

Buenos Aires, 16 de setiembre de 2019

Informe OUBA N°5

VIAJE TERRIBLE

ALTOS COSTOS EN TRANSPORTES PARA ACCEDER A LA EDUCACIÓN UNIVERSITARIA, PÚBLICA Y GRATUITA EN LA REGIÓN METROPOLITANA

Las tarifas para los viajes en todos los modos del sistema de transporte público de Buenos Aires aumentaron más de 470% desde 2016 hasta ahora, en un marco inflacionario que repercute de modo directo en el presupuesto de la población y, puntualmente, entre los alumnos universitarios, que impulsan la institución del boleto educativo.



El incremento del costo de los pasajes en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) desde comienzos de 2016 fue de un 500% para el transporte automotor de pasajeros o colectivos y de 422% para los ferrocarriles y subterráneos. Ante el aumento sostenido del transporte público, resulta imprescindible reflexionar sobre el costo creciente de desplazarse en la ciudad¹.

Se debe considerar a la movilidad, en primer término y ante todo, como un derecho ciudadano y una condición necesaria para acceder a los lugares de trabajo y a los servicios urbanos: lugares de estudio, atención médica, realizar trámites, compras y otras actividades sociales o recreativas. En este marco se renueva la reivindicación de los estudiantes por la implementación de un boleto estudiantil para los universitarios.

Para viajar en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el área del conurbano no solamente se está pagando mucho más, sino que se ha comenzado a registrar una pequeña baja en la cantidad de viajes, un dato que empieza a reflejar el impacto de tarifas en la movilidad de la población (según estadísticas de la cantidad de operaciones SUBE por modo de transporte, cuantificadas entre enero de 2013 y abril de 2019²). Las nuevas tarifas motivan cambios en la forma de moverse de la

¹ Estimación realizada en base al costo oficial del boleto para distancias medias, y por cada uno de los modos del sistema de transporte metropolitano.

²Ministerio de Transporte, Dirección de Observatorio, Estudios y Sistemas. Consultado en: <https://datos.gob.ar/dataset/spt-sube-operaciones-viaje-por-mes-region-metropolitana-buenos-aires>

ciudadanía, por un lado se evalúa cómo reducir costos diarios redefiniendo estrategias de viaje (eliminar combinaciones entre modos que implican el pago de dos o más boletos, ampliando los trayectos realizados a pie o incorporando otras formas de desplazamiento gratuitas como los viajes en bicicleta) o bien pueden representar una variable limitante en la decisión de realizar o no ciertas actividades, eliminando viajes entre otros gastos para reducir los costos mensuales, limitando incluso la posibilidad de estudiar.

Evolución de los aumentos: 2016-2019, una escalada sin control

Los siguientes cuadros grafican el crecimiento exponencial de los boletos. Como ejemplo, para los pasajeros que toman un solo colectivo entre enero de 2016 y marzo de 2019, el aumento de la tarifa fue particularmente fuerte durante el 2018. En el caso de los subterráneos, único modo de transporte con tarifa plana y que permite combinar seis líneas y el Premetro, el boleto aumentó de \$4,50 en enero de 2016 a \$19 en la actualidad. También el salto mayor se registró durante el 2018.



El Gobierno Nacional, a fin de aminorar el impacto del aumento de las tarifas, implementó una reducción del costo de los boletos para los viajes realizados entre diferentes modos de transporte a través de la Red SUBE en el plazo de dos horas. Esta medida, que disminuye el costo del segundo viaje en un 50% y del tercero en 75%, alcanza a un porcentaje minoritario del total de pasajeros diarios.

“Si bien se anunció como la implementación de una *tarifa integrada*, este concepto refiere a políticas de gestión desarrolladas en otras ciudades del mundo que conciben a las distintas líneas y modos de transporte como un sistema integrado, asignando una tarifa única al viaje, pero los descuentos en los segundos boletos no representan esto. La integración implica el paradigma de la movilidad como derecho, y que la unidad tarifada es el viaje que realizan las personas, incluyendo todos los desplazamientos que requiere ir desde un lugar de origen hasta su destino, independientemente de los transbordos que se hagan para lograr ese viaje”, planteó Paloma Garay Santaló, docente de la cátedra de Geografía de la Circulación.

