

# La movilidad urbana infantil en la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (2009-2010).

Arévalo, Carla y De Grande, Pablo.

Cita:

Arévalo, Carla y De Grande, Pablo (2021). *La movilidad urbana infantil en la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (2009-2010)*. XVI Jornadas Argentinas de Estudios de Población. Asociación Argentina de Estudios de Población / Universidad Nacional de Salta, Salta.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/pablo.de.grande/71>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/pcWP/zSz>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.  
Para ver una copia de esta licencia, visite  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>.

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

**XVI Jornadas Argentinas de Estudios de Población - III Congreso  
Internacional de Población del Cono Sur, 13-15 de octubre de 2021**

**La movilidad urbana infantil en la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del  
Área Metropolitana de Buenos Aires (2009-2010)**

Carla Arévalo (carla.arevalo.wierna@gmail.com)

Instituto de Estudios Laborales y del Desarrollo Económico (Universidad Nacional de Salta)  
– Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Ciudad de Salta,  
Salta, Argentina.

Pablo De Grande (pablodg@gmail.com)

Instituto de Investigación en Ciencias Sociales (Universidad del Salvador) – Consejo  
Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Ciudad de Buenos Aires,  
Argentina.

**Resumen**

Este trabajo utiliza la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (2009-2010) para aproximarse a las prácticas de circulación diaria de niñas, niños y adolescentes. A partir del conocimiento de viajes del día anterior que esta encuesta facilita, se caracterizan los movimientos de niños y adolescentes de entre 3 y 17 años, buscando cuantificar en primer lugar el peso que las actividades de socialización, educación y salida con motivos funcionales tienen en sus vidas cotidianas. Estas tres dimensiones o niveles de interacción son evaluados según grupo etario, nivel socioeconómico y sexo, para identificar los cambios que experimentan a lo largo del ciclo de vida y según la posición social (de capital educativo y género). Se espera por medio de estas indagaciones aportar a la producción de conocimiento referido tanto al uso del espacio urbano como de las prácticas de interacción y sociabilidad en que cotidianamente se involucran los niños y adolescentes del Área Metropolitana de Buenos Aires.

## Introducción

Desde inicios del siglo XX, los estudios sobre infancia dan cuenta de crecientes regulaciones sobre la circulación infantil: la calle comenzaba a ser vista como un ámbito poco propicio para el desarrollo moral de los niños<sup>1</sup>, mientras el incremento del tránsito automotor sumaba una nueva preocupación a padres, madres y otros actores dedicados a la promoción de la “buena crianza” (Colángelo, 2012; De Paz Trueba, 2014; Zapiola, 2009). En ese devenir, el hogar familiar, bajo el amparo de la figura maternal-femenina, se convirtió en el espacio en que, por oposición a la calle, los niños debían ser mantenidos para no correr riesgos indeseables (Aguilar, 2013; Nari, 2004)

Sin embargo, hacia final del siglo pasado, esta preocupación toma un renovado impulso con dirección opuesta: ¿han perdido los niños su capacidad de circular? En Inglaterra, Hillman e (1990) analizó la abrupta disminución que entre las décadas de 1970 y 1990 tuvo la circulación cotidiana de niñas y niños sin la supervisión de adultos. Otras investigaciones confirmaron esta tendencia en otros países, y comenzaron a señalar esta ausencia de circulación independiente como un problema para el desarrollo personal y la autonomía progresiva de los niños (Shaw et al., 2013). Desde entonces, varias líneas de investigación han buscado comprender a partir de la movilidad cómo los niños en diferentes contextos sociales y culturales se desplazan y participan de espacios de socialización dentro y fuera de sus viviendas (Cortés Morales. y Christensen, 2017).

Este estudio propone continuar la producción de miradas espaciales/territoriales respecto de las formas en que las rutinas diarias de los niños tienen lugar en la región de Buenos Aires (Arévalo y De Grande, 2021; De Grande, 2013). Se aborda la infancia a partir de la interrelación cotidiana entre el espacio geográfico y el despliegue de sus actividades.

