada hacia las escuela que desde su perspectiva ofrecen una educación aceptable a sus demandas de calidad y que deben sostener con un esfuerzo económico de la familia como el transporte particular.

En la revisión bibliográfica previa no se registraron estudios similares en la región, por lo que este estudio brinda una perspectiva sobre la situación particular de los estudiantes las provincias, en cuanto a las condiciones de acceso a la educación, generalmente este tipo de estudios son de interés para la gestión de urbanización de las ciudades, pero pueden aportar para pensar dimensiones profundas del sistema educativo y que están poco desarrollados en las zonas rurales.

Consideramos que el aporte se orienta, en principio a cuestionar la fragmentación del sistema educativo y luego reflexionar sobre el diseño de programas que contribuyan a mejorar las condiciones de acceso a las escuelas, los niveles de asequibilidad y aceptabilidad que no solo se refieran a la calidad sino, que tan aceptables son esas condiciones de acceso.

Otra cuestión que excede este estudio es pensar opciones de políticas interministeriales que articulen en mejores condiciones de vida en general no solo en las ciudades con planes de urbanización sino con las poblaciones más pequeñas, que posibiliten inversiones en infraestructuras y caminos para que las empresas que brindan los servicios de transporte público sean más eficientes, de otra manera no se explica que a pesar del programa de boleto

estudiantil gratuito no sea masivamente utilizado, que los estudiantes caminen o utilicen transportes particulares para trasladarse a las escuelas.

Por último la limitación de este estudio es que se realizó principalmente en escuelas de zonas urbanas por lo que hay un sesgo que no nos permite valorar las condiciones de acceso en zonas rurales y por otro lado es que se realizó con estudiantes que estaban efectivamente en los establecimientos escolares por lo que no se pudo captar las dificultades de acceso de quienes no pueden llegar todos los días a las escuelas.

Bibliografía

- Aón, L. López, M. (2016) Efectos Urbano Ambientales de la Demanda de Viajes Escolares al Centro en la Ciudad de La Plata, Provincia de Buenos Aires. Acta de la XXXIX Reunión de Trabajo de la Asociación Argentina de Energías Renovables y Medio Ambiente Vol. 4, pp. 11.09-11.19
- Broberg, A.; Sarjala, S. (2015) School travel mode choice and the characteristics of the urban built environment: The case of Helsinki, Finland. *Transp. Policy* 37, 1–10
- CIPPEC (2018) Hacia el Desarrollo Urbano Integral de Gran Catamarca.
- Congreso de la Nación (2006). Ley Nacional de Educación (Ley 26.206 de 2006)
- Carver, A., Timperio, A. & Crawford, D. (2008). Neighborhood Road Environments and Physical Activity Among Youth: The CLAN Study *J Urban Health* 85: 532.
- Congreso de la Nación. (1990). Convención sobre los derechos del niño. (Ley 23.849) Dave, S.; Raykundaliya, D.; Shah, S. Modeling trip attributes and feasibility study of co-ordinated bus for school trips of children. *Procedia Soc. Behav. Sci.* 2013, 104, 650–659.
- Desalvo, A. (2015) EduKación rural. Acerca de la educación secundaria rural en Santiago del Estero El Aromo N° 55
- Lin, J.; Chang, H. (2010) Built environment effects on children's school travel in Taipei: Independence and travel mode. *Urban Stud.* 47, 867–889
- McMillan, T.E. (2005) Urban form and a child's trip to school: The current literature and a framework for future research. *J. Plan. Lit.*, 19, 440–456
- Müller, S.; Tsharaktschiew, S.; Haase, K. (2008) Travel-to-school mode choice modelling and patterns of school choice in urban areas. *Journal of Transport Geography* 16 342–357.

- Scioscioli, S. (2014) El derecho a la educación como derecho fundamental y sus alcances en el derecho internacional de los derechos humanos. *Journal or Supranational Policies of Education*, no2, pp. 6-24
- Nishant, S. y Vasudevan, V. (2018) Understanding school trip mode choice – The case of Kanpur (India) *Journal of Transport Geography* 66 283–290
- Southwell, M. (2011): «La educación secundaria en Argentina. Notas sobre la historia de un formato». En G. Tiramonti (Dir.): Variaciones sobre la forma escolar. Límites y posibilidades de la escuela media. Rosario: Homo Sapiens
- Stewart, O. (2011) Findings from research on active transportation to school and implications for safe routes to school programs. *J. Plan. Lit.* , 26, 127–150
- Tiramonti, G. (dir.) (2011) Variaciones sobre la forma escolar. Límites y posibilidades de la escuela media. Buenos Aires: FLACSO-Homo Sapiens.
- Tiramonti, G. (2009) La escuela media en debate, Buenos Aires: FLACSO-Manantial
- Tiramonti, G. (comp.) (2004) La trama de la desigualdad educativa. Mutaciones recientes en la escuela media. Buenos Aires: Manantial
- Tomasevski K (2001). Human rights obligations: making education available, accessible, acceptable and adaptable. Gothenburg: Novum Grafiska AB
- Núñez, Pedro (2010). Estudiar en "el centro": experiencia educativa de jóvenes platenses de sectores medios y altos y sus percepciones de injusticia en la escuela. VI Jornadas de Sociología de la UNLP. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, La Plata
- Del Pino Padrón M. (2018) El derecho humano a la educación: proyección en el libre desarrollo de la personalidad *Revista de la Facultad de Derecho*, No. 44, ene.-jun.
- Pont, K.; Ziviani, J.; Wadley, D.; Bennett, S.; Abbott, R. (2009) Environmental correlates of children's active transportation: A systematic literature review. *Health Place*, 15, 849–862
- Pojani, D.; Boussauw, K. (2014) Keep the children walking: Active school travel in T, Albania. *J. Transp. Geogr.* , 38, 55–65
- Weber, M. (1944). *Economía y sociedad*, Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Zhang, Y.; Xie, Y. (2008) Travel mode choice modeling with support vector machines. *Transp. Res. Rec.* 2076,141–150.

Ziegler, S. (2016). Desregulación y personalización en escuelas de elite: El trabajo de los profesores para la consagración escolar de los sectores privilegiados. Archivos Analíticos de Políticas Educativas, 24(68).

ⁱ Una primera versión de este trabajo fue presentada en el Congreso Internacional Educación y Política. En el Camino Hacia un Nuevo Humanismo, el 7 de junio de 2019 en la Universidad Nacional de Tucumán.

ⁱⁱ Información del Censo Nacional 2010