



DESPLAZAMIENTO PENDULAR DE LOS ESTUDIANTES DE NUEVO INGRESO DE LAS UNIDADES AZCAPOTZALCO Y CUAJIMALPA DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

IVÁN MONTOYA ZEPEDA

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA, UNIDAD AZCAPOTZALCO
maca15@gmail.com

RESUMEN

La ponencia aborda el desplazamiento pendular realizado por los estudiantes que ingresaron en el otoño del 2014 a las unidades Azcapotzalco y Cuajimalpa de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM). Interesa mostrar algunas de las características de la movilidad cotidiana observada a través de los tiempos de recorrido que realizan los nuevos universitarios desde el lugar de residencia hasta la escuela y el tipo de transporte empleado para trasladarse a la misma.

Palabras clave: Desplazamiento pendular, estudiantes, movilidad cotidiana, universitarios

INTRODUCCIÓN

La ponencia aborda el desplazamiento pendular realizado por estudiantes que ingresaron en el otoño del 2014 a las unidades Azcapotzalco y Cuajimalpa de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM). Interesa mostrar algunas de las características de la movilidad cotidiana observada a través de los tiempos de recorrido que realizan los nuevos universitarios desde el lugar de residencia hasta la escuela y por el tipo de transporte empleado para trasladarse a la misma.

El análisis descriptivo de la información cuantitativa para esta ponencia se apoyó en las bases de datos resultantes de un cuestionario aplicado a todos los alumnos que ingresaron a las





unidades Azcapotzalco y Cuajimalpa, en el trimestre de otoño del 2014. Dicha aplicación es parte del proyecto: “Trayectorias escolares, eventos no académicos y reestructuración del vínculo social de los estudiantes de la Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco”, el cual se ha realizado desde el año 2003 en dicha unidad y, desde el 2014, en Cuajimalpa. Hasta el momento, este proyecto no ha tenido aplicación en los tres campus restantes de la UAM (Lerma, Iztapalapa y Xochimilco).

En los dos Unidades examinadas, la matrícula masculina es la predominante, siendo ligeramente más alta en Azcapotzalco. La población de estudio en ésta es de 1508 estudiantes, de los cuales el 42.6% son mujeres y el 57.4% hombres. En Cuajimalpa son 458, 45.2% mujeres y 54.8% hombres.

EL DESPLAZAMIENTO PENDULAR DE LOS ESTUDIANTES

La relación entre la universidad y el espacio urbano tiene consecuencias en la experiencia de movilidad cotidiana para nuestros estudiantes en la ciudad. La vida universitaria propicia que miles de jóvenes realicen diariamente desplazamientos variados y complejos (Carli, 2012) desde el hogar hasta sus respectivos centros escolares, dando como resultado experiencias en nuevos lugares y nuevas prácticas de uso del espacio.

La estructura espacial urbana, en combinación con el tiempo (Díaz, 1991; Jirón, 2010), organizan nuestra cotidianidad en la ciudad. Los flujos, recorridos y desplazamientos diarios emprendidos por las y los estudiantes, desde sus lugares de residencia hasta las universidades y de regreso a su domicilio, constituyen prácticas socio-espaciales que inciden, posibilitan y limitan sus prácticas escolares y, probablemente, sus trayectorias académicas.

La constante diferenciación de las funciones espaciales de las grandes ciudades (Díaz, 1991) se traduce en reiterados desplazamientos entre un lugar y otro, los cuales son de corta duración y distancia (Casado, 2008) en un mismo día, a esto se conoce como desplazamiento pendular o movilidad cotidiana. Para las dos poblaciones de estudiantes analizadas para esta ponencia, la posibilidad de arribar a la universidad está condicionada por las distancias entre la casa y la escuela, los tiempos de traslado entre esos puntos, las vías de comunicación, la disponibilidad de líneas de transporte público, la posibilidad de acceso al mismo y/o al transporte privado.





TIEMPO DE TRASLADO A LA UAM

Los tiempos de traslado desde el lugar de residencia hasta la UAM tienen pautas coincidentes para las dos poblaciones de estudio, así como patrones específicos según las características espaciales para cada unidad académica.