El análisis de la espacialidad toma por supuesto que la distribución física de los procesos sociales está imbricada en mecanismos de doble condicionamiento entre lo social y lo material, donde ambos se afectan y modulan de maneras muchas veces difusas (Bourdieu, 1993). Conocer mejor la distribución espacial de los fenómenos sociales debe permitir poder

---

<sup>1</sup> Salvo indicación que señale lo contrario, cuando en el texto referimos a “niños”, nos referimos a niñas y niños. De igual modo, al referir a los adolescentes, nos referimos a este grupo etario siendo indistinto para la referencia su adscripción de género.

comprender mejor sus lógicas de funcionamiento y sus esquemas concretos de concentración y difusión en la población estudiada.

Si bien la idea de considerar el espacio como un factor que condiciona las dinámicas cotidianas no es nuevo (Ainsworth, 2002; Gravano, 2005; Piovani, 2011; Park et al., 1925; Wirth, 1928), sí lo es en el país la disponibilidad de fuentes estadísticas secundarias que den cuenta de las trayectorias de movilidad y de la localización espacial de las poblaciones (Miraglia, 2017, EMD-AMBA).

A partir de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (EMD-AMBA) relevada en 2009-2010, se busca establecer en de qué formas los niños de la región se desplazan cotidianamente, para qué lo hacen, con qué personas y actividades esto los pone en contacto, atendiendo a las diferentes realidades de las infancias. Así, el objetivo de este trabajo es describir un conjunto de características de la circulación cotidiana infantil en el AMBA.

### **Metodología y fuentes**

Las encuestas de movilidad domiciliaria (también llamadas encuestas de origen-destino) son relevamientos en los cuales se registran los desplazamientos realizados en un período de tiempo por los participantes. A finales de 2009 e inicios de 2010, el INDEC junto al Ministerio de Transporte, realizaron una encuesta de estas características en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Esta encuesta adoptó la modalidad de “encuesta de hogar”, es decir, aplicó un cuestionario para relevar viajes en forma presencial en 22.170 hogares del área de estudio. Para todos los miembros del hogar de tres años y más, se solicitaba enumerar los viajes realizados el día anterior a la visita, tomando como condición que se hayan extendido por tres cuadras o más (al menos 300 metros) (ENMODO, 2010).

De cada viaje se especificó si constaba de uno o varios tramos; la localidad de origen y destino, la duración en minutos, el motivo del viaje y la frecuencia habitual de ese desplazamiento. Fueron registrados durante el relevamiento 102.784 viajes, incluyendo además de la información de cada viaje realizado por los miembros de cada hogar (a partir de 3 años de edad) atributos individuales de las personas, de las viviendas y de los hogares. Los miembros del hogar eran registrados hayan o no realizado viajes, incluidas personas sin límite de edad (en total, 70.321 personas).

Con el fin de caracterizar la movilidad infantil del AMBA, realizaremos un análisis descriptivo combinando información de las bases de microdatos de viajes y personas. Entendiendo la diversidad de modos, duración y motivos de viajes a través de las infancias determinadas por diferencias en las edades, los géneros, las condiciones sociales y los entornos familiares, se presentan agrupaciones de la información que muestran perfiles bajo estas consideraciones.

En el nivel bajo se concentraron 60,7% de los niños. Es decir, casi 7 de cada 10 niños y adolescentes conviven con un/a jefe/a de hogar cuyo nivel de estudios es bajo. En el nivel medio se ubicó un 20,7% de los niños y en el nivel alto de capital educativo un 18,6% de los niños.

## Resultados

Cursar estudios fue el principal destino de las niñas y niños de entre 3 y 17 años, totalizando el 80,2% de los viajes (Figura 1). Aquellos por motivos sociales, como visitar familiares y amigos, tienen una participación de 9,5% del total de viajes realizados, y los viajes relacionados a actividades funcionales (por motivo salud, para realizar compras, trámites o motivos laborales), 9,2%.

