



IMAGEM / IMAGEN: PxHere

Infancias y autonomías: condicionantes de la movilidad independiente en el Área Metropolitana de Buenos Aires

Carla Arévalo

Universidad Nacional de Salta, Instituto de Estudios Laborales y del Desarrollo Económico, Ciudad de Salta, Salta, Argentina

<https://orcid.org/0000-0003-3330-074X>

Pablo De Grande

Universidad del Salvador, Instituto de Investigación en Ciencias Sociales, Ciudad de Buenos Aires, Argentina

<https://orcid.org/0000-0003-1245-1573>

Introducción

En las últimas tres décadas, investigaciones sobre la reducción de la movilidad independiente por parte de niños¹ y adolescentes (HILLMAN, 1990) han vinculado la falta de oportunidades para desplazarse en forma autónoma fuera de la vivienda y el barrio con efectos negativos en el desarrollo de sus relaciones con otros más allá de la familia (BROWN et al., 2008) y la salud (BATES; STONE, 2015; COOPER et al., 2003; EVENSON et al., 2003). Identificada la autonomía de movimiento como un derecho (VELÁZQUEZ, 2017) y un activo que habilita a otros logros, varios trabajos han también intentado comprender qué grupos, condiciones o procesos favorecen, en escenarios concretos, la posibilidad de experimentar la independencia de desplazamiento (GÁLVEZ-FERNÁNDEZ et al., 2020; SHAW et al., 2013; STONE et al., 2014).

Las investigaciones en este dominio, desde diferentes campos disciplinares (MURRAY; CORTÉS-MORALES, 2019), señalan los límites del despliegue de un paradigma de “reducción de riesgos”, el cual tras el objetivo de maximizar la protección de los niños habría comenzado a transitar por la senda de impedir su saludable desarrollo cognitivo, físico y social, al dificultar la libre circulación de los niños por sus zonas de residencia y el uso de los espacios comunes para actividades sociales y funcionales (HILLMAN, 1990; SABBAG et al., 2015).

La noción de movilidad, y de movilidad autónoma o independiente, supone una intersección entre el uso del espacio y otras categorías sociales que lo condicionan y resignifican de maneras heterogéneas (JIRÓN; ZUNINO SINGH, 2017; MIKKELSEN; CHRISTENSEN, 2009). En este sentido, cabe problematizar qué sentidos denotan las nociones de “movilidad” y de “independencia”, destacándose que ambas pueden ligarse – según el contexto – a prácticas y valoraciones disímiles y contradictorias.

En el presente artículo nos proponemos analizar las condiciones de la autonomía en la movilidad infantil y adolescente en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), Argentina. Para esto, consideraremos que la autonomía en la movilidad de los niños se despliega tanto a la hora de no requerir de otros adultos para desplazarse, como en el reforzamiento de los lazos de cooperación y cuidado que puedan establecerse entre ellos (REMORINI, 2011).

Nos interesa indagar, a partir de un relevamiento realizado entre los años 2009 y 2010 por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INDEC) y el Ministerio de Transporte de la Argentina, en qué medida los niños de este aglomerado urbano se desplazan cotidianamente en forma autónoma, para qué lo hacen, con qué personas y actividades esto los pone en contacto, y cómo se relaciona con la movilidad que logran acompañados de otras personas de su hogar.

En primer lugar, haremos una breve reseña de la bibliografía que abordó el problema de la circulación y la movilidad infantil, así como de los relevamientos que actualmente informan sobre la vida cotidiana de niños y adolescentes en el país. Seguidamente, se precisan algunos elementos de la fuente de información y la metodología utilizada. Se presentan luego los resultados obtenidos, por medio de un análisis descriptivo y utilizando regresiones logísticas para evaluar la relación de diferentes atributos individuales y de los hogares con la movilidad independiente de niños y adolescentes. Finalmente, retomaremos las preocupaciones iniciales en las conclusiones.