Para contextualizar los tiempos de traslado, en un estudio sobre movilidad en México, realizado en el 2007, Casado (2008) reportó que el tiempo promedio de traslado de la casa al trabajo era de 59 minutos. Comparando este dato con los tiempos efectuados por nuestros estudiantes de nuevo ingreso para llegar hasta su respectivo campus, se aprecia, según el cuadro 1, que solamente el 25.2% de los universitarios de Azcapotzalco y el 27.8% de los de Cuajimalpa realizarían un recorrido similar (específicamente de entre 30 y 60 minutos). En cuanto a la distribución por sexo (cuadro 2), encontramos que en las dos Instituciones hay una mayor proporción de hombres que de mujeres efectuando dichos lapsos, incluso, en el caso de Cuajimalpa, este tiempo es el más representativo para los varones con un 31%.

A partir de la categoría de entre 60 y 90 minutos cada institución muestra pautas distintivas y significativas. Para empezar, en Azcapotzalco, el tiempo más representativo para toda la población examinada está en dicho lapso de tiempo, esto es válido para uno de cada tres encuestados (cuadro 1). En este punto no se observa que la diferencia entre sexos sea significativa, lo mismo que en la cuarta categoría, aunque la proporción de mujeres sea un poco más alta (cuadro 2).

En la última categoría, únicamente el 8.5% de la población afirmó hacer más de dos horas. Si bien, la cifra relativa es menor a la registrada por sus pares de Cuajimalpa (20%), no debe despreciarse ya que en términos absolutos equivale a 128 estudiantes. Es decir, queremos enfatizar la existencia de sectores considerables de estudiantes, hombres y mujeres, de ambas Unidades, que pasan muchas horas de su vida cotidiana trasladándose lo que puede implicar, incluso, más tiempo del que permanecen en la escuela.

Cuadro 1. Tiempo de traslado a la UAM

Tiempos de traslado	Azcapotzalco		Cuajimalpa	
	Abs.	%	Abs.	%
Menos de media hora	159	10.6	55	11.9
De media hora a una hora	380	25.2	129	27.8





De una hora a una hora y media	508	33.7	94	20.3
De una hora y media a dos horas	331	22.0	93	20.0
Más de dos horas	128	8.5	93	20.0
Total*	1506	100.0	464	100.0

*Solamente casos válidos

Por su parte, en la Unidad Cuajimalpa, el 60% de los encuestados se distribuyó equitativamente en las categorías de “Una hora a hora y media”, “Hora y media y dos horas y en “Más de dos horas”. Para esta última agrupación vale la pena enfatizar que uno de cada cinco estudiantes que ingresaron en el trimestre 14-O pasa, por lo menos, cuatro horas del día en movimiento pendular entre su casa y la universidad. Estos porcentajes sugieren que la residencia de muchos estudiantes está demasiado lejos de la UAM o el acceso al transporte público y a las vías de comunicación es demasiado complicado.

Cuadro 2. Tiempo de traslado a la UAM, por sexo

Tiempos de traslado	Azcapotzalco				Cuajimalpa			
	Hombres		Mujeres		Hombres		Mujeres	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Menos de media hora	89	10.3	70	10.9	30	12.1	23	11.2
De media hora a una hora	234	27.1	146	22.8	76	30.8	49	23.9
De una hora a una hora y media	290	33.5	218	34.0	42	17.0	50	24.4
De una hora y media a dos horas	178	20.6	153	23.9	54	21.9	38	18.5
Más de dos horas	74	8.6	54	8.4	45	18.2	45	22.0
Total*	865	100.0	641	100.0	247	100.0	205	100.0

*Solamente casos válidos

Para las dos unidades de la UAM, constituye un reto institucional atender a estos sectores de estudiantes pues conforman una población en riesgo de abandono escolar tanto por la distancia en sí, como por el tiempo disponible para construir prácticas escolares que incidan favorablemente en sus trayectorias universitarias. Además, también es un reto de política pública atender la movilidad dentro de la ciudad como derecho ciudadano y, desde luego, con una perspectiva de género.





TIPO DE TRANSPORTE

El transporte urbano es otro factor que incide sobre la movilidad cotidiana o pendular que los individuos realizan entre los distintos puntos de la ciudad tales como el trabajo, el mercado, la residencia y la escuela, entre otros. Conviene recordar que las posibilidades de transporte son desiguales, tal como el sistema social lo es y dependen de la posición de los individuos en la escala social. Por ejemplo, los grupos sociales con ingresos económicos medios a altos tendrían mayor probabilidad de adquirir un automóvil particular para realizar sus desplazamientos, en tanto que los grupos sociales con ingresos más bajos ven reducida esta posibilidad, por lo cual el transporte público es su alternativa.