Figura 1. Distribución de viajes por edad, sexo y capital educativo según motivo agrupado (n=12,942 viajes)

Edad	Educativo	Actividades sociales	Actividades funcionales	Otros	Total
<b>Edad</b>					
3-5	70,4	10,2	17,2	2,2	100,0
6-12	85,3	7,0	6,8	0,9	100,0
13-17	77,2	12,5	9,2	1,1	100,0
<b>Sexo</b>					
Femenino	80,7	9,1	8,9	1,3	100,0
Masculino	79,6	9,8	9,6	1,0	100,0
<b>Capital educativo*</b>					
Bajo	80,7	8,4	10,1	0,9	100,0
Medio	81,6	8,8	8,7	1,0	100,0
Alto	77,4	12,9	7,7	2,1	100,0
<i>Total</i>	<i>80,2</i>	<i>9,5</i>	<i>9,2</i>	<i>1,2</i>	<i>100,0</i>

Fuente: elaboración propia en base a microdatos de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (2010).

\* Calculado a partir del máximo nivel educativo alcanzado del jefe de hogar. Bajo: secundaria incompleta o menos. Medio: secundaria completa sin estudios superiores. Alto: estudios superiores completos o incompletos.

Las diferencias por género son inferiores a 1 punto porcentual (pp) en todas las categorías de viajes, dando cuenta de patrones poco marcados por género en las prácticas de movilidad. En la apertura por capital educativo, se observa un mayor grado de movilidad en los niños y adolescentes en hogares con mayor capital para actividades sociales, a la vez que se encuentran involucrados en menos desplazamientos para actividades funcionales (Figura 1).

A partir de esta distribución, vamos a analizar en el siguiente apartado las formas de desplazamiento con fines educativos de niños y adolescentes, para retomar los demás motivos de circulación en el apartado posterior.

### *Movilidad infantil por motivos educativos*

Siendo la escuela una actividad que ocurre de lunes a viernes, y conociendo los altos niveles de asistencia indicados, es esperable el gran impacto de los desplazamientos diarios para ir a la escuela en el total de desplazamientos de niños y adolescentes que pudimos observar en la Figura 1. Sin embargo, es menos conocido cómo son esos viajes. ¿Son distancias que permiten completarlas a pie? ¿Cuánto tiempo del día insumen? ¿Qué tanto el transporte público media en la asistencia escolar?

Para los grupos de 3 a 12 años, la proporción de viajes hacia instituciones educativas inferiores a 15 minutos alcanzó a la mitad de los casos (50,1% y 49,4% en cada uno de ambos grupos), mientras que para quienes estaban entre 13 y 17 años este valor fue algo inferior (44%) (Figura 2). Los viajes entre 15 minutos y media hora reunieron al 39,6% de los casos, existiendo un 12,8% de los encuestados que había viajado más de media hora en el día de referencia para acceder a su establecimiento educativo.

Es importante considerar que los tiempos indicados corresponden al viaje hacia la escuela, es decir, que quienes registraron 20 minutos como tiempo de viaje, dedican 40 minutos entre el viaje de ida y el viaje de vuelta para poder asistir a la escuela.

Figura 2. Tiempo de viaje (n=9971) y medios de transporte más utilizados (n=10160) para acceder a los establecimientos educativos por edad

Edad	Duración*			Medio					
	hasta 15 min.	15 a 29 min.	30 minutos y más	A pie	Colectivo	Auto	Transporte escolar	Bici	Otros**
3-5	50,1	37,4	12,5	49,8	13,9	21,0	5,4	4,0	3,2
6-12	49,4	39,3	11,2	53,9	19,2	14,5	7,0	2,1	2,6
13-17	44,0	40,9	15,2	44,0	29,3	10,5	1,5	,83	3,7
<i>Total</i>	<i>47,7</i>	<i>39,6</i>	<i>12,8</i>	<i>50,0</i>	<i>25,3</i>	<i>14,0</i>	<i>4,9</i>	<i>1,9</i>	<i>3,1</i>

Fuente: elaboración propia en base a microdatos de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Área

Metropolitana de Buenos Aires (2010).

\* La duración es la suma del tiempo destinado en todos los viajes realizados el día anterior a la encuesta desde el hogar a la escuela.

\*\* Incluye viajes realizados en taxi, subterráneo, ferrocarril o motocicleta. Entre estos medios de transporte el taxi es el que prevalece con 1,8%. El resto no supera el 0,7%.

