
Artículos

El largo camino hacia la educación en contextos rurales. Un recorrido por las políticas de transporte

The long road to education in rural settings: A look at transportation policies

O longo caminho para a educação em ambientes rurais: um olhar sobre as políticas de transporte



Cecilia Evangelina Melendez
IRES-CONICET-UNCA, Argentina
cmelendez@huma.unca.edu.ar

Lucía Camila Coronel
IRES-CONICET-UNCA, Argentina
42188597@huma.unca.edu.ar

María Gabriela Tapia
IRES-CONICET-UNCA, Argentina
mtapia@huma.unca.edu.ar

Estudios Rurales. Publicación del Centro de Estudios de la Argentina Rural

vol. 16, núm. 33, 2026

Universidad Nacional de Quilmes, Argentina

ISSN: 2250-4001

Periodicidad: Semestral
estudiosrurales@unq.edu.ar

Recepción: 16 mayo 2025

Aprobación: 01 diciembre 2025

DOI: <https://doi.org/10.48160/22504001er33.663>

URL: <https://portal.amelica.org/ameli/journal/181/1815522008/>

Resumen: El artículo analiza las políticas a través de las cuales la provincia de Catamarca propone efectivizar el acceso al derecho a la educación del nivel medio en los contextos rurales. En Argentina la educación se constituye en derecho humano a partir de la incorporación de los tratados internacionales en la Constitución Nacional de 1994, implicando la obligatoriedad de su efectivización. El estudio se focaliza en la política de transporte como factor imprescindible para garantizar el acceso de los estudiantes a las escuelas rurales. Para ello, se llevó adelante una recopilación documental de normativas, resoluciones y disposiciones emitidas por los organismos provinciales a cargo, a partir del año 2012, cuando se implementó la modalidad de educación rural en el nivel secundario (Ley 26.206), hasta la actualidad. Además, se realizó un rastreo de noticias periodísticas de medios de comunicación local que difunden manifestaciones locales de estudiantes y familias por fallas en la implementación de la política de transporte. En las diversas políticas implementadas durante los últimos 10 años persiste la desconexión con las particularidades territoriales que implica la ruralidad.

Palabras clave: Derecho a la educación, ruralidad, nivel medio, transporte.

Abstract: This article analyzes the policies through which the province of Catamarca proposes to implement the right to secondary education in rural settings. In Argentina, education has been established as a human right since the incorporation of international treaties into the 1994 National Constitution, implying its mandatory implementation. The study focuses on scholar transportation policy as an essential factor in guaranteeing students' access to rural schools. To this end, a documentary collection of regulations, resolutions, and provisions issued by the provincial agencies in charge was conducted, from 2012, when the rural education system was

implemented at the secondary level (Law 26.206), to the present. In addition, a search was conducted of news reports from local media outlets that reported local protests by students and families regarding failures in the implementation of transportation policy. The various policies implemented over the last 10 years remain disconnected from the territorial specificities of rurality

Keywords: Right to education, rurality, secondary education, transportation.

Resumo: Este artigo analisa as políticas por meio das quais a província de Catamarca propõe tornar efetivo o acesso ao direito à educação secundária nas áreas rurais. Na Argentina, a educação é reconhecida como um direito humano desde a incorporação de tratados internacionais na Constituição Nacional de 1994, tornando sua implementação obrigatória. O estudo se concentra na política de transporte como um fator essencial para garantir o acesso dos alunos às escolas rurais. Para tanto, foi realizada uma compilação documental de normas, resoluções e disposições expedidas pelos órgãos provinciais responsáveis, desde 2012, quando foi implementada a modalidade de educação rural no nível médio (Lei 26.206), até o presente. Além disso, foi realizada uma revisão de reportagens de veículos de comunicação locais que relataram protestos de estudantes e familiares sobre falhas na implementação da política de transporte. As diversas políticas implementadas nos últimos 10 anos permanecem desconectadas das especificidades territoriais da ruralidade.

Palavras-chave: Direito à educação, ruralidade, nível médio, ransport, transporte.

Introducción

La educación en Argentina adquiere rango de derecho universal en la constitución Nacional de 1853, y es respaldado en las leyes de educación hasta la actual Ley 26.206 del año 2006 y se refrenda con la Ley No 23.313, del 17 de abril de 1986 que adhiere a pactos internacionales. Lo que sella el compromiso del Estado con la educación en todo el territorio. Sin embargo, la materialización de este derecho permanece como una deuda para con algunos sectores de la ciudadanía, abordaremos esta problemática en contextos rurales.

La consideración de la educación como derecho humano fundamental deriva en una obligación para los estados a mediados del siglo XX, que en términos de tiempos históricos es reciente, con la complejidad adicional en aquellos que adoptaron el ordenamiento federal para sus sistemas educativos, no sin conflictos internos. Es decir, que transfieren en gran parte la responsabilidad del acceso a la educación a los estados subnacionales o jurisdicciones, esto arroja resultados dispares al interior de cada país.

La complejidad de nuestro planteo hunde sus raíces en la comprensión de la educación como derecho compuesto en el que la accesibilidad material es la base para alcanzar las restantes dimensiones (adaptabilidad, aceptabilidad y asequibilidad). En nuestro recorte observamos la accesibilidad material al nivel secundario por su reciente incorporación a la educación obligatoria, y en la modalidad rural para la que se sugiere en el artículo 49 de la Ley 26.206 la adopción de modelos institucionales alternativos al modelo clásico determinante, adaptados a las necesidades de las comunidades rurales.

En esta oportunidad analizaremos una de las diversas formas en que una de las jurisdicciones argentinas, en este caso la provincia de Catamarca, con alto porcentaje de ruralidad, propuso asegurar la efectivización del acceso a la educación en las comunidades rurales, desde un análisis de las políticas destinadas a proveer transporte escolar para los estudiantes. El periodo temporal que seleccionamos abarca desde el año 2012, en que se crean 34 escuelas secundarias rurales mediante el Decreto N° 1280, para la implementación de la obligatoriedad del nivel secundario y la modalidad de educación rural en el nivel secundario instituida en la Ley 26.206. Nos abocamos a este nivel que, además de responder a una necesidad educativa, transforma la realidad social de los jóvenes en estas comunidades. Esto es: Al tiempo que habilita el acceso a la educación formal abre la puerta a nuevas oportunidades de futuro y se establece como una etapa vital que antes no podía ser experimentada en las comunidades; así, la creación de estas instituciones marca un hito en el desarrollo personal y social, generando nuevos marcadores vitales en las sociedades rurales (González Cangas, 2003).

El transporte es factor ineludible para el acceso material a las escuelas rurales en los territorios donde la población se encuentra dispersa, afecta en menor medida a los estudiantes de nivel primario, porque el número de escuelas primarias es ampliamente superior, gracias al largo proceso de expansión de cobertura de la escolaridad iniciado con la ley 1420 en 1884, la Ley N° 24.195 de 1993 y desde el año 2006 la LEN en los que progresivamente se incrementaron los años de obligatoriedad escolar. Esto pone a los estudiantes del nivel medio en riesgo de abandono escolar.

Nuestro objetivo es analizar desde las normativas, relacionadas con el transporte, las acciones generadas para dar cumplimiento a la obligatoriedad de la educación secundaria en términos de garantizar el acceso material a la educación como derecho humano fundamental. Proponemos un relevamiento documental de resoluciones, disposiciones y normativas que emanan de los organismos responsables de la gestión educativa provincial. A su vez, complementamos este relevamiento con un rastreo de noticias periodísticas de medios de comunicación locales que se hicieron eco de la problemática de estudiantes, familias y comunidades que reclamaban soluciones en los casos en que las acciones gubernamentales fallaron en su propósito de garantizar el transporte escolar.

Esta investigación se relaciona con estudios que han abordado la movilidad en contextos urbanos y rurales dentro de la agenda de políticas, considerando el acceso material a las escuelas como oportunidad para concretar los derechos ciudadanos de mujeres y hombres (Gutiérrez, 2012). Las investigaciones de referencia en el tema analizan distintos enfoques, tales como: las representaciones sobre el trayecto (Ochoa Ayala, 2019), las limitaciones de infraestructura y servicios en zonas rurales (Catalano y Millán, 2025), así como la perspectiva de género en la movilidad urbana (Gutiérrez y Pereyra, 2019). La reflexión sobre las movilidades y las inmovilidades (Tapia, 2025) es fundamental debido a sus consecuencias en la vida de las personas. En este contexto el tema adquiere relevancia al enmarcarse con una línea de investigaciones que abordan este tema tanto a nivel local como mundial, considerándolo un aspecto clave que incide en el desarrollo de las comunidades.