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

Antecedentes

“Proteger a los niños”

La vida infantil en las ciudades ha experimentado en el último siglo importantes transformaciones, las cuales configuran muchas de las condiciones a partir de las que pueden comprenderse las dinámicas de su movilidad. En este sentido, no parece suficiente referir a la profusión de la movilidad en automóvil, o a la reciente extensión de los medios audiovisuales, para dar una imagen de las transformaciones de mediano plazo acontecidas en las infancias urbanas. Muy por el contrario, parece necesario dar cuenta también de los profundos cambios en la organización familiar e institucional bajo los cuales se organiza la socialización y el cuidado de niños y adolescentes, es decir, cambios que dan cuenta del interjuego por el cual las estructuras institucionales y las prácticas familiares se han visto transformadas en este período.

Hacia finales del siglo XIX, las trayectorias de los niños en nuestro país estaban sostenidas por múltiples estrategias de cuidado y organización del parentesco. Niños que no siempre habitaban con sus padres, y que cuando lo hacían, podían alternar entre diferentes viviendas, espacios y roles productivos. Estas situaciones incluían en muchos casos la participación de nodrizas y amas de leche en los cuidados de la primera infancia, y la profusión de niños en condición de “entenados”, “criaditos” o “agregados” y en colocación en el servicio doméstico, fenómenos que se extendieron hasta bien avanzada la primera mitad del siglo XX (VILLALTA, 2010). De una parte, los niños no estaban excluidos de los ámbitos laborales, ya sea en el campo, las fábricas y el empleo doméstico. De otra, la familia y la escuela no habían ganado las formas institucionales que obtendrían con el correr del siglo (en el caso de la familia, el énfasis en su forma nuclear; en el caso de la escuela, su obligatoriedad y masificación como lugar institucional hegemónico de la infancia).

En este sentido, la delegación del cuidado en redes más extendidas, así como la participación de los niños en el empleo doméstico, talleres y actividades laborales intensivas han sido progresivamente restringidas o abandonadas en beneficio de un modelo que privilegia que los niños permanezcan en sus hogares y siguiendo el modelo de organización familiar-nuclear (por oposición al apoyo en redes sociales más extensas). A pesar de ello, no es posible afirmar que las mismas hayan desaparecido, y aún menos, que la situación diaria de los niños pueda comprenderse desconociendo las interdependencias, los espacios y los recorridos en que regularmente participan.

Por otra parte, si bien es cierto que la masificación del transporte motorizado puso en las calles urbanas un factor de riesgo novedoso para la circulación, la relación entre este espacio y la peligrosidad es anterior a este fenómeno. Desde principios del siglo XX, es posible rastrear la preocupación tanto por los daños que los niños pudieran causar en sus vagabundeos, como en el perjuicio moral que para ellos pudiera implicar el permanecer en el espacio laxamente regulado de las calles metropolitanas (ZAPIOLA, 2009). La transformación de esta problemática en tema de agenda pública condujo a una proliferación de normativas y medidas prescriptivas y punitivas, que amalgamaron preocupaciones por las condiciones urbanas de la infancia con razones de seguridad pública (FREIDENRAIJ, 2015), dando facultades al estado para decidir sobre el conjunto de niños “peligrosos o en peligro”, en complemento con nuevas disciplinas e instituciones destinadas a su guarda y a su corrección (ZAPIOLA, 2015).

Un segundo factor que ha provocado grandes cambios en la vida cotidiana de los niños en el mismo período es la generalización de la escolarización. El sistema educativo argentino se conformó entre 1884 y 1916, y tuvo desde sus inicios un carácter nacional, homogeneizador y universalista (MARENGO, 1991). Si bien la sanción de la ley 1420, que estableció los principios de funcionamiento para la educación pública y privada (SILVEIRA, 2018), fue un hito en el inicio de este proceso, la efectiva puesta en funcionamiento de la escuela como espacio de socialización para los niños demoró varias décadas en concretarse. Según información censal, más de

la mitad de la población del país no estaba alfabetizada hacia 1895. Para 1914, esta situación aún comprendía a algo menos del 40% de la población, descendiendo progresivamente en las décadas posteriores hasta ubicarse por debajo del 10% en el censo de 1960² (MEDELA; PITTON, 2013). La tasa de escolarización primaria en 1895 da cuenta de las tempranas heterogeneidades de la conformación nacional, siendo inferior al 30% para el total país y cercana al 58% en la ciudad de Buenos Aires. Estas disparidades fueron reduciéndose a lo largo del siglo XX, superando la escolarización primaria el 80% en el censo de 1960 y registrando valores por encima del 98% en ambos espacios para el año 2001 (MEDELA; PITTON, 2013).