“Aunque parezca un detalle, la diferencia entre un descuento frente al segundo boleto y una tarifa integrada, implica un abordaje diferente sobre la forma de gestionar al sistema metropolitano de transporte, la relación con las empresas, de entender la movilidad como necesidad de los ciudadanos y la forma de replantear las distancias y las desigualdades territoriales.” sostuvo la geógrafa.

Sobre la reducción de la tarifa de los viajes con transbordos Nicolás Moser, adscrito de la Cátedra

Geografía de la Circulación y estudiante de la Facultad de Filosofía y Letras, destacó que “aunque esta medida en algunos casos representa una contribución en la reducción de la tarifa final, no tiene alcance sobre el grupo mayoritario de estudiantes, ya que estimamos que el 62% de ellos utiliza un único modo para llegar a la facultad, lo que demuestra que esta medida presenta ciertos límites para estimular el acceso a la educación universitaria”, concluyó.

Desde el 2018, la Secretaría de Transporte de la Nación incorporó a las Becas Progresar como parte de los programas que incluyen a sus beneficiarios en la Tarifa Social Federal de Transporte – PIN SUBE, que representa un 55% de descuento sobre el valor del boleto de trenes y colectivos. Su implementación requiere una inscripción y renovaciones, y los descuentos se acreditan en la propia tarjeta SUBE. No se ha logrado estimar su alcance para los estudiantes de la UBA y de la facultad en particular, porque se activa a partir de trámites individuales, a cargo de los propios estudiantes.

Movilidad en la Región Metropolitana

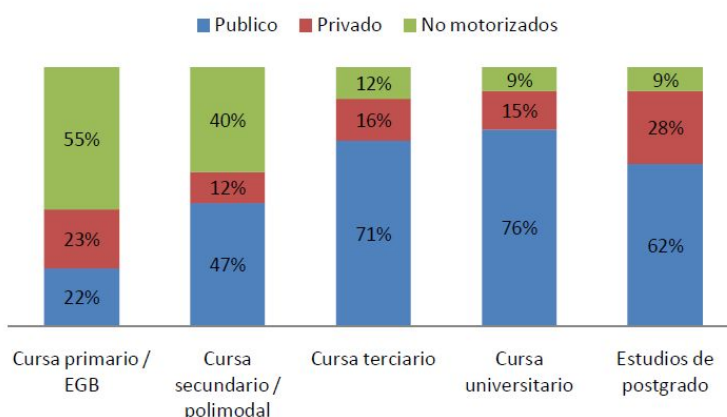
Considerando los Datos de ENMODO³ (Encuesta de Movilidad Domiciliaria, realizada durante los años 2009-2010 por la Secretaría de Transporte de la Nación), de 19.767.983 viajes que se realizan diariamente en la RMBA, el **89% se componen por una sola etapa** y los viajes con transbordo, que involucran dos etapas o más, representan sólo el 11% del total.

Esta distribución es contundente para estimar la incidencia de los descuentos implementados desde el 2018. Si bien representa una reducción del costo para aquellos pasajeros que deben realizar los mayores gastos para desplazarse por la Ciudad, su peso es menor en el total de viajes diarios, es decir, para la mayor parte de los pasajeros del sistema de transporte público metropolitano.

A partir de los datos arrojados por la ENMODO, es significativo destacar la distribución de los motivos que impulsan los movimientos diarios en ciudad. El primer lugar aparece el "trabajo", que impulsa el 37% de los viajes, y **el motivo "estudio" representa un 25%**. Ambos constituyen más de la mitad de los viaje metropolitanos diarios. Los motivos de viaje que le siguen en importancia son "Dejar, recoger o acompañar a miembros del hogar a centros educativos" en un 9%, "compras" en un 7%, "trámites personales" en un 5% y "salud" en un 4%".

Diferenciando estos viajes según los niveles educativos, los datos de la encuesta destacan que la mayor participación en los viajes en transporte público la absorben los estudiantes de nivel terciario (71%), universitario (76%) y de posgrado (62%).