Se observa que los adolescentes realizan recorridos de mayor duración, o más distantes, que los niños en edad primaria o de nivel inicial. A pesar de eso, la proporción de niños que se desplazan más lejos no varió sensiblemente al comparar las edades más próximas a cada nivel educativo (inicial, primario y secundario). Sí existen diferencias al observarse el medio por el que viajan. La cantidad de chicos de edad correspondiente a educación secundaria que usan el colectivo (ómnibus) para ir a la escuela supera a aquellas con edad de educación primaria (29,3% vs. 19,2%). Algo más suave es la pendiente de niños que son llevados en automóvil, los cuales alcanzan al 21% para el nivel inicial, 14,5% para el nivel primario y 10,5% para el nivel secundario. Dado que la encuesta no consigna la distancia exacta recorrida, podemos sin embargo inferir que en la medida en que los tiempos se mantuvieron constantes, pero el uso de transporte público aumentó (al aumentar la edad), el acceso a la educación secundaria requirió recorrer distancias mayores.

El medio de transporte utilizado por niñas y niños varió sustancialmente según sea el ámbito de gestión educativa. Mientras que 6 de cada 10 niños que asisten a un establecimiento público lo hacen a pie, solo 32,8% de aquellos en establecimientos de gestión privada van a cursar caminando. La distribución muestra que un porcentaje importante de niñas y niños en escuelas privadas van en auto (28,7%) en relación a un porcentaje menor de aquellos en escuelas públicas (6,4%). La frecuencia de niños en establecimientos privados que van en transporte escolar cuadruplica a los niños de escuelas públicas (9,4% versus 2,6%),

Estas diferencias pueden ser atribuidas a la cercanía de escuelas estatales, generalmente presentes en la mayoría de los barrios de zona urbana en la Argentina, como también a la asociación entre la asistencia a establecimientos privados con una mayor capacidad económica. Las brechas en el uso de transporte privado (auto) se observan tanto en el nivel primario como secundario, a la vez que cobra relevancia el uso de transporte público usado de manera relativamente igualitaria por unos y otros (21,4% estudiantes de establecimientos privados y 27,4% estudiantes de establecimientos públicos).

Otro aspecto que permite conocer esta fuente de información es qué tan frecuente es que quienes viven en las diferentes áreas de la ciudad se desplacen fuera de sus zonas de residencia. En el caso de los desplazamientos para fines educativos, se trata de movimientos con frecuencia diaria, que sugieren -cuando alcanzan a localidades o partidos diferentes al de residencia- la existencia de costos significativos de tiempo y dinero para implementar esa movilidad, a la vez que representan una potencial fuente de oportunidades de socializar y entrar en conocimiento con otras áreas de la ciudad.

En la Figura 3 se observa que las instituciones educativas a las que asistió la población menor de 18 años encuestada estuvieron en un 60,4% de los casos en la localidad o barrio de residencia.

Figura 3. Movimientos subregionales para el acceso a establecimientos educativos (n=10107)

Edad	Mismo partido o comuna	Misma localidad o barrio	Desde conurbano a CABA	Desde CABA al conurbano
3-5	80,6	62,4	1,9	0,5
6-12	82,7	63,7	2,7	0,2
13-17	77,4	54,3	3,2	0,5
<i>Total</i>	<i>80,7</i>	<i>60,4</i>	<i>2,8</i>	<i>0,4</i>

Fuente: elaboración propia en base a microdatos de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (2010).

Si consideramos la comuna (para la ciudad de Buenos Aires) o el municipio (para conurbano bonaerense) esta cifra asciende al 80,7% de los casos. El tránsito de niños y adolescentes que se traslada desde el conurbano a la ciudad de Buenos Aires para cursar estudios es reducido: solo el 2,8% viaja desde un partido del conurbano hacia un centro educativo de la ciudad de Buenos Aires. El tránsito inverso es todavía menos frecuente: 0,4% de los niños y adolescentes de la ciudad de Buenos Aires se desplazan hacia el conurbano bonaerense para cursar estudios. Estos pequeños porcentajes equivalen a un desplazamiento hacia la CABA de

53.240 niños y adolescentes por motivos educativos, en relación a 6.748 que salen de la CABA hacia el conurbano con este mismo fin.