El contexto de la investigación

En cuanto a su perfil sociodemográfico y productivo, Catamarca está ubicada en el noroeste argentino, región que se constituyó como “productora de recursos naturales, alimentos y población para el resto del país, casi sin incidencia en las exportaciones, a merced de vaivenes y crisis del mercado interno, con bajo nivel de industrialización, y atada a la producción primaria” (Reboratti, 2014 p. 4). Tiene una superficie de 103.754 km² en la que se distribuye una población de 429.562 habitantes (INDEC, 2022). El territorio se caracteriza por un relieve accidentado de diferente altura, el cual constituye un 80% de la superficie provincial. Contiene cinco ecorregiones de las dieciocho descritas a escala nacional, estas son tan variadas como Yungas, Chaco Seco, Monte de Sierras y Bolsones, Puna Altos Andes (Cabrera, 1971), es decir, que contrastan en ella paisajes de bosques montanos, selvas y salinas con cordones montañosos, volcanes y salinas.

Los cordones montañosos corren paralelos a la Cordillera de los Andes en sentido latitudinal y conforman una barrera climática y geográfica que segmenta regiones paralelas orientadas de noreste a sudoeste. Catamarca históricamente se constituyó en una provincia periférica de acuerdo a la división internacional del trabajo, subordinada a un esquema de dependencia de los proyectos extractivos de megaminería metálica que se instalaron en las últimas décadas (Verón Ponce, 2015). Registra persistentes problemas de pobreza y fragmentación social, estructuras políticas clientelares y alta tasa de emigración (Reboratti, 2014). Durante los años 90, la “globalización llega al NOA” con capitales extrarregionales (Reboratti, 2014), en el caso de Catamarca, de la mano del sector minero, con fuerte impulso estatal y anclado en la legitimidad del discurso desarrollista (Ponce, 2012). La actividad minera no estuvo exenta de conflictos socioterritoriales y ambientales, además de no redundar en un cambio en la estructura de empleo de la provincia. En 2017, la tasa de empleo público en la provincia era la segunda más alta del país, ubicándose solo después de Formosa (Ministerio de Hacienda, Secretaría de Hacienda, Dirección Nacional de Asuntos Provinciales, 2018).

Esta realidad estructural afecta las condiciones de vida y oportunidades de desarrollo de los jóvenes, especialmente de los sectores más desfavorecidos y de los contextos rurales, quienes depositan en la migración interna expectativas de acceder a empleo u oportunidades de educación superior (Quiroga, Lira, Gómez et. al, 2023). Los estudios sobre juventudes rurales coinciden en apostar al desarrollo de la educación como forma de evitar las migraciones (Kessler, 2006).

El derecho a la educación en la ruralidad

En esta sección repensamos la noción de la educación como derecho fundamental, específicamente qué implicancias conlleva efectivizarlo en el contexto rural. Para ello, proponemos una breve recapitulación sobre la nominación de lo rural. En el país se considera población rural al conjunto de menos de 2.000 habitantes que habita en una localidad. Incluye a la población rural dispersa, personas que residen en campo abierto, sin constituir centros poblados (INDEC, 2024). Sin embargo, la ruralidad no conforma una definición acabada y unificada. El espacio rural comprende un lugar en que confluyen unidades productivas familiares que tienen como actividad de sustento económico la explotación de la tierra con cierto grado de aislamiento y cohesión interna (Nogar, 2010). Más allá de las definiciones operacionales, se asignan sentidos a la ruralidad como “atrasada y condenada a las transformaciones materiales y culturales que tenían como centro la ciudad industrial, interpretada como receptiva a los cambios originados en la ciudad y en la sociedad industrial” (Romero, 2012 p. 9). Estas perspectivas son problematizadas por otras que ven lo rural como el lugar en el que “interactúan distintas variables económicas, sociales y políticas que confieren a cada territorio una identidad única, con una historia, un presente y una proyección futura construida por la sociedad que interactúa en ese espacio” (Romero, 2012, p. 28).

A su vez, Giarraca (2001) plantea la nueva ruralidad como un espacio donde cohabitan empresas de alta complejidad tecnológica, grupos económicos, y el agroturismo, en universos heterogéneos que incluyen campesinos, productores medios, trabajadores rurales, grupos étnicos y nuevos desocupados. Por otro lado, al abordar a los actores en el espacio rural, Miano, Romero Acuña y Zattera (2020) indican que las investigaciones en Argentina coinciden en señalar que lo rural se compone de una fracción de campesinado clásico y otra de productores capitalistas. Según los autores, esta transición es característica del agro argentino.

A su vez, Giarraca (2001) plantea la nueva ruralidad como el espacio en que cohabitan empresas con complejidad tecnológica, grupos económicos, agroturismo en universos heterogéneos con campesinos, productores medios, trabajadores rurales, grupos étnicos y nuevos desocupados. Miano, Romero Acuña y Zattera, (2020) señalan que las investigaciones en Argentina coinciden en indicar que lo rural está compuesto por una fracción de campesinado clásico y otra de productores capitalistas. Los autores señalan que dicha transición es propia del agro argentino.

Retomando el planteo sobre el derecho a la educación en la ruralidad conviene señalar que el mismo se constituye en un concepto central en la política educativa, en tanto su análisis permite evaluar el alcance de los fines y objetivos de las políticas (Ruiz, 2020), tal como pretendemos con este artículo al analizar las estrategias de la política de transporte escolar para las escuelas rurales.

La configuración de la educación como derecho humano fundamental se estableció en el contexto de posguerra, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, puntualmente, en 1948, con la Declaración Universal de los Derechos Humanos. Esto afianzó su estatus como derecho fundamental de contenido prestacional que exige la intervención positiva del Estado (Ruiz, 2020, 28).

El reconocimiento del derecho a la educación se reflejó en las constituciones nacionales de la mayoría de los países del mundo. En Argentina, se encuentra presente desde la Constitución Nacional sancionada 1853 y fue confirmado en las sucesivas reformas. Actualmente, rige la consagración de la educación como derecho por medio de la incorporación de los instrumentos internacionales sobre derechos humanos desde 1994. A su vez, la Ley Nacional de Educación N° 26.206, en su artículo 2 reconoce a la educación como “un derecho personal y social”, que debe ser garantizado por el Estado. En este sentido, Ruiz (2020) indica que este derecho es un elemento de transferencia internacional, primero como proclama igualadora de la población, luego como concepto de las ciencias jurídicas, para después incorporarse en la agenda pública y los programas de gobierno. Así también, Tomasevski (2002) indica que la ley es simétrica, en tanto que enuncia derechos que generan obligaciones directas y focalizadas, que en relación a la educación como derecho humano, implica al Estado su obligatoriedad.

El mayor esfuerzo por interpretar su contenido lo realiza la relatora de la ONU Tatiana Tomasevski (2002) con el esquema de las cuatro A compuesto por la asequibilidad, relativa a la disponibilidad en cantidad suficiente, la accesibilidad en términos materiales y simbólicos; la aceptabilidad en niveles de calidad, y la adaptabilidad a las necesidades y particularidades de los estudiantes. Pensar el esquema de las cuatro A para la educación rural desafía el diseño y gestión de las políticas para asegurar una adecuada provisión de soportes de garantía al acceso a la educación.

La responsabilidad estatal respecto de la educación se plasma en las políticas sociales al interior de las estructuras de gobierno, que, en el enfoque de derechos, brindan soporte a la garantía del acceso a la educación y no deben ser condicionadas por las coyunturas políticas (Tomasevski, 2002). En este marco de referencia, la política de transporte escolar para las escuelas rurales puede entenderse como una política de trayectoria cambiante con momentos de mayores acuerdos, conflictos, aciertos y desaciertos.

En algunas investigaciones y políticas educativas la ruralidad se ve estática, generalmente definida en términos de déficit. Esto ignora las dinámicas de los espacios rurales, las relaciones sociales, los procesos y los resultados tanto para los individuos como para las comunidades en su conjunto. Desde la década de 1970, era de políticas educativas socialmente progresistas, los problemas rurales se han descentralizado, desde el núcleo hacia la periferia de estos marcos políticos (Cuervo, 2016). Lionetti (2018) señala como características de la educación rural la baja matrícula que conlleva a la generación de organizaciones propias para los contextos rurales, el aislamiento de los docentes y la constitución de la escuela como espacio de referencia para las comunidades. Asimismo, señala problemas como el ingreso tardío, el ausentismo, la repitencia y la sobreedad.

La Ley Nacional 1420 dispuso que en las zonas rurales se enseñara nociones de agricultura y ganadería y que, donde estuviera muy dispersa la población, se instalen escuelas ambulantes. Las leyes provinciales a lo largo del siglo XX incorporaron grados y contenidos hasta completar el nivel primario, transformaciones que fueron disparejas en el territorio nacional (Petitti y Rodríguez, 2025). En 1903 en Catamarca se instaló, por disposición del Gobierno Nacional, una de las tres Escuelas Normales de varones con directores ingleses para la formación de maestros de escuelas rurales. En 1910, se crean escuelas normales mixtas, con un plan de formación de dos años, sin materias agrarias, la ruralidad estaba determinada por un breve periodo de formación. Luego, en 1912 se crea la escuela de San Isidro y en 1918 la de Santa María (Petitti y Rodríguez, 2025). Con la Ley Federal de Educación de 1993 la implementación del EGB amplió la cantidad de años de escolarización en las zonas rurales. Ese esquema se mantuvo en algunas localidades de Catamarca incluso con la entrada en vigencia de la Ley Nacional de Educación de 2006 que reconocer la educación rural como modalidad, “destinada a garantizar el cumplimiento de la escolaridad obligatoria a través de formas adecuadas a las necesidades y particularidades de la población que habita en zonas rurales” (Ley 20.6206) y habilita modelos de organización escolar adecuados a los contextos.