ELECCIÓN MODAL POR NIVEL DE ESTUDIO



4

³ ENMODO: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/publicaciones/encuestas>

⁴ Gráfico N°4.2.9 - Informe ENMODO, Pág. 70

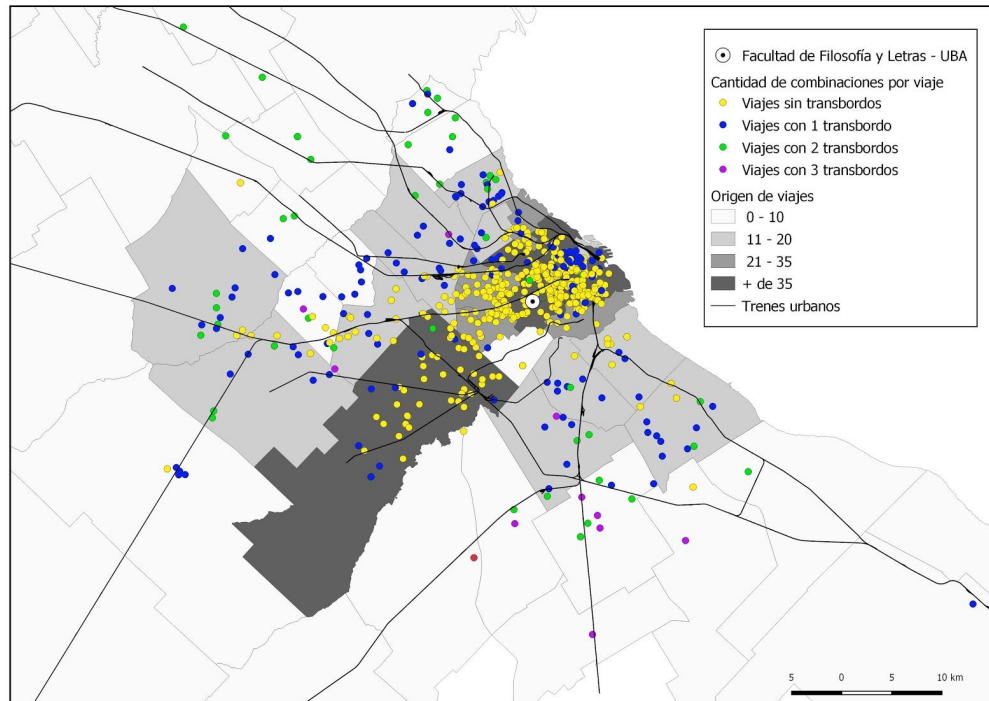
Considerando que los viajes pueden comprender más de una etapa, se estiman que 22,5 millones de desplazamientos conforman la sumatoria de tramos que componen esos viajes diarios. Del total de desplazamientos, un **49% se realizan en Transporte Público**, un 24% en Transporte Privado y un 27% en Transporte No Motorizado.

Dentro de los desplazamientos en transporte público, la mayor relevancia la toma el colectivo que agrupa al 39% de esos viajes, seguido por el ferrocarril con el 6% y el subte y Premetro con el 4%. El colectivo es el modo preferido para ir a trabajar, estudiar o para esparcimiento. Las 7 líneas de la red ferroviaria son principalmente utilizadas para los viajes del hogar al trabajo, y en las 6 líneas de la red de subte aparece como principal motivo el trabajo, seguido por el motivo estudio.

La Facultad en movimiento: cómo y desde dónde se viaja

La Cátedra de Geografía de la Circulación de la carrera de Geografía realizó una encuesta de movilidad de estudiantes desde y hacia la Facultad de Filosofía y Letras, durante el año 2016, para identificar patrones de movilidad, las estrategias de viaje desde y hacia la Facultad y los tiempos y costos que implica poder cursar. Si bien es una actividad que la cátedra repite periódicamente, la última encuesta coincidió con el comienzo de la escalada de aumentos del transporte. La encuesta de movilidad consistió en un relevamiento a cargo de los 27 estudiantes de la materia en ese año, con una cobertura sobre 812 estudiantes que representa el 6% del universo estimado en 12.897 estudiantes de todas las carreras de la Facultad, incluyendo el CBC (según el censo de 2015).