El cuadro 3 presenta los medios usados por los estudiantes para trasladarse desde su lugar de residencia hasta su respectiva universidad. Como era de esperarse, la mayor parte de los encuestados debe recurrir al transporte público; del cual, debido a la infraestructura de transporte en la Ciudad de México, el metro y el colectivo son los más utilizados, pero es de llamar la atención que el uso del metro es más importante para los estudiantes de Azcapotzalco, con un 52%, mientras que para los de Cuajimalpa es del 43%. Se debe señalar que la UAM Azcapotzalco tiene en sus proximidades dos estaciones de metro (Azcapotzalco y El Rosario), en cambio, Cuajimalpa no tiene ninguna.

En el cuadro 4 se muestra la distribución por sexo en el uso del transporte. Llama la atención que las alumnas de nuevo ingreso de Azcapotzalco hayan declarado, de entre los distintos transportes al que ellas recurren, tener un menor uso del metro (47%) en comparación con sus pares masculinos (56%), toda vez que en este transporte los tres primeros vagones están reservados para las damas en las horas de mayor afluencia. En contraposición, el uso de microbús tiende a ser un poco más frecuente en las mujeres con casi 66%, en esa misma Unidad. Conviene apuntar que en el informe sobre el derecho a la movilidad presentado por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) en el 2013, 8 de cada 10 mujeres considera que el transporte público es inseguro y 7 de cada 10 expresaron temor a ser agredidas sexualmente al usarlo (CDHDF, 2013).

Muchos estudiantes provienen de municipios de la ZMVM, por lo cual, lo esperado es que recurran al autobús para llegar a un punto de la Ciudad de México y luego abordar, al menos, un segundo transporte que los lleve hasta la universidad. De acuerdo al cuadro 3, más de la mitad





de los estudiantes de las dos poblaciones se desplazan regularmente desde tales municipios. Al mirar la distribución por sexo (cuadro 4), no aparecen diferencias significativas para ninguna de las dos Unidades.

Cuadro 3. Transporte utilizado a la UAM

	Azcapotzalco	Cuajimalpa
Transportes ¹	%*	%*
Autobús	53.0	54.3
Colectivo/microbús	62.6	59.9
Metro	52.2	43.3
Taxi	5.3	6.9
Tren ligero	0.8	1.7
Suburbano	7.2	0.6
Motocicleta	0.7	1.1
Bicicleta	3.1	3
Auto propio	2.8	6.7
Auto familia	8.6	8.2
Auto amigos	0.6	1.1
Caminando	15.0	22.2

¹ la suma de los porcentajes no puede ser de 100.0% pues en este cuadro las categorías no son mutuamente excluyentes, un estudiante puede utilizar más de un tipo de transporte.

*Porcentajes basados en el total válido para cada unidad académica.

Dos tipos de transporte público llaman la atención por sus proporciones tan bajas, se trata del tren suburbano y el tren ligero. En cuanto al primero, éste solamente opera en el norte de la ZMCM por lo que el uso del mismo es más probable para los alumnos de Azcapotzalco, sin





embargo tampoco es una opción destacada pues el porcentaje de uso declarado fue del 7%. Por su parte, el tren ligero funciona en el sur de la Ciudad de México, los bajos porcentajes (alrededor del 1%) indican que pocos estudiantes se movilizan desde ese punto cardinal. Tampoco se encuentran diferencias en la distribución por género.

El uso de auto particular presenta un porcentaje bajo, sin embargo, las variaciones en algunas categorías son importantes señalarlas. Por ejemplo, el empleo del auto familiar es similar para ambas poblaciones (alrededor del 8%), en este caso podría tratarse del “aventón” de paso que algún familiar hace en su trayecto al trabajo o, bien, que algún estudiante lo tome en préstamo. En cuanto al auto propio, su empleo es más frecuente en Cuajimalpa (con 6.7%).