Examinar el contenido de la educación como derecho en la ruralidad establecido por Tomasevski exige considerar el principio de adaptabilidad desde la adopción e integración de las formas de vida de las comunidades rurales, como unidades productivas para la subsistencia en las que los estudiantes participan activamente, el respeto por las tradiciones y cosmovisiones de la ruralidad, la valoración del patrimonio cultural y natural como fuente y recurso de conocimiento. La adopción de modelos institucionales como la itinerancia, la alternancia, la educación mediada por tecnologías y sus combinaciones es una manifestación de adaptabilidad de la educación a los contextos rurales.

La asequibilidad está asegurada para el nivel primario en parte por su misión en el momento fundacional del país en el que se crearon escuelas en los parajes más remotos, posibilitado por el formato de personal único frente a aulas pluricurso, a diferencia del secundario que requiere de modelos institucionales alternativos para su implementación por la inviabilidad de implantar un modelo de escuela secundaria tradicional en parajes alejados y escasamente poblados.

La accesibilidad es el aspecto más crítico para la ruralidad. Sin embargo, no es imposible de lograr si se adoptan perspectivas para el diseño de las políticas que adopten una mirada de reconocimiento sobre la diversidad del contexto rural. Problema que algunas jurisdicciones sortearon al adoptar los modelos de itinerancia, alternancia o medición tecnológica para acercar la escuela a los estudiantes

Sin ser objeto de esta presentación, arriesgamos a postular que la aceptabilidad también debe incorporar la perspectiva de reconocimiento con el aditamento de reflexionar sobre la calidad en la intersección entre la garantía de formación en conocimientos de calidad común a toda la población y el reconocimiento de la diversidad de los conocimientos relevantes para las comunidades rurales.

Cuervo (2016) argumenta que la justicia social en la educación rural no debe limitarse a la distribución de recursos (justicia distributiva), sino que también debe incluir el reconocimiento de las diferencias culturales y sociales (justicia de reconocimiento) y la participación activa en la toma de decisiones (justicia asociativa). Estas dimensiones son esenciales para abordar las desigualdades y promover una educación más inclusiva y equitativa.

Las políticas educativas nacionales y provinciales a partir de 2006 han tenido el objetivo de mejorar la condición de la escolarización rural. Con un progresivo enfoque sobre la educación rural que reconoce diferencias respecto a la educación urbana, la necesidad de mejorar el acceso, la calidad y la capacitación para el ejercicio de la docencia en ruralidad. Además, se procura que los planes de estudio tengan pertinencia, para atender necesidades de las comunidades rurales y esto debe contemplarse en la definición de las políticas educativas.

La investigación educativa en Argentina ha reconocido el lugar del acceso al transporte y la movilidad como una dimensión de la desigualdad educativa. Las condiciones estructurales de cada uno de los territorios se interrelacionan con las diversas movilidades e inmovilidades a las que pueden acceder los estudiantes, lo que afecta sus trayectorias educativas y oportunidades a futuro. El acceso al transporte influye asimismo en la efectivización del acceso a servicios básicos, como la salud y la banca que suelen concentrarse en los centros urbanos o periurbanos (Ochoa Ayala, 2019; Tapia, 2025; Catalano y Garrido Millan, 2025). En este sentido, se vuelve significativo estudiar las singularidades que adquieren el acceso al transporte escolar y su influencia en el acceso al derecho a la educación en la provincia de Catamarca.

La escuela secundaria rural en la provincia de Catamarca

El sistema educativo de nuestro país y nuestra provincia realiza una tipificación de las escuelas en rurales o urbanas, comunes o pertenecientes a alguna modalidad específica como escuelas especiales, artísticas, técnicas, de adultos, rurales u hospitalarias (Ley Nacional 26.206 - Ley provincial 5.381). La organización del nivel secundario en la provincia de Catamarca es de seis años, tres de ciclo básico y tres de ciclo orientado. Según los datos más recientes, comprende 232 escuelas secundarias, a las que asisten 42.262 estudiantes, concentra el 91% de la oferta en la gestión estatal. De estas, 131 son escuelas comunes que funcionan en el ámbito rural (Ministerio de Educación de la Nación, s/f), solo 34 adoptan la modalidad rural y fueron creadas en el año 2012. La resolución provincial N° 515/78 clasifica a las escuelas según la cantidad de alumnos en: escuelas de Primera, Segunda, Tercera y Cuarta Categoría, y por su ubicación en escuelas de zona urbana, alejadas del radio urbano, de ubicación favorable, de ubicación desfavorable y de zona inhóspita. Estas últimas, poseen un período escolar especial de septiembre a junio debido a las inclemencias climáticas (Consejo General de Educación de Catamarca, 1981).

A nivel nacional es posible identificar diferentes formas de organización para la escuela secundaria rural, preexistentes a la Ley 26.206 y reconocidos por esta, tales como ciclos básicos de la educación secundaria localizados en las escuelas primarias donde los estudiantes son acompañados por un tutor y reciben periódicamente a profesores itinerantes; aulas digitales en pequeñas localidades con modalidad pluri-año vinculadas a una sede central desde la que profesores del nivel dictan las clases; escuelas de alternancia a las que asisten los estudiantes durante una semana y dos semanas desarrollan actividades escolares y productivas en su hogar; escuelas multinivel que en un mismo centro educativo desarrollan todos los niveles de educación obligatoria (inicial, primario, secundario); escuelas agrotécnicas, que aun cuando no reciben exclusivamente estudiantes rurales ofrecen formación y certificación específica en temáticas agropecuarias, estos diversos modelos que se desarrollan pretendiendo adecuar las necesidades y particularidades de la población (Miano, Romero Acuña y Zattera, 2020). Estas formas de organización responden a la imposibilidad de replicar el modelo determinante de escuela secundaria que surge durante la construcción del sistema educativo basado en la segmentación y la sistematización modelizadora propia del modelo del Colegio nacional, de élites, urbano, moderno y civilizatorio. Las experiencias alternativas a ese modelo son identificadas con la carencia y en relación de subalternidad con el modelo educativo ideal (Acosta, 2020).

En la provincia de Catamarca no se adoptaron para el nivel secundario los modelos institucionales propios de la ruralidad (Tapia, Meléndez y Yuni, 2022), como alternativos al modelo determinante (UNICEF, 2012). Las escuelas rurales fueron emplazadas en los territorios alejados de los centros urbanos con algunas variantes como el pluricurso o la organización de sedes y anexos contemplado en la Ley Nacional.

En el diverso territorio provincial que se aludió anteriormente se emplazan escuelas con mayor y menor grado de accesibilidad, destacándose que algunas de ellas funcionan en periodo especial en durante los meses de verano por la rudeza del clima invernal. La edición 2021-02 del Mapa de accesibilidad a las escuelas argentinas, generado por la Fundación Bunge y Born (FBB) en conjunto con la Fundación Pérez Compagn, sobre las distancias que recorren los estudiantes de escuela rurales de Catamarca, informa que 1438 estudiantes de 5 departamentos se encuentran a más de 60 minutos de establecimientos educativos de este nivel, esta iniciativa privada genera la información mediante la georeferenciación de las escuelas y datos censales.

El Anuario Estadístico 2023 de la provincia de Catamarca releva 10.257 estudiantes de nivel secundario en áreas rurales aglomeradas y dispersas. La menor concentración de estudiantes se da en una escuela del departamento Santa María con 6 estudiantes mientras que la mayor concentración es de 402 estudiantes en una escuela del departamento La Paz.

Para ilustrar los diversos contextos en los que se emplazan las 34 escuelas rurales proporcionamos dos mapas. En el primero se muestran las zonas agroeconómicas, este indica cuáles son las actividades productivas que se realizan en la zona por las cualidades del suelo, el clima y la provisión de agua. En color marrón claro la zona Puna y Alto Andino se caracteriza por el desarrollo de ganadería menor de camélidos (llama, vicuña). Esta zona cuenta con dos escuelas por la baja densidad de población. En color verde oscuro, la zona Sierra Subandina y Pampeana, desarrolla ganadería y forestales. En color verde claro encontramos a la zona Valles y Bolsones con ganadería menor y algunos oasis de riego. Allí se ubican 28 escuelas. En color marrón oscuro la zona de Cultivo de Secano cuya característica es de producción extensiva, zona en la que encontramos 3 escuelas. Por último, en color beige se delimita a la zona Chaco interfluvial silvo ganadero que no cuenta con escuelas rurales. En el segundo mapa pueden verse las 34 escuelas creadas en el año 2012. Como lo mencionamos antes, existen otras escuelas en los contextos rurales que no tienen la nominación escuelas

rurales, algunas de ellas creadas durante la vigencia de la Ley Federal de Educación con la orientación en producción de bienes y servicios; otras, agrotécnicas que no incluían el servicio de transporte escolar. Algunas escuelas disponían de albergues que cerraron paulatinamente con la entrada en vigencia de la Ley Nacional y la implementación del transporte escolar bajo el supuesto que los estudiantes podían acceder a las escuelas sin dejar sus hogares para continuar sus estudios. En este mapa no se indica las zonas en las que se realiza minería a gran escala, cuestión que como señalamos antes es objeto de conflicto social.