A medida que las niñas y niños crecen, desarrollan de manera progresiva su autonomía (Bruñol, 1997). Es de esperar que los niños más pequeños sean más acompañados durante el trayecto del hogar hacia la escuela, que los más grandes. En efecto, 7 de cada 10 niñas y niños de entre 3 y 5 años que fueron a la escuela el día anterior a la encuesta han sido acompañados por un miembro de su hogar. Ese porcentaje disminuye en el nivel primario a 46,5% y en el secundario a 24%.

Es conocido que la división de tareas domésticas es distribuida de manera desigualitaria entre hombres y mujeres (Arévalo y Paz, 2015). A partir de la información de la encuesta de movilidad, es posible advertir que el acompañamiento de los niños a la escuela recae en mayor medida en mujeres que en varones: 3 de cada 4 personas que han realizado al menos un viaje para dejar o recoger de un centro educativo a un miembro del hogar son mujeres.

#### *Movilidad infantil por otros motivos*

Si bien, tal como se observó anteriormente, el 80,2% de los viajes que realizaron en el día de referencia los niños y adolescentes encuestados fueron para asistir a escuelas y colegios, resta investigar cómo se distribuyó el resto de los desplazamientos registrados en el día de referencia.

La encuesta ofrecía diecinueve posibles motivos para los viajes<sup>2</sup>, los cuales hemos organizado para investigar las prácticas diarias de los niños en dos grandes grupos: socialización y organización diaria.

El grupo de actividades de socialización involucra el participar de actividades recreativas, actividades extracurriculares (talleres y deportes), y el visitar amigos y familiares.

El grupo de actividades de la organización diaria reúne la realización de trámites, compras, atención de salud, acompañar a otros y desplazarse por razones laborales (propias o de los adultos de referencia).

#### Actividades de socialización

---

<sup>2</sup> Estos motivos eran: Lugar de trabajo, Asunto Laboral, Cursar estudios, Estudios (otros), Salud, Compras, Deportes, Recreación, Gastronomía, Amigos, Familia, Social, Culto, Personal, Trámites, Dejar-recoger miembro del hogar a centro educativo, Dejar-recoger miembro del hogar a otro lugar, Dejar-recoger miembro del hogar a no miembro del hogar, Otro.

En las actividades de socialización se advierte un aumento en la capacidad de movimiento de los niños a medida que son mayores, siendo un 6% los niños que participaron de alguna salida de este tipo en el día de referencia entre los 3 y 5 años, y un 9,2% para el caso de los jóvenes de entre 13 y 17 años (Figura 4).

En la composición de estas salidas, se advierte que mientras los contactos con familiares se mantienen relativamente estables en los tres grupos de edad (con su máximo entre 3 y 5, de 2,5%), el ver amigos y hacer salidas sociales pasan de 0,9% y 0,8% en los primeros grupos de edad y a 2,2% al grupo de 13 a 17 años.

Las actividades extracurriculares también son más frecuentes en las edades más grandes, pasando de 1,5% en el grupo más joven a 2,6% en el grupo intermedio y llevando a 4,5% en el grupo de 13 a 17 años.

Figura 4. Porcentaje de niños/as y adolescentes que se desplazó para realizar actividades de socialización por grupos de edad, sexo y nivel educativo del jefe de hogar (n=16.699)

	Visitar familiares	Ver amigos y salida social	Recreación	Actividades extracurriculares	Al menos una actividad de socialización
<b>Edad</b>					
3-5	2,5	0,9	1,3	1,5	6,0
6-12	1,6	0,8	0,7	2,6	5,4
13-17	2,0	2,2	1,3	4,5	9,2
<b>Sexo</b>					
Femenino	1,8	1,3	1,0	2,9	6,6
Masculino	2,0	1,3	1,0	3,7	7,0
<b>Capital educativo*</b>					
Bajo	2,0	0,9	0,9	2,1	5,5
Medio	1,4	1,1	0,9	3,2	6,3
Alto	2,1	2,7	1,6	5,8	11,4
<i>Total</i>	<i>1,9</i>	<i>1,3</i>	<i>1,0</i>	<i>3,0</i>	<i>6,8</i>

Fuente: elaboración propia en base a microdatos de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (2010).