Esta información toma relevancia en el marco de la renovada reivindicación de los estudiantes por la implementación de una tarifa diferenciada para la educación superior, es decir un boleto estudiantil universitario en medio de la crisis socioeconómica.

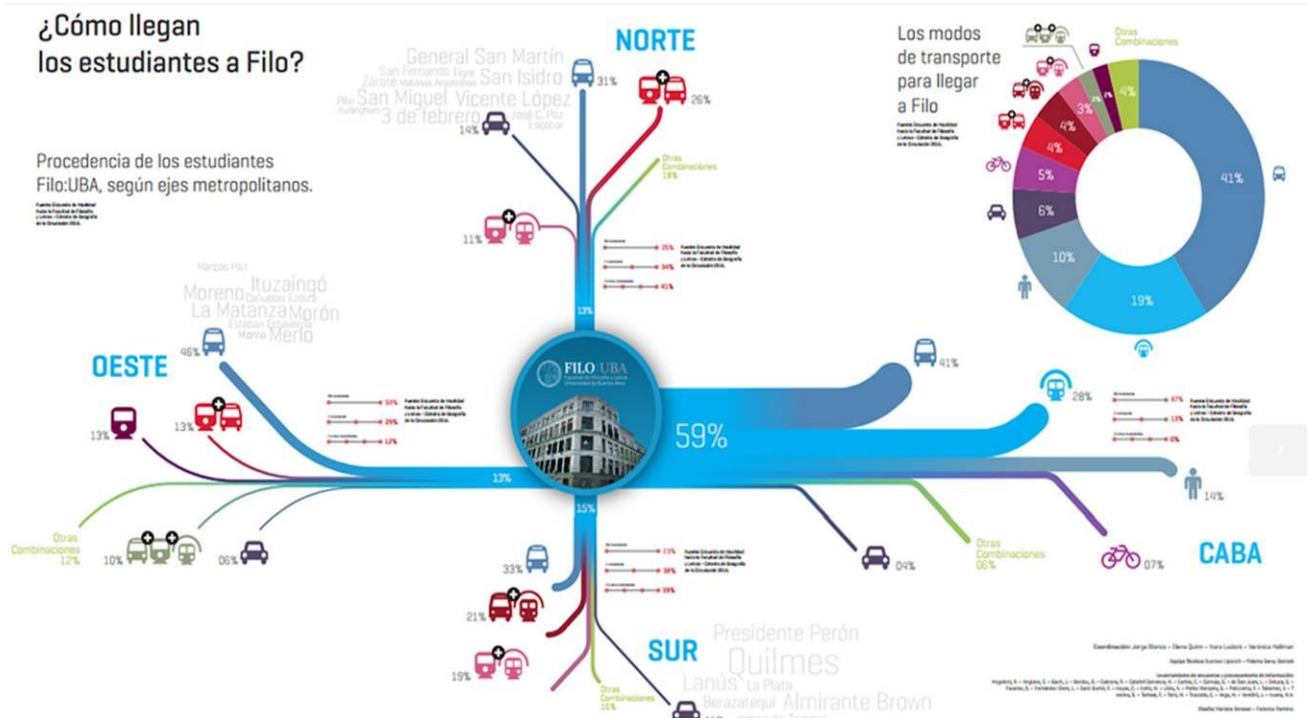


“La UBA tiene estudiantes que viven en distintos municipios de la Región Metropolitana y cuenta con carreras que no tienen otras Universidades del conurbano. La dispersión de puntos en el mapa muestran la diversidad de lugares de origen de viajes que tienen los estudiantes que asisten a la facultad de Filosofía y Letras, una diversidad valiosa en muchos sentidos, porque es representativa

del alcance metropolitano de la UBA y de nuestra Facultad, y es valiosa por la diversidad de miradas y experiencias de lo urbano que los estudiantes traen a la Filosofía y Letras, como espacio de generación de saberes y debates”, consideró Garay Santaló, docente de la Cátedra.