Como resultado de este proceso, la escuela, junto con la vivienda familiar, devino el ámbito institucional legítimo por excelencia para la socialización infantil. Cabe señalar que este lugar fue largamente disputado por quienes veían como deseable – o lucrativa – la inserción temprana de jóvenes en oficios y talleres, siendo en la primera mitad del siglo XX el trabajo infantil una práctica frecuente no solo en las casas de niños expósitos sino en las industrias, en el campo y en el servicio doméstico (DE PAZ TRUEBA, 2014; MASES; SANCHO; RAMÍREZ, 2015).

La movilidad “independiente”

En los últimos 30 años, diferentes trabajos académicos han mostrado – principalmente en Europa, y luego en Estados Unidos y Canadá – una creciente preocupación sobre las condiciones de movilidad cotidiana de los niños y adolescentes (CORTÉS-MORALES; CHRISTENSEN, 2017; HILLMAN, 1990). A partir de transformaciones institucionales y culturales muy emparentadas con las descritas aquí para Argentina, se señala en estos trabajos un declive de la capacidad de los niños (en especial en grandes centros urbanos) de salir solos por sus barrios, de caminar sin compañía de un adulto hacia la escuela, de emprender en sus vidas cotidianas prácticas de “movilidad independiente” (BATES; STONE, 2015; BROWN et al., 2008; FYHRI; HJORTHOL, 2009). Así, se identifican habilidades, permisos y hábitos que eran frecuentes en niños hasta la década de 1970, que han devenido progresivamente cada vez más atípicos o han sido reservados a jóvenes de más edad (HILLMAN, 1990; SHAW et al., 2013).

Estos cambios, asociados en gran medida en estas investigaciones al uso del automóvil como medio de transporte, pero también a la desinversión en espacios públicos y a cambios en las percepciones de lo familiar y lo comunitario, no pueden ser vistos sin embargo de una manera unidimensional o mecánica (SABBAG et al., 2015).

Por una parte, la relación entre estas prácticas (caracterizadas por el “no ir acompañado”) y sus efectos en la salud y otros “resultados”, distan mucho de ser universales, y el transitar solo o con otros por un espacio público puede tener sentidos diferentes para cada ámbito social y momento histórico. Al interior de este debate, consideramos crucial las críticas bien establecidas respecto del “sesgo de selección” de las sociedades y grupos más comúnmente investigados en temáticas de desarrollo infantil (HENREICH; HEINE; NORENZAYAN, 2010).

Por otra, la caracterización de la “independencia” como un estado positivo y deseable para los niños ha sido cuestionada, por adherir implícitamente a una perspectiva lineal de “crecimiento” infantil de la “dependencia” hacia la “independencia” (MIKKELSEN; CHRISTENSEN, 2009). Según esta crítica, la vida social aparece mejor caracterizada como una trama de interdependencias que acompañan a los sujetos durante toda su existencia, antes que por una representación dualista de personas dependientes o independientes.

2 En el censo del año 2010, esta tasa fue de 1,9 a nivel nacional y de 0,5 para la ciudad de Buenos Aires.

Cabe señalar que si bien estas objeciones son menos pertinentes a trabajos que han abordado las prácticas de los niños con estrategias etnográficas (FOURCADE; GILGES, 2014; REMORINI, 2010) o “mixtas” (VALENZUELA, 2017), resultan relevantes a buena parte de la bibliografía que presenta indicadores cuantitativos de la “movilidad independiente”.