\* Calculado a partir del máximo nivel educativo alcanzado del jefe de hogar. Bajo: secundaria incompleta o menos. Medio: secundaria completa sin estudios superiores. Alto: estudios superiores completos o incompletos.

Nuevamente, las diferencias por género no superan 1 pp. En cambio, en términos de posición social de los hogares -caracterizada por medio del capital educativo del jefe de hogar- existen marcadas desigualdades en la movilidad infantil para la socialización. La proporción de niños

y jóvenes que se movilizaron por alguna de estas razones en el estrato alto duplica en cantidad al estrato más bajo (Figura 4): mientras que 5,5% de la muestra lo hizo en el primero, 11,4% lo hizo en el último. En el caso de la posibilidad de visitar amigos, esta relación es aún mayor (0,9% vs 2,7%), distancia que también se observa en el caso de las actividades extracurriculares, de las que 2,1% de los menores encuestados participó en el estrato bajo, mientras que 5,8% lo hicieron en el estrato alto.

Respecto de las distancias y medios para hacerlo, para las actividades de socialización, un 25,1% ocurrieron a más de 30 minutos de distancia. Para la edad de 3 a 5 años, el medio de transporte más frecuente fue el automóvil, aunque a un nivel muy similar al traslado a pie (33% versus 31,8%), mientras que para el grupo de entre 6 y 12 años fue el ir a pie, 39,6%. En el caso de los jóvenes de entre 13 y 17 años, el modo de moverse más usado también fue el ir a pie (40,6%), seguido por el uso del transporte público (colectivo), 38,1% (Figura 5).

Figura 5. Tiempo de viaje (n=1021) y medios de transporte más utilizados (n=1046) para realizar actividades sociales

Edad	Duración*			Medio			
	hasta 15 min.	15 a 29 min.	30 minutos y más	A pie	En colectivo	Auto	Otros**
3-5	40,2	35,1	24,7	31.8	25.4	33.0	7.2
6-12	44,1	34,3	21,6	39.6	25.1	28.1	6.6
13-17	33.5	38.4	28.1	40.6	38.1	15.5	8.2
<i>Total</i>	<i>39.0</i>	<i>36.3</i>	<i>25.1</i>	<i>38.7</i>	<i>31.0</i>	<i>23.2</i>	<i>7.4</i>

Fuente: elaboración propia en base a microdatos de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (2010).

\* La duración es la suma del tiempo destinado en todos los viajes realizados el día anterior a la encuesta por motivo socialización.

\*\* Incluye viajes realizados en taxi, subterráneo, ferrocarril o motocicleta. Entre estos medios de transporte el taxi es el que prevalece con 3,8%. El resto no supera el 2,3%.

### *Actividades de la organización diaria*

La encuesta utilizada permite analizar, además de los viajes a la escuela, la movilidad que hemos agrupado como ‘funcional’. Esta incluye la atención de salud, la realización de compras y trámites y la resolución de asuntos laborales. En todos los casos esto puede referir (y en su mayoría lo hace) a compras, trámites y cuestiones de los adultos del hogar, a los cuales los niños y adolescentes acompañan.

En este tipo de movilidad, el grupo de entre 6 y 12 años es el que menor participación muestra (3,8%). Esto es consistente con ser una franja etaria en la cual aún no disponen de las responsabilidades ni la autonomía de la adolescencia, pero al mismo tiempo no requieren ser llevados junto con los adultos en la totalidad de sus desplazamientos (como ocurre con los más pequeños) (Figura 6). Entre las actividades que pueden observarse, la salud, aparece como una necesidad de movilidad descendente en estos tramos de edad. Por el contrario, los viajes por actividades laborales son crecientes con la edad y llegan a ocupar a un 2,1% de los jóvenes en la franja de los 13 a 17 años, llegando así a triplicar la probabilidad de realizar un viaje por asuntos laborales o al lugar de trabajo en relación a los niños de 3 a 12 años.