El mapa refleja la relación entre la distancia y accesibilidad de los distintos municipios a la Facultad, mostrando una dispersión de puntos con distinta tonalidad según la cantidad de combinaciones que realizan los estudiantes para llegar a Puán. Se ve claramente que desde el centro y el corredor oeste es más sencillo llegar en un sólo modo, pero son muchos los viajes con transbordo, con un reflejo inmediato en el costo de los viajes.

Los datos que arrojó la encuesta indican que el 10% del estudiantado llega o se va caminando a la facultad, el 6% viaja en auto privado y 5% en bicicleta, mientras que **el 79% realiza su viaje en transporte público**, de los cuales el 62% lo hacen en un sólo modo (19% sólo en subte, 41% en alguna línea de colectivo y 2% en ferrocarril), y alrededor del 17% realiza alguna combinación entre distintos modos de transporte público (el 4% combina subte y colectivo, otro 4% combina colectivo y tren, 3% combina tren y subte y el 2% realiza viajes que implican combinaciones entre los tres modos de transporte público), por último, un 4% realiza sus viajes con combinaciones entre transporte público y privado.



En lo que respecta al tiempo que requieren los estudiantes para llegar a la sede de la Facultad de Filosofía y Letras, el promedio de viaje para los estudiantes del corredor Norte es de 1 hora 40 minutos, para los de la zona Sur es de 1 hora y 25 minutos, para los de la zona Oeste 1 y 15 minutos y para los de CABA 30 minutos en promedio. El tiempo máximo de viaje para un 7% de los encuestados fue de más de dos horas.

Respecto de los costos, la cantidad de estudiantes que a lo largo de su viaje realizan combinaciones entre distintos modos de transporte público alcanza al 18% de los encuestados, que representa un costo mayor al que se establece en la tarifa, porque requiere el pago de dos boletos o más.

Retomando la información de la encuesta de 2016, se expandieron los datos a los valores de las tarifas actuales, considerando los descuentos por transbordos implementados desde inicios del año 2018, a fin de lograr dimensionar cuánto representa actualmente el costo de viajar para poder

estudiar en la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA⁵.

“Expandiendo los datos aportados por la encuesta a las tarifas vigentes (marzo de 2019) identificamos que, en promedio, los estudiantes gastan más de \$570 sólo por asistir a la Universidad”, agregó Moser.

“Además, a partir de estos cálculos estimamos que el gasto mensual de traslado para algunos estudiantes está en torno a los \$1.500”, dijo Nicolás Pascuale, estudiante de Antropología y uno de los responsables de actualizar los datos de la encuesta.

Recortes al PROGRESAR, pasos atrás también en movilidad

En relación a los estudiantes de la Universidad Pública, no existe en la actualidad una política especialmente dirigida a enfrentar el problema de los traslados. Para quienes estudian en la educación superior a escala nacional únicamente existe el recurso de la Beca PROGRESAR, que apunta a solventar todos los gastos vinculados a la formación, no únicamente el transporte.

Cabe destacar que el gobierno de Mauricio Macri recortó en 2019 medio millón de becas del PROGRESAR, lo que repercutirá en forma directa en las posibilidades de pagar fotocopias y apuntes entre los estudiantes de los sectores de menores recursos⁶.

Tras la debacle electoral del gobierno en las PASO del 11 de agosto último, finalmente el presidente Macri anunció -el 9 de setiembre, poco antes del cierre del presente informe, en la ceremonia de los Premios Maestros Argentinos que se desarrolló en el Centro Cultural Néstor Kirchner-, una próxima suba del 40% en la Beca Progresar, luego de más de un año de congelamiento.

La suba afecta a los alumnos de todos los niveles que son beneficiarios de la beca. Según informaron desde el Gobierno, la beca inicial para un estudiante terciario o universitario de una carrera estratégica será ahora de \$2.520 mensuales. Por otro lado, para aquellos que cursen su último año de una carrera estratégica, la beca sube a \$6.440 por mes.