Imagen 1 Mapa de zonas agroeconómicas de la provincia de Catamarca

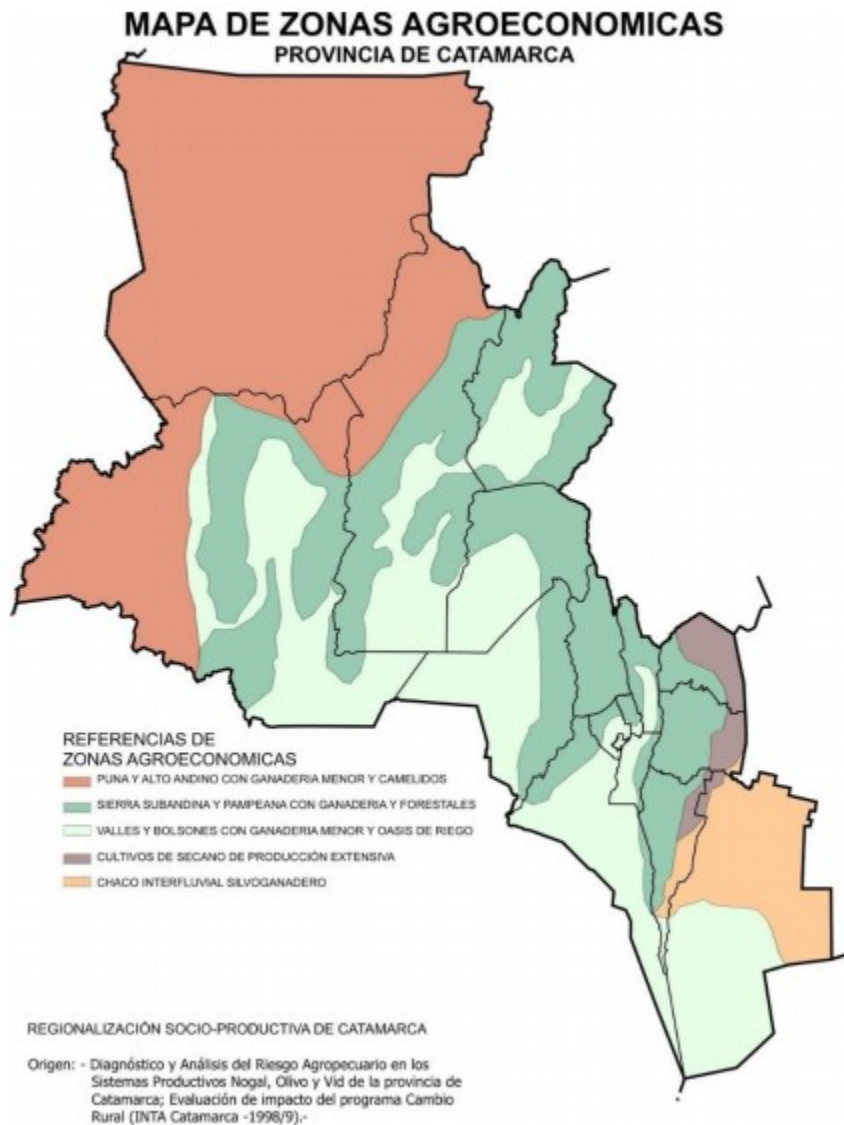
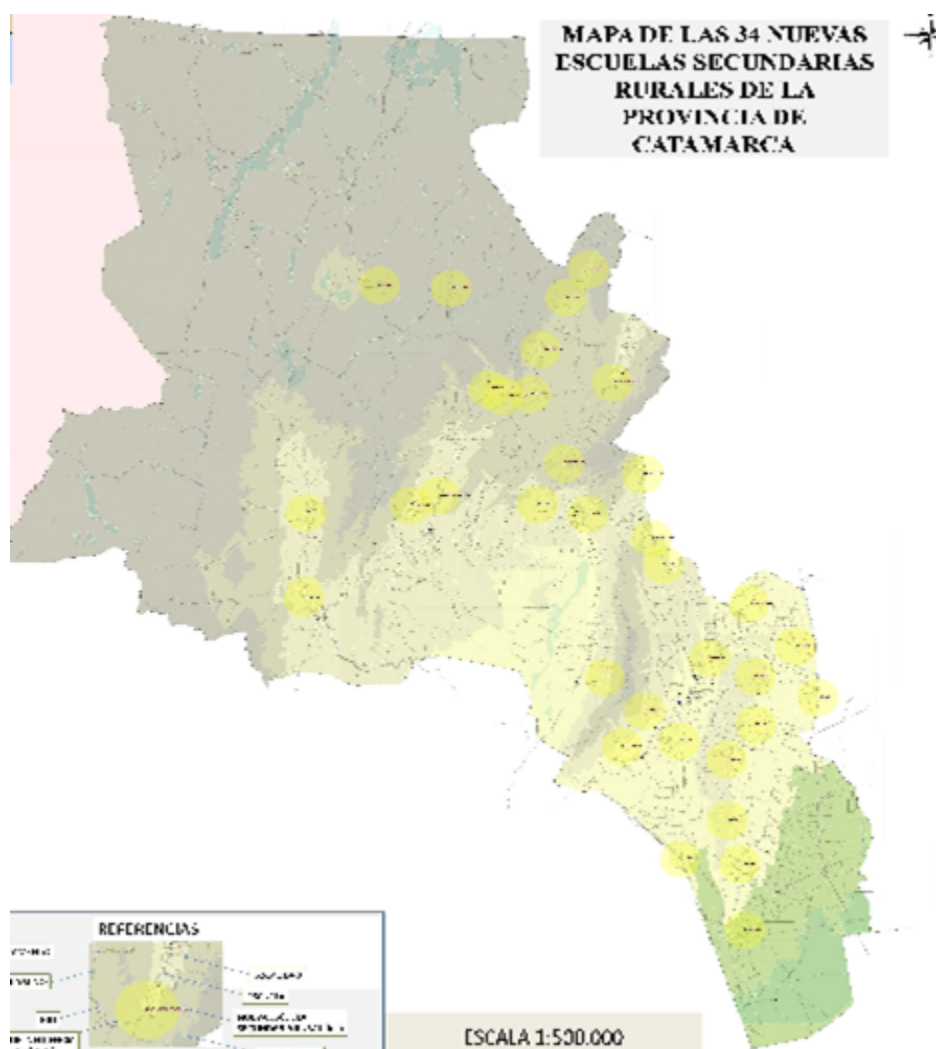


Imagen 1
Mapa de zonas agroeconómicas de la provincia de Catamarca
Fuente: Plan Estratégico Territorial Provincia de Catamarca

Mapa 2 ubicación de las 34 escuelas rurales creadas en el año 2012



Mapa 2 ubicación de las 34 escuelas rurales creadas en el año 2012
ubicación de las 34 escuelas rurales creadas en el año 2012

Fuente: Ministerio de Educación de la Provincia de Catamarca

La creación de las escuelas secundarias rurales significó nuevas posibilidades para los jóvenes, ya que no debieron abandonar sus hogares para culminar su trayectoria educativa, lo que implicó un importante aporte al acceso a la educación como derecho humano fundamental. Sin embargo, se mantiene pendiente el sostenimiento en el tiempo de las políticas de apoyo a la inclusión (Melendez, 2024).

Diseño metodológico

El abordaje del objeto de estudio inicia con un rastreo documental para acreditar la trayectoria de la política de provisión de transporte para las escuelas secundarias rurales desde su implementación hasta la actualidad. Con este procedimiento, es posible verificar el largo derrotero de una problemática que por momentos logró ser mitigada, aunque no de manera permanente en la provincia de Catamarca.

El análisis de documentos normativos se realizó utilizando el modelo para el estudio de la gramática institucional de las políticas públicas de Crawford y Ostrom (1995), denominado HGI (la herramienta de gramática institucional) el cual señala que las reglas o normativas son entendimientos compartidos acerca de “las prescripciones obligatorias que indican qué acciones o resultados se imponen, se prohíben o se permiten” (pp. 56- 57). En este sentido, se comprende que las normativas son prescripciones compartidas que indican que una acción o resultado que debe o no ser realizada, o podría ser permitida.

En este modelo se diferencia conceptualmente “norma” de “regla”, la primera refleja la estructura moral de la comunidad y tiene carácter de precepto, mientras que la regla, implica monitoreo y sanción por parte de las autoridades. Por lo que asegura que una legislación pueda estar repleta de normas, pero de pocas reglas. La legislación es la forma en que el Estado va a manifestar su autoridad, su cumplimiento se diferencia como regla en forma o regla en uso (Ostrom, 2015).