En este sentido, hemos introducido en este artículo el término “autonomía” a la par de “independencia”, no porque fueran intercambiables, sino para intentar anclar el término más generalizado en estas investigaciones (“independiente”) en discusiones conceptualmente mejor definidas, como aquellas de la progresiva adquisición de autonomía por parte de los niños (PIRES et al., 2008). En esta línea, creemos que el poder movilizarse con otros niños, o brindar cuidado a ellos, da cuenta de una capacidad fundamental en términos de autonomía, la cual no se conforma necesariamente en el mero “andar solo”, sino en procesos intersubjetivos en los que poder interactuar, dar apoyo, y estar con otros resulta central.

Registros contemporáneos

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 Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina (INDEC) junto al Ministerio de Transporte, realizaron la *Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009-2010* en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) (BLANCO; BOSOER; APAOLAZA, 2014).

Este relevamiento permitió dar cuenta de la centralidad que allí tiene el transporte público, evidenciando que dos de cada tres hogares no disponen de vehículo propio (ENMODO, 2010)³. Asimismo, Gutiérrez y Pereira (2018) han identificado patrones de género en la movilidad diaria de los adultos de la región: las autoras señalan que es más frecuente el viajar para los hombres que para las mujeres, y que hay marcadas diferencias en los medios utilizados para esos viajes, utilizando en mayor medida las mujeres el transporte público (GUTIÉRREZ, 2020). Pautassi (2017) también encontró disparidades de género en la movilidad para el cuidado, siendo las mujeres las principales acompañantes de niños pequeños.

Si bien los trabajos que han sido publicados a partir de la encuesta ENMODO utilizan casi exclusivamente los desplazamientos de los adultos, Neri, Galeota, Capelli (2020) realizaron un análisis de la accesibilidad escolar y el tipo de transporte usado por niños y adolescentes. En él, destacan que aproximadamente la mitad de los viajes registrados para estas franjas etarias fueron a pie, y que los desplazamientos para acceder al transporte público habían sido en su mayoría de distancias inferiores a las 5 cuadras (500 metros).

3 Tan solo 3,5% de los hogares dispone de más de un vehículo.

Metodología

Fuente de información

La Encuesta de Movilidad Domiciliaria del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)⁴ tomó como población objetivo a todas las personas presentes en los hogares seleccionados a partir de los 3 años⁵. En cada hogar, se preguntó por los viajes de tres cuadras o más⁶ (a pie, en medios propios o en transporte público) que habían sido realizados en el día anterior por las personas que vivían en el hogar. Cada viaje podía constar de uno o varios tramos, y se registró su localidad de origen y destino, su duración en minutos, el motivo del viaje y la frecuencia habitual de ese desplazamiento.

La encuesta seleccionó y visitó 22.170 hogares y 70.321 personas (ENMODO, 2010). Esto permitió registrar un total de 102.784 viajes, realizados por las personas de 3 años y más identificadas en los hogares. El relevamiento incorporó también características del hogar y la vivienda, y de cada uno de los miembros del hogar (hubieran o no realizado viajes).

Criterios de segmentación

Como criterios para agrupar la información utilizamos la edad, el sexo y el capital educativo del hogar. La edad se presenta en tres grupos: 3 a 5 años, 6 a 12 años y 13 a 17 años. El sexo, como variable para identificar diferencias atribuibles al género, se utiliza en el análisis tal como fue captado en la encuesta, es decir, bajo las categorías de *varón* y *mujer*.

El capital educativo del hogar fue imputado a cada uno de los encuestados a partir del máximo nivel educativo alcanzado por el jefe de hogar. A partir de esto, se construyeron tres niveles:

- Bajo: hogares donde el jefe de hogar tuviera como máximo nivel educativo alcanzado secundaria incompleta, primaria completa o incompleta, o no registrara estudios.
- Medio: hogares en los que el jefe de hogar tuviera completos sus estudios secundarios, sin haber realizado estudios terciarios o universitarios, ni en grado completo ni incompleto.
- Alto: hogares en que el jefe de hogar tuviera estudios terciarios o universitarios, tanto en el caso de haberlos completados como también aquellos que aun los cursan o no han finalizado el nivel.