Figura 6. Porcentaje de niños/as y adolescentes que se desplazó para realizar actividades de la organización diaria (n=16.699)

	Compras y trámites	Salud	Dejar o recoger a otros	Trabajo	Al menos una actividad de organización diaria
<b>Edad</b>					
3-5	2,1	1,6	2,4	0,7	6,7
6-12	1,3	1,4	0,7	0,6	3,8
13-17	2,2	0,8	0,9	2,1	5,8
<b>Sexo</b>					
Femenino	1,7	1,2	1,2	0,9	4,9
Masculino	1,8	1,2	1	1,4	5,2
<b>Capital educativo*</b>					
Bajo	1,9	1,3	1,0	1,3	5,4
Medio	1,6	1,3	0,9	1,1	4,8
Alto	1,3	1,1	1,7	0,6	4,3
<i>Total</i>	<i>1,8</i>	<i>1,2</i>	<i>1,1</i>	<i>1,1</i>	<i>5,0</i>

Fuente: elaboración propia en base a microdatos de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (2010).

\* Calculado a partir del máximo nivel educativo alcanzado del jefe de hogar. Bajo: secundaria incompleta o menos. Medio: secundaria completa sin estudios superiores. Alto: estudios superiores completos o incompletos.

Los resultados muestran que niñas y niños con menor capital educativo en sus hogares realizan más viajes por compras y trámites que aquellos con mayor capital. Es posible suponer que los hogares con mayor capital tengan más recursos para realizar trámites y compras sin necesidad de llevar a los niños con ellos. Así, estos tienen menor probabilidad de

realizar viajes para trámites y compras. Los viajes por salud no muestran diferencias sustanciales por capital educativo.

La distancia a la que se gestionaron estas actividades fue similar a la observada para las actividades de socialización, estando un 13,8% a más de 30 minutos (Figura 7). Es decir, que la gran mayoría (86,2%) de las niñas y niños destinan a este tipo de viajes menos de media hora.

Figura 7. Tiempo de viaje (n=614) y medios de transporte más utilizados para realizar actividades funcionales (n=806)

Edad	Duración*			Medio			
	hasta 15 min.	15 a 29 min.	30 minutos y más	A pie	En colectivo	Auto	Otros**
3-5	52,2	37,8	10,4	42,4	19,0	14,3	4,4
6-12	37,3	46,3	16,4	32,2	14,0	15,4	5,6
13-17	49,1	37,4	13,6	35,4	32,5	9,7	10,0
<i>Total</i>	<i>44,8</i>	<i>41,4</i>	<i>13,8</i>	<i>36,1</i>	<i>22,5</i>	<i>12,9</i>	<i>7,0</i>

Fuente: elaboración propia en base a microdatos de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (2010).

\* La duración es la suma del tiempo destinado en todos los viajes realizados el día anterior a la encuesta por motivo funcional.

\*\* Incluye viajes realizados en taxi, subterráneo, ferrocarril o motocicleta. Entre estos medios de transporte prevalece la bicicleta con 3,5%. El resto no supera el 3%.

Los medios utilizados mostraron una menor presencia del uso del automóvil, habiendo accedido solamente un 12,9% de los niños o jóvenes a esta forma de transporte para este tipo de desplazamientos.

## Conclusiones

Con datos de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO) 2009-2010, se ha verificado la presunción de una alta prevalencia de viajes por motivos educativos en niñas y niños de 3 a 17 años que residen en el AMBA; 80,7% de los viajes realizados por las personas de este grupo etario tiene como destino un centro educativo.

En relación a los espacios y recorridos, se observa que la mayoría de las niñas y niños realizan viajes a centros educativos de su mismo barrio o localidad (60,4%) y más aún de su mismo municipio o comuna (80,7%); y que son muy pocos los que viajan por motivo

educación desde el conurbano bonaerense hacia la ciudad de Buenos Aires o viceversa (2,8% y 0,4%, respectivamente).

La evidencia da cuenta de la cada vez mayor autonomía que las niñas y niños van ganando al crecer. Los niños, mientras más grandes, realizan viajes de mayor duración, utilizan con mayor frecuencia el transporte público y realizan más viajes por motivos sociales, o para realizar actividades extracurriculares o laborales.