El rastreo normativo se realizó recurriendo al digesto provincial de normativas y a los Boletines Oficiales. Al realizar este rastreo, se encontraron numerosas dificultades debido a que las normativas del periodo 2012-2020 no se encuentran digitalizadas en el digesto provincial. Asimismo, se constató la escasa sistematización de la normativa producida por áreas de gobierno en los sitios oficiales de los ministerios. De esta forma, el corpus normativo logrado se conforma por seis decretos emitidos por el poder ejecutivo provincial, lo que es complementado con un acceso secundario a veinte resoluciones ministeriales relevadas en el “Mapa de la educación secundaria rural en la Argentina. Modelos institucionales y desafíos” (FLACSO-UNICEF, 2020), que no se encuentran digitalizadas en el digesto provincial o sitios de organismos oficiales.

Como fuente secundaria, se consideró a la cobertura de la problemática realizada por los medios de comunicación local, que en principio posibilitó la historización de la eficacia o ineficacia de las medidas adoptadas. Esta búsqueda complementa la visión general de la cuestión al reflejar cómo se vivió en las comunidades el impacto de las estrategias gubernamentales que se plasmaban en las normativas. La indagación en documentación periodística aporta una porción de la memoria reciente conformada por textos e imágenes (García Gutiérrez, 2014).

El sondeo en los archivos digitales de medios de prensa local permitió la recuperación de información cronológica sobre la problemática del transporte escolar, y, en ocasiones, contar con la perspectiva de las comunidades afectadas mediante testimonios expresados y publicados en la prensa escrita. La labor de cobertura informativa de los medios locales, facilitó la disponibilidad y resultados en los procesos de búsqueda sobre las estrategias políticas para facilitar el acceso a la educación y sus fallos en distintos periodos temporales. Acudimos a este corpus de información por la potenciación de la propia memoria mediática, para el uso de la empresa informativa que la genera o bien, para terceros (García Gutiérrez, 2014) como en este caso, con fines de investigación.

Inicialmente se estableció un corpus de noticias periodísticas escritas dentro de un periodo de tiempo delimitado que contienen datos sobre las demandas de transporte en las escuelas rurales. El criterio que determinó la extensión definitiva del corpus, y el número total de registros que lo componía, estuvo dado por la cronología y la localización geográfica de la demanda. En otras palabras, el momento y el lugar en el que la cobertura del transporte escolar no se satisfacía, en ocasiones la cobertura mediática aportó, además de los reclamos de las comunidades afectadas, información sobre los procedimientos administrativos en curso o en pausa para la provisión de transporte.

La búsqueda de noticias sobre el transporte escolar en escuelas rurales se realizó principalmente en dos diarios locales que tienen versión impresa y digital y cuentan con mayor trayectoria y tirada en la provincia. Asimismo, se relevaron las publicaciones de medios municipales o de gestión comunitaria que no cuentan con plataformas propias, sino que se valen de redes sociales para la difusión de noticias de las comunidades. En menor medida, se registraron noticias del portal del Ministerio de Educación de Catamarca, en la sección novedades. De esta forma, el volumen del corpus quedó constituido de la siguiente manera: 26 noticias pertenecientes a los medios de comunicación de mayor alcance (El Ancasti, 14 noticias; El Esquiú, 12 noticias, Radio Valle Viejo, 6 noticias); 5 noticias de medios de comunicación de menor alcance ubicados en la capital provincial (Inforama, 1 noticia; Catamarca ya, 1 noticia; Catamarca Uno, 1 noticia; Catamarca Tv, 1 noticia; Catamarca actual, 1 noticia), y 7 noticias de medios de comunicación departamentales (Andalgalá al instante, 5 noticias; Belén es Noticia, 2 noticias). Por su parte, 5 noticias relevadas del portal del Ministerio de Educación y de redes sociales oficiales del gobierno de Catamarca completaron el corpus.

Sin ser el objeto central de nuestra investigación, el análisis de noticias sirvió de apoyo para completar el recorrido de la trayectoria de la política con sus momentos de mayor conflictividad que fueron especialmente cubiertos por los medios locales y las decisiones o cambios en la política que se informaron en los portales de los organismos oficiales.

Resultados y discusiones

De acuerdo al relevamiento realizado de normativas y noticias en medios de comunicación, hemos podido establecer tres etapas dentro del período relevado: una primera etapa, desde el año 2012 al 2016 inclusive, de vacío normativo, donde la búsqueda en medios oficiales como ser el digesto provincial, no brindó resultados afines a regulaciones para la provisión de transporte escolar a escuelas secundarias rurales. Se constituyen excepciones de los decretos Decreto N° 2420 y Decreto N° 2403 del Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología del año 2014 que aprueban la compra de vehículos destinados a brindar transporte escolar, pero no específicamente a escuelas secundarias rurales. La información del periodo recolectada en diarios digitales, da cuenta de la provisión de minibuses por parte del gobierno de la provincia a las municipalidades (Belén es Noticia: “Autorizan la compra de minibuses para niños del interior”, 20/03/2012; El Esquiú: “La Gobernadora entregó 10 minibuses para niños del interior”, 21/01/2013); pero en los años subsiguientes, se registran en su mayoría conflictos y demandas en distintos puntos de la provincia por la irregularidad de la provisión de este servicio que impedía el acceso de los estudiantes a las escuelas (El Ancasti: “Toma escolar en Las Cañas por falta de transporte”, 17/05/2014; El Ancasti: “Nuevos cortes de ruta”, 17/08/2015; El Esquiú: “Escuelas: vuelven los cortes y reclamos”, 14/03/2016). En esta etapa, medios locales dan cuenta de las dificultades de acceso que implicaba la interrupción del servicio de transporte escolar en zonas rurales alejadas de los centros urbanos o periurbanos de los departamentos (Andalgalá al Instante: “Alumnos de una escuela fueron reasignados por falta de transporte”, 29/09/2015).

En una segunda etapa, que podemos definir comprendida entre los años 2017 y 2020, encontramos la provisión de resoluciones ministeriales del Ministerio de Educación provincial, que fueron relevadas en el trabajo “Mapa de la educación secundaria rural en la Argentina. Modelos institucionales y desafíos” (2020) realizado en colaboración por FLACSO y UNICEF. Es decir, accedemos a esta información mediante una fuente secundaria, ya que las normativas en sí no se encuentran publicadas en el digesto provincial. Gran parte de las resoluciones ministeriales de esta etapa se orientaron a destinar recursos para la cobertura de servicios de transporte de los estudiantes (Resoluciones N.º 545 y N.º 547), los que se enfrentaron a diversos obstáculos, en varias ocasiones los concursos se declararon desiertos por falta de oferentes (Resolución N.º

571), los prestadores no cumplen con los requisitos para cubrir la demanda o no encuentran rédito en brindar el servicio, los pagos suelen demorar demasiado tiempo, la inexistencia o intransitabilidad de los caminos conlleva a la derivación del mecanismo de traslado de estudiantes a los directivos de escuelas (Resoluciones N° 578, N° 579, N° 580, N° 581, N° 760, N° 801, N° 802, N° 803, N° 804, N° 805). La producción normativa de la etapa para la provisión de transporte evidencia la magnitud de la problemática de las distancias que deben recorrer los estudiantes para acceder a las escuelas.

En la segunda etapa también hemos relevado episodios de conflictos y manifestaciones en las comunidades debido a que permanecía la irregularidad en la provisión del servicio (El Ancasti: “Principio de solución para escuela rural N° 29”, 25/10/2018; El Ancasti: “Tomaron la escuela N° 490 de Miraflores por falta de transporte”, 21/03/2019; El Ancasti: “Cortes de ruta en Andalgalá por falta de transporte escolar”, 6/04/2019). En las informaciones periodísticas se describe el mecanismo de subsidio que era realizado en esta etapa por parte del gobierno provincial: como producto de la falta de eficacia de los procedimientos de licitaciones públicas de los recorridos de transporte escolar, en los que oferentes privados debían presentarse a concurso para brindar el servicio, el gobierno provincial brindaba los subsidios económicos directamente a las escuelas, de esta forma, los directivos debían gestionar la contratación de un servicio. Este procedimiento, pensado para agilizar y descentralizar el procedimiento burocrático para la garantía del traslado de los alumnos, generó varias polémicas y acusaciones cruzadas entre los actores del sistema educativo, la comunidad y los oferentes privados. Se relevaron en los medios de comunicación, acusaciones a directivos por malversación de fondos, así como a las autoridades gubernamentales por atraso de pagos del subsidio lo que derivó en la suspensión repentina del servicio (El Ancasti: “El director desplazado en Tapso recibía subsidios para transporte de alumnos”, 6/10/2019; El Ancasti: “Principio de solución para escuela rural N° 29”, 25/10/2018).