“Los estudiantes venimos sufriendo, como todos, un aumento del costo mensual imposible de seguir afrontando. Se hace difícil seguir así, y se nos hace necesaria la implementación de un boleto educativo porque en cuatro años llevamos un 500% acumulado, y nada más este año aumentos acumulados de entre un 120% y 150%. El boleto estudiantil se presenta como una necesidad de primer orden para que muchos compañeros no tengan que abandonar sus cursadas, pese a que cerca de la mitad de los estudiantes también trabaja, a la vez que estudia. Aún así no les alcanza para costear los estudios en el contexto de crisis socioeconómica. Con este escenario el estudio puede volverse una variable de ajuste para llegar a fin de mes”, dijo Eva Dimopulos, presidenta de la FUBA.

En 2016, la encuesta realizada por la Cátedra Geografía de la Circulación, relevó que aproximadamente una de cada tres personas mencionaron el costo del transporte como una de las problemáticas más acuciantes asociadas al traslado a la Facultad, mientras se aplicaban los primeros aumentos en las tarifas de transporte. En 2019, representantes del claustro estudiantil realizaron de manera autónoma otra encuesta sobre los problemas de los estudiantes de la Facultad, en la cual un 86% de las personas indicaron que el precio del boleto afecta su cursada.

Por otra parte, en julio de 2019 las federaciones universitarias de la Universidad de Buenos Aires (FUBA) y de La Plata (FULP) denunciaron irregularidades en la solicitud y renovación de las becas PROGRESAR: se detectaron denegatorias a alumnos que no aprobaron materias y se realizó el planteo de que ante el deterioro del poder adquisitivo, la ayuda no logra hacer frente a los aumentos en el transporte. Más de mil denuncias en este sentido fueron presentadas ante el ministerio de

⁵ La estimación de los actuales costos de viaje para los estudiantes no incluye posibles descuentos de beneficiarios de la Beca Progresar por desconocer la cantidad de estudiantes que efectivamente obtiene ese descuento.

⁶ <https://www.pagina12.com.ar/207748-plan-progresar-recortaron-medio-millon-de-becas>

Educación.

“Desde el conjunto del movimiento estudiantil organizado vemos cómo nuestros compañeros dejan la cursada todos los días. Este es el correlato de las políticas de abandono de un Estado Nacional que ve la educación superior como un privilegio y no como un derecho: el desfinanciamiento de las becas nacionales, el aumento de los costos de los insumos necesarios para la cursada y el aumento del boleto del transporte público, que hace que llegar a los lugares de estudio sea cada vez más difícil. En ese sentido reclamamos pensar el sistema de becas y el boleto educativo como políticas de estado necesarias y urgentes para que ningún estudiante se quede afuera de la Universidad Pública y deje de vulnerarse el derecho a la educación superior”, consideró Malena Gioseffi, consejera directiva por la minoría estudiantil de Filosofía y Letras.

Implementación del boleto educativo y propuestas alternativas

En los últimos años distintas provincias implementaron algunos sistemas de boleto estudiantil gratuitos, incluyendo el nivel universitario, con diversas modalidades y requisitos, tales como la provincia de Buenos Aires, Catamarca, Córdoba, Jujuy, Misiones y la Municipalidad de Ushuaia.

El boleto estudiantil universitario debe funcionar como una política pública para garantizar el acceso a la educación pública y gratuita. Los subsidios al transporte público suelen basarse en una ecuación sobre la cantidad de boletos vendidos, que se aplica sobre las empresas que prestan los servicios de transporte metropolitanos (partiendo de una base sobre costos de operación de las empresas, la cantidad de boletos vendidos y la importancia de asegurar la prestación de un servicio público básico). Es decir que el Estado realiza un pago a las empresas, subsidiando la oferta del servicio, en lugar de redireccionar subsidios a los usuarios, equilibrando desigualdades.