Los resultados muestran diferencias según nivel socioeconómico de los hogares: cuanto mayor fue el capital educativo, también fue mayor la concurrencia a actividades extracurriculares y el visitar amigos, a la vez que fueron menos los desplazamientos por razones funcionales (compras y trámites). También, viajan más en autos particulares, en especial los niños en edades más tempranas.

No se han identificado diferencias sustanciales por género en las distancias, motivos y modos de desplazarse de niñas y niños. Otro factor interesante de destacar es el colectivo, o transporte público, en tanto es igualmente utilizado por concurrentes a escuelas públicas como privadas (21,4% y 27,4%, respectivamente).

En cambio, sí se destacan brechas de género en la tarea de acompañar a niñas y niños a centros educativos. Las mujeres convivientes con niños que han realizado un viaje para cursar estudios tienen 3 veces más chances que los hombres de acompañar a esos niños.

Este estudio ha caracterizado la circulación urbana de las niñas, niños y jóvenes de hasta 17 años del Área Metropolitana de Buenos Aires, ofreciendo un primer análisis para ser considerado en el ordenamiento de la movilidad ciudadana de la región con enfoque de derechos en la niñez y la adolescencia.

## Referencias

Aguilar, P. (2013). Domesticidad e intervención: el "hogar" en los debates de la cuestión social (1890-1940). *Debate Público*, 3(6), 43-58.

Ainsworth J. (2002). Why Does It Take a Village? The Mediation of Neighborhood Effects on Educational Achievement. *Social Forces*, 81(1), 117-152.

Arévalo, C. y De Grande, P. (2021). Infancia y autonomía: condicionantes de la movilidad independiente de niñas, niños y adolescentes en el Área Metropolitana de Buenos Aires. *Desidades*, en prensa.

Bourdieu, P. (1993). Efectos de lugar. *En La miseria del mundo*. México: Fondo de Cultura Económica.

Colángelo, M. (2012). *La crianza en disputa: medicalización del cuidado infantil en la Argentina, entre 1890 y 1930*. Tesis doctoral. Universidad Nacional de La Plata, La Plata.

Cortés Morales, S. y Christensen, P. (2017). Movilidad de niños. En Zunino Singh, D., Giucci, G. y Jirón, P. (eds) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.

De Grande, P. (2013). ¿Plaza o vereda? Espacios de juego y socialización barrial en la Argentina. *Lúdicamente*, 3, 1-16.

De Paz Trueba, Y. (2014). El trabajo infantil en el centro y sur de la provincia de Buenos Aires. Niñas y niños a fines del siglo diecinueve y principios del veinte. *Revista Mundos do Trabalho*, 6(12), 177-195.

ENMODO (2010). Resultados de la Encuesta Origen Destino 2009-2010. Recuperado el 31 de enero de 2021, de <https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/publicaciones/encuestas>.

Gravano, A. (2005). *El Barrio en la Teoría Social*. Buenos Aires: Espacio Editorial.

Hillman, M. (1990). *One false move: a study of children's independent mobility*. Londres: Policy Studies Institute.

Miraglia, M. (2017). La Infraestructura de Datos Espaciales del Conurbano Bonaerense (Argentina). *Persona y Sociedad*, XXXI(1), 103-125.

Nari, M. (2004). *Políticas de maternidad y maternalismo político. Buenos Aires 1890-1940*. Buenos Aires: Editorial Biblos.

Park, R. E., Burgess, E. W. y McKenzie, R. D. (1925). *The City*. Chicago: University of Chicago Press.

Piovani, Juan (2011). La escuela de Chicago y los enfoques cualitativos: términos y conceptos metodológicos. *Papers*, 96(1), 245-258.

Shaw, B., Fagan-Watson, B., Frauendienst, B., Redecker, A., Jones, T. y Hillman, M. (2013). *Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010)*. Londres: Policy Studies Institute.

Wirth, L. (1928). *The Ghetto*. Chicago: University of Chicago Press.

Zapiola, C. (2009). Los niños entre la escuela, el taller y la calle (o los límites de la obligatoriedad escolar). Buenos Aires, 1884-1915. *Cadernos de pesquisa*, 39(136), 69-81.