Por último, proponemos una tercera etapa, correspondiente al período 2021-2025, durante la cual la producción normativa evidencia un cambio en el mecanismo, en el organismo responsable y en los actores intervinientes en la provisión del transporte escolar. En 2021, año marcado por el retorno a la presencialidad luego de la pandemia por COVID-19, el gobierno provincial, a través del Ministerio de Gobierno, Justicia y Derechos Humanos —del cual depende la Secretaría de Asuntos Municipales de Gobierno, Seguridad y Justicia, encargada de la comunicación y coordinación con los municipios—, realiza un aporte económico extraordinario a determinados gobiernos municipales con el fin de que éstos garanticen el traslado de los estudiantes hacia las escuelas secundarias rurales de sus respectivas jurisdicciones (Dcto. GJyDH N° 2287, 2021).

Para operativizar el nuevo mecanismo a cargo de los municipios, fue necesaria la intervención del Ministerio de Gobierno, Justicia y Derechos Humanos. Estas normativas pueden encontrarse digitalizadas en el digesto provincial y son de libre acceso. Este procedimiento se repetirá en los años 2022, 2023 y 2024, con la salvedad de que en los últimos años se mencionan convenios entre provincia y municipios, donde estarían detallados cada uno de los recorridos de transporte escolar por los que luego los municipios deberían rendir cuentas. Sin embargo, el relevamiento en los medios periodísticos locales muestra que los conflictos y las irregularidades en la efectivización del servicio continuaron en la etapa, y también se registraron polémicas por malversación de fondos por parte de funcionarios municipales (El Ancasti: “Chicos de todo Capayán se quedaron sin el Colectivo escolar”, 18/10/2021; Catamarca Ya: “¡Con los niños no! Recibe \$247.000.000 pero...”, 2023; El Ancasti: “Padres de alumnos de El Portezuelo reclaman por falta de transporte escolar”, 01/04/2024).

A continuación, realizamos una sistematización de la normativa provincial relevada respecto a la provisión de transporte escolar a escuelas secundarias rurales:

Cuadro 1
Normativas para la provisión de transporte escolar en contextos rurales

Norma	Año	Organismo que emite la norma	Descripción de la norma
Decreto ECyT. N° 2420	2014	Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología	Aprueba llamado a licitación pública para la adquisición de dos vehículos tipo minibús para el traslado de alumnos de dos escuelas secundarias dependientes de la Dirección de Educación Técnica y Formación Profesional.
Decreto ECyT. N° 2403	2014	Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología	Aprueba el llamado a licitación pública para la adquisición de cinco vehículos tipo minibús para el traslado de alumnos de dos escuelas secundarias dependientes de la Escuelas de Educación Especial.
Resoluciones N°545 y 547	2017	Ministerio de Educación	Otorga un subsidio destinado a solventar gastos de transporte en una escuela secundaria del departamento El Alto dependiente de la Dirección de Educación Rural.
Resolución N°570	2017	Ministerio de Educación	Aprueba lo actuado por la Dción. Pcial. de Administración, en la que se declara desierta la contratación de servicio de transporte para alumnos de escuelas secundarias rurales, zona I.
Resolución N°571	2017	Ministerio de Educación	Declara desiertas licitaciones de seis recorridos de transporte escolar, y desestima ofertas presentadas por únicos oferentes para otros dos recorridos. Aprueba recurrir al Sistema de Contratación Directa para la contratación de transporte escolar para escuelas secundarias rurales, zona II.

Resoluciones N° 578, 579, 580, 581	2017	Ministerio de Educación	Otorga un subsidio destinado a solventar gastos de transporte en una escuela secundaria rural del departamento La Paz dependiente de la Dirección de Educación Rural.
Resolución N°760	2017	Ministerio de Educación	Otorga un subsidio destinado a solventar gastos de transporte en una escuela secundaria rural del departamento La Paz dependiente de la Dirección de Educación Rural.
Resoluciones N° 801, 802, 803, 804, 805	2017	Ministerio de Educación	Otorga un subsidio destinado a solventar gastos de transporte en una escuela secundaria rural del departamento Tinogasta dependiente de la Dirección de Educación Rural.
Resolución N° 817	2017	Ministerio de Educación	Otorga un subsidio destinado a solventar gastos de transporte en una escuela secundaria rural del departamento El Alto dependiente de la Dirección de Educación Rural.
Resolución N° 827	2017	Ministerio de Educación	Otorga un subsidio destinado a solventar gastos de transporte en una escuela secundaria rural del departamento Tinogasta dependiente de la Dirección de Educación Rural.
Resolución N° 829	2018	Ministerio de Educación	Otorga un subsidio destinado a solventar gastos de transporte en una escuela secundaria rural del departamento Andalgala dependiente de la Dirección de Educación Rural.

Resoluciones N° 217 y 218	2018	Ministerio de Educación	Otorga un subsidio destinado a solventar gastos de transporte en una escuela secundaria rural del departamento Santa María dependiente de la Dirección de Educación Rural.
Resolución N° 238	2018	Ministerio de Educación	Aprueba recurrir al Sistema de Contratación Directa por Significación Económica para la contratación de transporte escolar para escuelas secundarias rurales de los departamentos de Capayán, El Alto, Santa Rosa y Andalgalá.
Dcto. GJyDH. N° 2287	2021	Ministerio de Gobierno, Justicia y Derechos Humanos	Otorga a las Municipalidades un aporte extraordinario no reintegrable, por \$ 21.588.286,54, conforme a un desembolso de cuotas destinado a la prestación de servicio de transporte escolar para el interior. Establece la obligatoriedad de las Municipalidades acatar mecanismo de rendición de cuenta mediante documentación respaldatoria.
Dcto. GJyDH. N° 2366	2021	Ministerio de Gobierno, Justicia y Derechos Humanos	Otorga a Municipalidades aporte económico extraordinario no reintegrable, por \$ 7.246.235,95, conforme a un desembolso de cuotas destinado a la prestación de servicio de transporte escolar para el interior Establece la obligatoriedad de las Municipalidades acatar mecanismo de rendición de cuenta mediante documentación respaldatoria.

<p>Dcto. GJyDH. N° 590</p>	<p>2022</p>	<p>Ministerio de Gobierno, Justicia y Derechos Humanos</p>	<p>Otorga a veintinueve municipalidades en concepto de aporte extraordinario por \$ 51.155.880,99, a pagarse en 3 cuotas consecutivas, la 1° y 2° cuota por \$ 17.151.960,33, cada una y la 3° cuota por \$ 16.851.960,33, destinado a la contratación para la prestación del servicio de transporte escolar el recorrido detallado en cada Convenio de Colaboración firmado por los Municipios para el ciclo lectivo 2022. Establece la obligatoriedad de las Municipalidades acatar mecanismo de rendición de cuenta mediante documentación respaldatoria</p>
<p>Dcto. GJyDH. N.° 612</p>	<p>2024</p>	<p>Ministerio de Gobierno, Justicia y Derechos Humanos</p>	<p>Otorga a veintinueve municipalidades un aporte extraordinario no reintegrable por \$248.260.342,07, a pagarse en un solo pago, en el marco de los Convenios celebrados con los Municipios, destinado a la contratación y/o prestación de transporte escolar en el recorrido detallado en cada Convenio de Colaboración firmada por cada uno de los municipios. Establece la obligatoriedad de las Municipalidades acatar mecanismo de rendición de cuenta mediante documentación respaldatoria.</p>

elaboración propia a partir del Mapa de la educación secundaria rural en la Argentina. Modelos institucionales y desafíos (FLACSO-UNICEF, 2020) y normativa relevada en digesto provincial.

En marzo del año 2025, a poco de iniciar las actividades áulicas en las escuelas, las noticias sobre la demanda de transporte escolar volvieron a ser reflejadas en los medios de comunicación local (El Esquiú: “Alumnos de Miraflores y Nueva Coneta sin transporte escolar: reclamo por falta de presupuesto”, 17/03/2025). Esta vez resonaron con las medidas del gobierno de signo libertario 2023-2027 que intervino en el funcionamiento y la reestructuración de servicios brindados por empresas nacionales de comunicación, vialidad y correos, por ejemplo con el cierre de oficinas postales o sucursales bancarias y despido de trabajadores; esto causó un alto impacto en las comunidades rurales. Este tipo de servicios tradicionalmente es garantizado por el Estado en las zonas rurales porque generalmente atiende a una menor demanda (poblacional) y se obtiene menor tasa de retorno para estos servicios (Cuervo, 2016). Pero son relevantes para las comunidades. Esta fase de política es definida por Peck y Tickell (2002) como “retroceso”, basada en la transformación del estado y las instituciones sociales y colectivas a través de procesos de desregulación y la desinversión y el retroceso en la provisión de servicios básicos y públicos por parte del estado.

Las derivas de la política de transporte de la provincia afectan principalmente a los estudiantes de zonas rurales. No ocurre lo mismo con los estudiantes de zonas urbanas que cuentan con la política de Boleto Estudiantil Gratuito que se gestiona anualmente e impacta en las tarjetas electrónicas SUBE. En definitiva, la agenda política local resuelve la cuestión del transporte con la matriz urbanocéntrica, mientras que para las comunidades rurales avanzó a fuerza de ensayo y error.