Los motivos de viaje fueron agrupados para el análisis en tres grupos:

Asistencia a establecimientos educativos: representa los desplazamientos vinculados a la educación formal, en cualquiera de sus niveles. Se corresponde con la categoría *cursar estudios* de la variable *actividad de destino* de la encuesta.

Realizar actividades sociales: incorpora actividades de recreación, esparcimiento y sociabilidad. Reúne las categorías *visitar a familiares*, *amigos*, *recreación*, *estudios (otros)*, *deportes*, *gastronomía*, *social*.

4 El Área Metropolitana de Buenos Aires se compone de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a su alrededor del Conurbano Bonaerense. En el año 2010 residían en ambos distritos 2,9 y 10,7 millones de personas respectivamente.

5 Las personas de hasta 2 años fueron registradas como miembros del hogar, sin identificarse sus viajes.

6 Mayores a 300 metros.

Realizar actividades funcionales: agrupa lo referido a tareas prácticas, orientadas a la resolución de problemas y necesidades personales, de la casa y de otros miembros del hogar. En ella se incluyen las actividades marcadas en la encuesta con destino *compras, trámites, salud, dejar, acompañar o recoger miembro del hogar a centro educativo, a otro lugar, o a no miembro del hogar*, asistir a un *lugar de trabajo*, o movilizarse por un *asunto laboral*.

Otros: este grupo reúne las categorías de la encuesta identificadas como *culto, personal, otros*.

Para los modelos de regresión logística, se utilizaron adicionalmente aspectos de la estructura del hogar (monoparental / extenso / nuclear), atributos del jefe de hogar (condición de actividad, edad, sexo) y la variable correspondiente a la disponibilidad de automóviles en el hogar. Se incluyó como variables contextuales el ámbito de pertenencia de la institución educativa a que asiste el niño y el distrito de residencia dentro de la región AMBA (CABA para la Ciudad de Buenos Aires o Conurbano Bonaerense).

Movilidad y autonomía

Para caracterizar la relación entre movilidad y autonomía, se trabajó sobre la interacción entre los viajes de los niños y adolescentes (3 a 17 años) con respecto a los viajes de las demás personas del hogar. Por una parte, se generó el indicador más frecuente en la bibliografía de movilidad independiente, referido a si el niño viajó sin adultos del hogar. Por otra, se calculó en qué medida el viaje había co-ocurrido con otros viajes de los demás niños y adolescentes del hogar.

Una vez establecido para cada viaje si el mismo se había realizado en simultáneo con otro viaje del hogar, se calculó para los diferentes motivos y criterios de segmentación (grupo de edad, sexo, capital educativo del hogar), la cantidad de niños que habían realizado dichos viajes sin ser acompañados por un adulto del hogar. Luego, para aquellos que no lo habían hecho con un adulto del hogar, se analizó la posición relativa del niño dentro del grupo de niños que viajaron (si eran varios), distinguiendo si era el mayor, o si el viaje fue realizado con niños de su misma edad y/u otros menores.

Cuando existieron varios viajes en el día de referencia por el mismo motivo para el mismo niño, las tablas reflejan si *al menos una vez* fueron acompañados por un adulto en ese destino (ej. asistir a un establecimiento educativo), o si *al menos una vez* acompañaron a otro hermano. El mismo criterio se utilizó para la columna complementaria a estos indicadores respecto a si en al menos un viaje sin adultos se movilizaron utilizando un servicio de transporte contratado (taxi, remis, combis, transporte escolar).

Para los modelos de regresión logística, la movilidad independiente fue representada por el haber realizado un viaje del motivo seleccionado (educativas, sociales, funcionales) sin compañía de un adulto del hogar. El universo involucrado para estos modelos fue la población de niños y adolescentes que habían hecho viajes por cada motivo, en el día de referencia.

En todos los casos, la determinación de la presencia de adultos en los viajes de los niños y adolescentes está circunscripta a la información disponible de personas del hogar y sus viajes. De este modo, el cálculo permite dar cuenta de la autonomía de los niños respecto del conjunto de adultos de su hogar de residencia, y del apoyo dado y recibido a otros niños y adolescentes del hogar.