Cuadro 4. Transporte utilizado a la UAM, por sexo

Transportes ¹	Azcapotzalco		Cuajimalpa	
	Hombres %*	Mujeres %*	Hombres %*	Mujeres %*
Autobús	51.7	54.7	55.1	54.6
Colectivo/microbús	60.4	65.6	61.1	58.5
Metro	56.0	47.0	44.5	42.4
Taxi	5.7	4.8	7.7	6.3
Tren ligero	1.0	0.5	1.6	1.5
Suburbano	6.4	8.4	0.0	1.5
Motocicleta	1.0	0.2	1.6	0.5
Bicicleta	4.2	1.6	4.9	1.0
Auto propio	3.2	2.2	6.5	6.8
Auto familia	8.9	8.1	7.3	9.8
Auto amigos	0.2	1.1	1.2	1.0
Caminando	17.1	12.1	25.5	18.0

¹ la suma de los porcentajes no puede ser de 100.0% pues en este cuadro las categorías no son mutuamente excluyentes, un estudiante puede utilizar más de un tipo de transporte.

*Porcentajes basados en el total válido para cada unidad académica.

Por último, de las opciones para arribar a la universidad, el caminar figura como el cuarto modo, 15% en Azcapotzalco y 22% para Cuajimalpa. Es importante señalar que caminar también puede ser un modo combinado con algún transporte para finalmente arribar a la Institución correspondiente. Las diferencias por sexo (cuadro 4) para esta forma parecen ser importantes en





las dos instituciones, pues más hombres que mujeres declararon caminar. Espacialmente estas cifras guardan relación con prácticas de género en el uso del espacio, pues social y culturalmente los varones han sido socializados en utilizar los espacios de la calle, mientras que en las mujeres la socialización ha implicado permanecer en la esfera doméstica y ver la calle como un lugar de peligro (Olavarría, 2001).

CONCLUSIONES

En esta ponencia se intentó presentar un perfil sobre el desplazamiento pendular realizado por las y los estudiantes de nuevo ingreso, del trimestre otoño del 2014, de la Universidad Autónoma Metropolitana, en las unidades Azcapotzalco y Cuajimalpa. Como se pudo dar cuenta, las dos poblaciones comparten ciertas características, pero igualmente aparecen diferencias atribuibles al género, a la localización de cada unidad, a la disponibilidad y acceso al transporte, a la distancia y a los tiempos de traslado desde el lugar de residencia.

El tiempo de duración de los desplazamientos pendulares efectuados por los encuestados fue variado. Sin embargo, se destacó que un sector numeroso de ellos pasa muchas horas de su vida diaria trasladándose desde su casa a la universidad y luego de regreso.

En cuanto al transporte utilizado, se apuntó que la mitad de los nuevos alumnos se trasladan en autobús desde los municipios de la ZMVM. En tanto que el medio más frecuente fue el microbús y, que si bien, el uso del metro queda en tercer lugar, resulta ser más recurrente para la población de Azcapotzalco, esto debido a la cercanía de dos estaciones con la Unidad académica.

Las diferencias en los tiempos de recorridos y uso de transporte observados por sexo cobran sentido en una sociedad desigual y en una zona metropolitana en la cual el acoso y violencia hacia las mujeres son altos. Las y los universitarios deben hacer frente a las grandes y distancias y al transporte público insuficiente y deficiente.





BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS

- Carli, S. (2012) Los estudiantes en la ciudad. Desplazamientos, itinerarios y hábitats. En Carli, S. (2012) El estudiante universitario. Hacia una historia presente de la educación pública (101-133). Argentina, Siglo XXI editores.
- Casado, J. M. (2008) "Estudios de Movilidad Cotidiana en México" [versión electrónica]. Scripta Nova, Barcelona, Vol. XII, núm. 273.
- Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (2013) Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012. México, 165pp.
- De Garay, A, y Del Valle, G., (2012). "Una mirada a la presencia de las mujeres en la educación superior en México", en Revista Iberoamericana de Educación Superior. #6. Vol. III. UNAM-Universia. México.
- Díaz, M. A. (1991) Unas notas sobre las posibilidades docentes y aplicaciones de la geografía del tiempo. En Bosque J. y Días M. A. (Coords) (1991) Geografías personales (131-163). España, Universidad de Alcalá de Henares.
- Jirón, P. Lange, C. y M. Bertrand (2010) "Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana". Revista INVI, 2010, N° 68, p. 15-57.
- Olavarría, José (2001) ¿Hombres a la deriva? Poder, trabajo y sexo. Santiago de Chile. FLACSO-Chile, 140pp.