El posicionamiento de las comunidades rurales en su demanda por el acceso a la educación se sitúa claramente en el ámbito de la titularidad y el ejercicio de derechos, expresado en sus reclamos orientados a la exigibilidad de los mismos. Estas acciones generan, sin llegar a configurarse como un movimiento social, una dinámica comunitaria con “identidad rural”, que articula fuerzas internas y suma apoyos externos, particularmente a través de los medios de comunicación en su interacción con las autoridades gubernamentales. Aunque no puede definirse como un movimiento debido a su carácter fragmentado y episódico —manifestándose únicamente cuando el problema resurge—, la participación de las comunidades implica una defensa de la ruralidad y de sus formas de vida mediante la acción colectiva frente a las amenazas que las interrupciones en el servicio de transporte representan para su desarrollo.

Conclusiones

El análisis y discusión realizada evidencia la diversidad de estrategias adoptadas en la política de transporte a lo largo del tiempo, que fueron clasificadas en el texto en tres etapas, pasando de una gestión centralizada a una progresiva descentralización que fue del Ministerio de Educación a las escuelas, al Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y a los municipios. Aunque constantes, estas acciones son ineficientes para las necesidades rurales, prueba de ello, son las persistentes protestas que los medios de comunicación reflejaron. Los cambios en la regulación fueron en búsqueda de estrategias más adecuadas, sin embargo, el relevamiento de notas periodísticas indica que también las demandas de las comunidades educativas rurales, se mantuvieron durante el período indagado a través de la viralización y exposición pública de sus reclamos hacia los organismos estatales a cargo de garantizar el acceso de los estudiantes al derecho a la educación. Las manifestaciones de los estudiantes y la comunidad movilizadas exigieron soluciones a los organismos. Estas manifestaciones de presión a través de los medios de comunicación tienen lugar cuando la problemática para las comunidades es acuciante. El análisis realizado caracteriza a la primera etapa de la política de transporte

como de mayor centralización, que tuvo sus consecuencias negativas para las comunidades, al aplicar un modelo de administración que desconoció la particularidad de los diversos contextos rurales de la provincia, la cuestión de garantizar el acceso a la educación fue encontrando opciones de solución que no se mantuvieron en el tiempo y que salieron a relucir en periodos críticos como el regreso a clases después de las medidas de aislamiento adoptadas por el COVID 19 o el reajuste de las finanzas provinciales con el cambio de gobierno nacional de diciembre de 2024.

En los términos que desandamos la política de transporte escolar vinculado al derecho a la educación en la ruralidad encontramos una política que, aun atendiendo la cuestión, partió de un desconocimiento de las particularidades del contexto, a pesar de que la mitad de las escuelas secundarias de la provincia se encuentran en el ámbito rural y que un 20% de ellas se constituyeron después del año 2012. Los problemas como la falta o mal estado de caminos, las distancias de los recorridos de los estudiantes hasta la escuela, la dimensión de la población que asiste a las escuelas, la escasez de oferentes para brindar el servicio de transporte obstaculizó que se arribara a soluciones efectivas. En este proceso se trasladó la responsabilidad de administración de fondos a los municipios más cercanos a la ruralidad. Esta política se mueve en los marcos administrativos de descentralización, ocupa un lugar en la agenda más allá de la falta de planificación que afectó a las comunidades quienes durante más de 10 años persistieron en sus reclamos, que en el último tiempo confluyeron con los efectos de las políticas del gobierno libertario como la quita del Fondo de Incentivo Docente, reducción de subsidios a los servicios públicos, y la suspensión de la obra pública en el territorio nacional afectando a las poblaciones en las que la inversión privada no cubre estas necesidades.

A pocos años de la implementación de la obligatoriedad del nivel secundario, los esfuerzos por garantizar el acceso material atravesaron un derrotero de cambios, que dan cuenta de la búsqueda de variadas estrategias que no llegaron a consolidarse como efectivas. Identificamos en el origen de esta problemática una transformación de la concepción de la educación como derecho, que se manifiesta en la política educativa para efectivizar sin la incorporación de una definición más amplia de la ruralidad.

El acceso efectivo a la educación requiere de una nueva política que contemple la diversidad del entorno rural e integre la pluralidad de actores, voces y entendimientos sobre lo que significa lo rural. No se debe limitar a una incursión desde las previsiones administrativas tradicionales y urbanas. Es fundamental involucrar a las personas del extenso mundo rural y sus intereses en la política educativa, garantizando su participación formal. Para ello, se proponen espacios concretos de participación en el ámbito formal, como mesas comunitarias, asambleas vecinales y audiencias públicas, que permitan recoger y orientar las demandas expresadas mediante diversos medios y acciones directas en los planes de gestión

La evolución discontinua de las políticas de transporte, desde un modelo centralizado en la órbita provincial hacia esquemas descentralizados en los municipios, con un breve pasaje por una gestión institucional, evidencia una progresiva comprensión de la heterogeneidad rural. Esta falta de conocimiento inicial situó a las comunidades rurales en condiciones de mayor vulnerabilidad frente a las zonas urbanas y condicionó la capacidad estatal para dar respuestas oportunas, a menudo mediadas por la presión social y mediática.

Los documentos normativos y los discursos periodísticos muestran simultáneamente la persistencia de las demandas comunitarias y los esfuerzos del Estado provincial por atenderlas. En este sentido, el traspaso de la gestión del transporte escolar desde el Ministerio de Educación al ámbito de Justicia y Derechos Humanos no solo expresa un reordenamiento administrativo, sino que sugiere una problematización vinculada al derecho a la educación. En conclusión, los desafíos del contexto rural articulan lo social y lo económico con la política educativa que desempeña un papel central en la construcción de justicia social. Reconocer este entramado permite comprender que el transporte escolar es un componente esencial del derecho a la educación en territorios históricamente postergados.

Bibliografía

- Acosta, F. (2020). La sistematización estatal modelizadora y la segmentación en los orígenes y expansión de la escuela secundaria en la Argentina. *Revista del IICE*, (47), 23–40. <https://doi.org/10.34096/iice.n47.9637>
- Cabrera, A. L. (1971). Fitogeografía de la República Argentina. *Bol. Soc. Argentina. Bot.* 14: 1-42.
- Catalano y Garrido Millán (2025). *Movilidades de jóvenes estudiantes en espacios rurales. Aproximaciones a partir de un estudio de caso en Chancaní, provincia de Córdoba*. En Tapia, S. A. (Ed.). (2025). Movilidades escolares (in)justas: experiencias de jóvenes en escuelas secundarias de Buenos Aires, Córdoba y Sao Paulo. Teseo. <https://doi.org/https://www.doi.org/10.55778/ts310087368>.
- Crawford, S., & Ostrom, E. (1995). Gramática de las instituciones. *The American Political Science Review*, 89(3), 582–600. <https://doi.org/10.2307/2082975>
- Cuervo, H. (2016). *Understanding social justice in rural education*. <https://doi.org/10.1057/978-1-137-50515-6>
- Dirección Nacional de Asuntos Provinciales. (2018). *Catamarca: Informe sintético de caracterización socio-productiva*. Ministerio de Hacienda, Secretaría de Hacienda. <https://surli.cc/cspfhj>
- García Gutiérrez, A. (2014). Análisis documental de noticias de prensa en sistemas de información factual. *Revista Española de Documentación Científica*, 37(2), e046. <https://doi.org/10.3989/redc.2014.2.1094>
- Giarraca, N. (2001). ¿Una nueva ruralidad en América Latina? Clacso.
- González Cangas, Y. (2003). Juventud rural. Trayectorias teóricas y dilemas identitarios. *Revista Nueva Antropología*, 19(63), 153-175. <https://surl.lu/chcgsu>
- Gutiérrez, V. (2012) Políticas educativas y enseñanza agraria, una relación compleja Buenos Aires (Argentina), 1960-2010. *Revista Iberoamericana de Educación*.
- Gutiérrez, A. (2012), ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte, *Bitácora*, vol. 21, núm. 2, pp. 61-74.
- Gutiérrez, A y Pereyra, L. (2019). La movilidad cotidiana en ciudades argentinas. Un análisis comparado con enfoque de género, Lavboratorio. *Revista de Estudios sobre Cambio Estructural y Desigualdad Social*, núm. 29, pp. 142-165.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). (s.f.). *Glosario*. Recuperado el 30 de abril de 2025, de <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Institucional-Indec-Glosario>
- Kessler, G. (2006). La investigación social sobre juventud rural en América Latina. Estado de la cuestión de un campo en conformación. *Revista Colombiana de Educación* (51), 16-39. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=413635245002>
- Lionetti, L. (2018). La “territorialidad” en la educación rural en Argentina. Miradas macro y aproximaciones micro. En Obino Corrêa Werle, Flávia, Lopez, Oresta y Triana, Alba Nidia (Orgs.). *Educação rural na América Latina* (pp. 135-156). Sao Leopoldo: Oikos
- Mapa de Accesibilidad a las Escuelas Argentinas (2020) Fundación Bunge and Born <https://www.fundacionbyb.org/mapa-escuelas>
- Ministerio de Educación de la Nación. (s.f.). Sistema de Consulta de Datos Educativos Nacionales: Nivel Secundario Común. Recuperado el 30 de abril de 2025, de <https://data.educacion.gob.ar/nivel/secundario-comun>