Resultados

¿Cómo es la movilidad cotidiana durante la niñez y la adolescencia en el Área Metropolitana de Buenos Aires?

Como se indicó anteriormente, abordaremos la movilidad a partir de tres grupos de desplazamientos: por motivos educativos, por motivos sociales y por motivos funcionales. Del total de niños que registró el relevamiento, un 62,8% asistió el día anterior a un espacio educativo (Tabla 1). Esto marca algo esperable y conocido, que es la centralidad de la escuela en el uso del tiempo y en la demarcación de los circuitos cotidianos, tanto en niños como en adolescentes. Aquellos niños que se desplazaron por motivos sociales, representan el 6,9% del total, y los viajes relacionados a actividades funcionales (por motivo salud o para realizar compras o trámites) o laborales, fueron hechos por un 5,9% de los niños o adolescentes encuestados.

Tabla 1 – Niños y adolescentes según motivos agrupados de realización de sus viajes por edad, sexo y capital educativo (n=16.431. 3 a 17 años)

	Educativo	Actividades sociales	Actividades funcionales	Otros	No viajó	Total
	%	%	%	%	%	n
Edad						
3 a 5 años	43,3	6,0	8,3	1,1	46,2	3173
6 a 12 años	69,7	5,5	4,6	0,6	24,3	7791
13 a 17 años	64,3	9,3	6,3	1,0	25,5	5467
Sexo						
Femenino	63,8	6,7	5,8	1,0	28,4	8160
Masculino	61,9	7,1	6,0	0,7	29,4	8271
Capital educativo*						
Bajo	59,7	5,6	6,0	0,6	31,7	9961
Medio	64,0	6,4	5,8	0,7	28,1	3369
Alto	71,5	11,6	5,5	1,6	21,0	3101
Total	62,8	6,9	5,9	0,8	28,9	16431

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.

En la distribución por sexo se observan pocas diferencias, siendo apenas más frecuentes los viajes educativos para las niñas/adolescentes.

En la apertura por capital educativo, la movilidad en los niños/as y adolescentes de nivel alto es mayor que la de los demás niveles. En el caso de la educación, 71,5% de ellos se movilizaron por razones educativas, mientras que en el nivel educativo bajo lo hicieron 59,5%.

En la movilidad para actividades sociales, el nivel alto duplica a la movilidad del nivel bajo (11,6% vs 5,6%), a la vez que quienes corresponden a hogares con mayor capital se encuentran involucrados en menos desplazamientos para actividades funcionales o laborales (Tabla 1).

La cantidad de niños o adolescentes que no realizaron ningún viaje en el día de referencia fue de 28,9%, siendo mayor su ocurrencia al descender el capital educativo (31,7% en el nivel más bajo) y entre los niños de menor edad (46,2% en el grupo de 3 a 5 años).

Escuela y movilidad con motivos educativos

En el Área Metropolitana de Buenos Aires, según estimaciones propias basadas en datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2010, 98% de los niños de entre 6 y 12 años asistía a la escuela, cifra que desciende a 78% si se considera a las personas de entre 13 y 17 años. Para comenzar a caracterizar el modo en que acceden, con mayor o menor grado de autonomía, los niños y adolescentes a los establecimientos educativos, vamos a analizar en primer lugar la duración del tiempo de viaje.

La duración permite estimar en forma indirecta en qué medida la inserción escolar se asimila con la inserción barrial, es decir, si el barrio y la escuela pueden ser encontrados en el espacio cercano a la vivienda, o si – por elección o por falta de oferta educativa – escolarizarse implica para los niños y adolescentes tomar contacto con centros educativos más alejados de la ciudad. Asimismo, podríamos esperar que esto aumente con la edad, es decir, que la escuela secundaria suponga viajes más extensos que la educación inicial o la primaria.

En la Tabla 2 se observa cuánto tiempo viajaron para llegar a las instituciones educativas por cada franja de edad investigada, sexo y nivel de capital educativo. El tiempo promedio de viaje fue de 19,8 minutos (SD=17,6), mostrando un crecimiento moderado por edad: mientras que los viajes para el nivel inicial (3 a 5 años) requirieron en promedio 17,3 minutos (SD=12,6), los de nivel secundario (13 a 17 años) llegaron a 22,8 minutos (SD=22,0).