Sin embargo, existen líneas de subsidio basadas en la demanda, es decir que se aplican sobre características del pasajero, en lugar de sobre el operador que ofrece el servicio. Ejemplos de este tipo de subsidios son los que se aplican para personas con discapacidad, para los estudiantes de escuelas públicas de nivel primario y medio, y como ya se mencionó, se comenzó a aplicar sobre beneficiarios de las becas Progresar y sobre los pasajeros que realizan combinaciones en transporte público. **Resulta necesario ampliar el alcance de los subsidios para los estudiantes universitarios como política expresa de incentivo a la educación superior.**

En este marco, se renueva y se hace urgente el reclamo en torno a la necesidad de implementar un boleto estudiantil universitario nacional, considerando especialmente su aplicación para la Región Metropolitana de Buenos Aires (que implica definiciones interjurisdiccionales entre la Ciudad Autónoma, la Provincia de Buenos Aires y la Nación), reabriendo el debate sobre las políticas de subsidio en el Transporte Público y sobre las injerencias de la Autoridad Metropolitana de Transporte, coordinada por el Estado Nacional.

La lucha creciente de los centros de estudiantes contribuyó a que el Consejo Superior de la Universidad de Buenos Aires se pronunciara favorablemente en relación a la reivindicación del boleto educativo.

“El pronunciamiento de la UBA es un paso importantísimo en una lucha que venimos dando con la Federación desde que arrancó el año”, dijo Dimopulos.

El Consejo Superior de la UBA -en su Resolución N°33.823⁷ sancionada el 23 de mayo de 2019- se pronunció a favor de implementar un boleto educativo universitario para poco más de 300 mil estudiantes de la UBA que viajan de CABA y desde Provincia de Buenos Aires.

⁷ Ver: <https://www.baenegocios.com/sociedad/La-UBA-impulsa-un-boleto-gratuito-para-sus-estudiantes-20190522-0024.html>

En este sentido, decidió “*exhortar al Congreso de la Nación, a la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a las Cámaras de Diputados y Senadores de la Provincia de Buenos Aires a avanzar en el tratamiento y aprobación de proyectos de implementación de un Boleto Educativo Universitario, que incluya a la Universidad de Buenos Aires*”.

Las bases sobre las que las autoridades de la UBA sustentaron el pronunciamiento incluyeron:

- *Los grandes aumentos tarifarios aplicados desde comienzos de 2016, lo que dificulta la llegada y permanencia de muchos y muchas en la universidad.*
- *Que la Ciudad de Buenos Aires cuenta con un boleto estudiantil que aplica para todos los niveles educativos, salvo el universitario.*
- *Que la Provincia de Buenos Aires cuenta desde 2016 con un boleto educativo que aplica para todas las instituciones de gestión estatal que residen en la provincia, dejando afuera a miles de estudiantes que llevan a cabo sus estudios en la Universidad de Buenos Aires.*

Asimismo, para mejorar la movilidad de los estudiantes universitarios, no sólo es necesario un apoyo sobre los costos de viaje en transporte público, también podrían mejorarse la calidad de los servicios de transporte y la seguridad para la circulación peatonal en el espacio público, la mejora de los accesos, la seguridad en caminos peatonales y cruces, y la mejora de la accesibilidad para personas con movilidad reducida o restricciones visuales, entre otras medidas.

Resulta interesante el incentivo general sobre el uso de las bicicletas como modo de transporte de menor impacto sobre el ambiente urbano. Es significativo que el Claustro estudiantil presentó un proyecto al Consejo Directivo para aumentar la cantidad de ciclistas. Pese a desconocer el número de estudiantes que pueden haber modificado sus estrategias de viaje en el último tiempo, esto puede ser un reflejo de una demanda creciente, que habla a su vez de un aumento en el uso de la bicicleta como forma alternativa de desplazarse a la Facultad.

Un contexto de tarifazos en el transporte y la insuficiencia de las becas PROGRESAR está afectando de manera directa la cursada de miles de estudiantes universitarios, por lo que resulta de suma importancia que la UBA, la universidad más grande del país, se involucre y comprometa para exigir al gobierno nacional la pronta implementación del boleto educativo universitario, en apoyo de las reivindicaciones más urgentes del movimiento estudiantil.

Contacto de Prensa:

Observatorio Universitario de Buenos Aires

ouba@filo.uba.ar

Producción de especialistas para profundizar en la materia

- <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt>
- <http://geografia.institutos.filo.uba.ar/>
- <http://antropologia.institutos.filo.uba.ar/>