- Meléndez, C.E (2024). La política educativa nacional en escuelas secundarias rurales de Catamarca Argentina (2012-2019). *Revista Educación, Política y Sociedad*.
- Miano, M.; Romero Acuña, M y Zattera, O. (2020). En Diego Juárez Bolaños, Alicia Eugenia
- Olmos y Elkin Ríos-Osorio, editores académicos *Educación en territorios rurales en Iberoamérica /Rionegro*: Fondo Editorial Universidad Católica de Oriente. <https://surl.li/toxmgo>
- Nogar, C. (2010). Los espacios rurales en transformación. Cambios y escenarios. Un abordaje teórico. En A.G. Nogar y G.P. Jacinto (Comps.), *Los espacios rurales. Aproximaciones teóricas y procesos de intervención en turismo rural* (pp. 13-34). La Colmena.
- Ochoa Ayala, Silvia (2019), “El viaje como espacio escolar. Desigualdades múltiples en el entorno”, *Reencuentro. Análisis de Problemas Universitarios*, vol. 30, núm. 77, pp. 35-52.
- Organización de las Naciones Unidas. (2016). *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos* (1.ª ed.). Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, Secretaría de Derechos Humanos y Pluralismo Cultural.
- Ostrom, E. (2015). *Comprender la diversidad institucional*. Fondo de Cultura Económica.
- Peck, J. & Tickell, A. (2002) “Neoliberalizing space”, *Antipode* 34 (3), pp: 380-404.
- Petitti, E., Rodriguez, L. (2025) La escuela rural en las provincias y la formación docente: balance de la producción historiográfica (fines del siglo XIX y primera mitad del siglo XX). *Pasado abierto*. file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/8678-32494-1-PB.pdf
- Ponce, E. (2012). Circuitos aciagos. El comportamiento Estado-capital en Catamarca entre 2001 y 2004. En *Paisajes en disputa. Una cartografía de la conflictividad social en la provincia de Catamarca (2001–2004)*. Encuentro Grupo Editor, Facultad de Humanidades UNCA.
- Quiroga, D. E., de Oliveira Lira, J. R., Gómez, P. M. S., Yuni, J. A., Barros, M. G., & Macías, N. G. (2023). Condiciones de vida y expectativas de migración en jóvenes de los últimos años del nivel secundario de escuelas de Argentina: Años 2017-2018. *Idéias*, 14, 1–30. <https://doi.org/10.20396/ideias.v14i00.8671603>
- Reboratti, C. (2014). El noroeste entre la globalización y la marginación. *Geograficando*, 10(2). <https://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/article/view/Geov10n02a06>
- Romero, J. (2012). Lo rural y la ruralidad en América Latina: categorías conceptuales en debate. *Psicoperspectivas*, 11(1), 8–31. <https://surl.lu/nmnpkw>
- Ruiz, G. R. (2020). *El derecho a la educación: Definiciones, normativas y políticas públicas revisadas*. Editorial Eudeba. ISBN 978-950-23-2971-0.
- Tapia, M. G., Meléndez, C. E., & Yuni, J. A. (2022). Una experiencia de escolarización en el contexto rural en la Puna Argentina. *Revista de Estudios y Experiencias en Educación*, 21(47), 12–30. <https://doi.org/10.21703/0718-5162202202102147001>
- Tapia, S. A. (2025). Movilidades escolares (in)justas: experiencias de jóvenes en escuelas secundarias de Buenos Aires, Córdoba y Sao Paulo. Teseo. <https://doi.org/https://www.doi.org/10.55778/ts310087368>.
- Tomasevski, K. (2002). *Contenido y vigencia del derecho a la educación*. Instituto Interamericano de Derechos Humanos.

UNICEF–FLACSO. (2020). *Mapa de la educación secundaria rural en la Argentina: Modelos institucionales y desafíos*. (Serie: Generación Única). FLACSO - UNICEF.

Verón Ponce, M. B. (2015). Políticas sociales en la puna catamarqueña, entre la pobreza y las promesas de desarrollo. *Boletín de Estudios Geográficos*, (104).

REFERENCIAS

Congreso de la Nación. (2006). Ley de Educación Nacional (Ley N.º 26.206). <https://surl.li/xjovzt>

Congreso de la provincia de Catamarca. (2013). Ley N.º 5381: Ley de Educación. Recuperado el 30 de abril de 2025, de https://digesto.catamarca.gob.ar/ley/ley_detail/196

Gobierno, Justicia y Derechos Humanos. (s.f.). Decreto GJyDH N.º 590. Digesto Jurídico Catamarca. https://digesto.catamarca.gob.ar/decreto/decreto_detail/891

Gobierno, Justicia y Derechos Humanos. (s.f.). Decreto GJyDH N.º 2287. Otórgase a las municipalidades detalladas... Digesto Jurídico Catamarca. <https://surl.li/cyefcb>

Gobierno, Justicia y Derechos Humanos. (2024, 6 de junio). Decreto GJyDH N.º 612. Otórgase un aporte extraordinario no reintegrable por \$248.260.342,07. Boletín Oficial de la provincia de Catamarca N.º47. <https://surl.li/rkqihp>

Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología. (s.f.). Decreto ECyT N.º 2420. Autorízase a la Dirección de Educación Técnica y Formación Profesional a efectuar Llamado a Licitación Pública N.º 06/2014. Digesto Jurídico Catamarca. <https://surl.li/buoucg>

Resolución 515/78; Reglamento de escuelas comunes. Consejo General de Educación de Catamarca. (1981). Boletín Oficial de la Provincia de Catamarca.

Andalgalá al Instante (2015). <https://surl.li/tsprtx>

Belén es Noticia (2012). <https://surl.li/qsxktd>

Catamarca Ya. (2023). ¡Con los niños no! Recibe \$247.000.000 pero.... <https://surl.li/yyzalq>

El Ancasti. (2013, 11 de abril). Corpacci destacó las acciones del Estado en educación. El Ancasti. <https://surl.li/tfgdou>

El Ancasti. (2014, 17 de mayo). Toma escolar en Las Cañas por falta de transporte. El Ancasti. <https://surl.li/czdcgb>

El Ancasti. (2015, 17 de agosto). Nuevos cortes de ruta. El Ancasti. <https://surl.li/alyhwy>

El Ancasti. (2018, 25 de octubre). Principio de solución para escuela rural N.º 29. El Ancasti. <https://surl.li/buqiqd>

El Ancasti. (2019, 6 de abril). Cortes de ruta en Andalgalá por falta de transporte escolar. El Ancasti. <https://surl.li/jysxur>

El Ancasti. (2019, 21 de marzo). Tomaron la escuela N.º 490 de Miraflores por falta de transporte. El Ancasti. <https://surl.li/ipfuad>

El Ancasti. (2021, 18 de octubre). Chicos de todo Capayán se quedaron sin el colectivo escolar. El Ancasti. <https://surl.li/pxhnib>

El Ancasti. (2024, 1 de abril). Padres de alumnos de El Portezuelo reclaman por falta de transporte escolar. <https://surl.li/bcwwsi>

El Ancasti. (2025, 17 de marzo). Alumnos de Miraflores y Nueva Coneta sin transporte escolar: reclamo por falta de presupuesto. El Ancasti. <https://surl.li/rdkwms>

El Esquiú. (2013, 21 de enero). La Gobernadora entregó 10 minibuses para niños del interior. El Esquiú. <https://surl.li/bkovkh>

El Esquiú. (2016, 14 de marzo). Escuelas: vuelven los cortes y reclamos. El Esquiú. <https://surl.lu/fmollk>

AmeliCA

Disponible en:

<https://portal.amelica.org/amei/amei/journal/181/1815522008/1815522008.pdf>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en portal.amelica.org

AmeliCA

Ciencia Abierta para el Bien Común

Cecilia Evangelina Melendez, Lucía Camila Coronel,
María Gabriela Tapia

**El largo camino hacia la educación en contextos rurales.
Un recorrido por las políticas de transporte**

**The long road to education in rural settings: A look at
transportation policies**

**O longo caminho para a educação em ambientes rurais:
um olhar sobre as políticas de transporte**

*Estudios Rurales. Publicación del Centro de Estudios de la
Argentina Rural*

vol. 16, núm. 33, 2026

Universidad Nacional de Quilmes, Argentina

estudiosrurales@unq.edu.ar

ISSN: 2250-4001

DOI: <https://doi.org/10.48160/22504001er33.663>



CC BY-NC-SA 4.0 LEGAL CODE

**Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-
CompartirIgual 2.5 Argentina.**