Estas cifras dan cuenta de que si bien buena parte de los viajes se mantuvo a una distancia relativamente próxima a la vivienda (por debajo de los 20 minutos), no hubo una mayor accesibilidad para escuelas primarias o iniciales que para escuelas secundarias. A este respecto, cabe recordar que la tasa de asistencia a la escuela secundaria es bastante inferior a la del nivel primario. De esta forma, podemos observar que quienes según su edad asistirían mayoritariamente al nivel secundario lo hacen sin incurrir en viajes más prolongados que quienes asisten a los niveles inferiores, a la vez que muchas personas dejan de asistir.

Tabla 2 – Condición de autonomía, duración de viaje y permanencia para asistir a establecimientos educativos por edad, sexo y capital educativo (n=10.321)

	Condición de autonomía					Duración viaje (minutos)		Permanencia (horas)	
	Con adultos del hogar (%)	Sin adultos del hogar			Sin adultos del hogar y con servicio contratado** (%)	Media	SD	Media	SD
		Con otros niños mayores del hogar (%)	Con otros niños menores o iguales del hogar (%)	Sin otros niños del hogar (%)					
Edad									
3 a 5 años	62,5	16,8	1,6	19,2	6,9	17,3	12,6	4,7	1,8
6 a 12 años	38,8	21,2	12,3	27,8	8,5	18,5	15,1	4,9	1,6
13 a 17 años	14,5	8,5	17,6	59,6	3,2	22,8	22,0	5,3	1,7
Sexo									
Femenino	34,7	16,1	12,6	36,6	6,6	19,3	15,7	5,0	1,6
Masculino	32,5	16,4	12,7	38,4	6,4	20,3	19,4	5,0	1,7
Capital educativo*									
Bajo	30,8	18,4	13,3	37,5	4,5	20,1	19,1	4,7	1,4
Medio	35,3	12,4	11,8	40,5	8,6	20,0	15,8	5,0	1,6
Alto	39,6	14,2	11,6	34,6	9,9	18,7	14,9	5,8	2,1
Total	33,6	16,3	12,6	37,5	6,5	19,8	17,6	5,0	1,7

Fuente: elaboración propia en base a microdatos de la Encuesta de Movilidad Domiciliar 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.

** Incluye las categorías de taxi, remis, charter / combi, bus empresa y transporte escolar.

En segundo lugar, nos interesa ver el tiempo de permanencia en el destino. A través de utilizar la serie de viajes que se registra para cada niño, hemos calculado cuánto tiempo pasó hasta que emprendieron el viaje de regreso, a partir de la llegada a la escuela. Esto permite reconstruir la incidencia que tiene la actividad en la experiencia diaria de cada niño.

La Tabla 2 muestra que el tiempo promedio de asistencia a la escuela fue de 5 horas ($SD=1,7$), variando de 4,7 a 5,3 entre el nivel inicial y el secundario (3 a 5 años y 13 a 17 años). La diferencia de capital educativo de los hogares marcó una diferencia de algo más de una hora en la permanencia en los establecimientos educativos: mientras que en el nivel bajo quienes asistieron estuvieron en promedio 4,7 horas, en el alto lo hicieron durante 5,8 horas.

Al analizar los modos en que se organiza la asistencia de los niños y adolescentes a establecimientos educativos, se advierte una heterogeneidad de estrategias. En la franja etaria de 6 a 12 años, solamente 38,8% de los niños asisten con un adulto del hogar a la escuela, descendiendo en la franja de 13 años a 17 años a 14,5% (Tabla 2).

La identificación de la condición de autonomía de los niños también muestra el importante rol que cumplen los hermanos a la hora de facilitar la asistencia a los establecimientos educativos. En el nivel inicial (3 a 5 años) 16,8% de los niños son acompañados por un hermano mayor del hogar, y no por un adulto.

Este rol de los hermanos mayores es desempeñado en igual medida por niños y por niñas, siendo de 12,3% la proporción de niños y niñas de 6 a 12 años que fueron a un establecimiento educativo sin un adulto del hogar y con un hermano menor, y 17,6% la proporción correspondiente a los adolescentes de 13 a 17 años que acompañaron a hermanos menores o de su misma edad.

La categoría “Sin otros niños del hogar” permite identificar la proporción de niños o adolescentes que asistió al establecimiento educativo sin ningún otro miembro del hogar (Tabla 2). Es importante destacar que casi una quinta parte de los niños de nivel inicial se encuentran en este grupo, dando cuenta de la complejidad de estrategias que los hogares despliegan para poder resolver la escolarización de sus hijos.

En esta franja etaria, donde la posibilidad de asistir por sus propios medios es escasa, la encuesta registra que un 6,9% de los niños fue por medio de un servicio contratado para esos fines (principalmente remitiendo al uso de taxi, remis y transporte escolar), mientras que respecto del resto – en la medida en que la encuesta no lo captara – podemos hipotetizar que se desplazaron al establecimiento con ayuda de personas externos al hogar (padres y madres no convivientes, otros familiares, vecinos, niñeras etc.).

Movilidad infantil más allá de la escuela

Si bien, tal como se observó anteriormente, asistir a escuelas y colegios fue el destino más frecuentado, la encuesta ofreció diecinueve posibles motivos para los viajes⁷, los cuales hemos organizado para investigar las prácticas diarias de los niños en dos dimensiones: actividades sociales y actividades funcionales.

7 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.

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

Como señalamos anteriormente, la probabilidad de salir a realizar actividades sociales fue mayor al aumentar la edad, pero también el situarse en hogares de más capital educativo (Tabla 1). La duración de los viajes realizados para cumplir con actividades sociales fue de 25,5 minutos (SD=21,5), es decir, 5 minutos más que la registrada para viajes escolares, con un desvío estándar más amplio (Tabla 3). Si consideramos esto a la par del menor tiempo de permanencia que estas actividades mostraron (3,3 horas en promedio, SD=2,2) puede considerarse que a la vez que son menos frecuentes son más costosas que las actividades educativas en la relación entre tiempo de viajes (visto como costo de viaje) y tiempo de la actividad.

También fue menor la presencia de hermanos mayores acompañando en este tipo de actividades en comparación a los desplazamientos educativos (9,7% en lugar de 16,3%), así como también presenta menores niveles de servicios asociados de transporte (es decir, uso de taxis, remis y otros transportes). La incidencia de niñas que viajaron con otros niños del hogar de la misma edad o menores es mayor que entre los varones (7,9% versus 5,4%).

Tabla 3 – Condición de autonomía, duración de viaje y permanencia para realizar actividades sociales por edad, sexo y capital educativo (n=1.131)

	Condición de autonomía					Duración viaje (minutos)		Permanencia (horas)	
	Con adultos del hogar (%)	Sin adultos del hogar			Sin adultos del hogar y con servicio contratado** (%)	Media	SD	Media	SD
		Con otros niños mayores del hogar (%)	Con otros niños menores o iguales del hogar (%)	Sin otros niños del hogar (%)					
Edad									
3 a 5 años	64,6	8,8	0,9	25,8	2,9	26,0	23,1	3,4	2,5
6 a 12 años	44,0	15,4	5,9	34,8	4,3	23,1	20,1	3,3	2,2
13 a 17 años	14,5	5,4	9,4	70,7	4,1	27,4	21,8	3,2	2,1
Sexo									
Femenino	34,3	8,9	7,9	48,9	3,3	26,5	23,0	3,4	2,3
Masculino	34,1	10,5	5,4	50,0	4,6	24,6	19,9	3,1	2,1
Capital educativo*									
Bajo	32,9	10,3	7,2	49,7	2,8	28,4	25,2	3,5	2,2
Medio	33,9	9,5	5,4	51,2	4,8	22,8	19,2	3,1	1,8
Alto	36,4	8,9	6,5	48,2	5,2	22,7	14,9	3,0	2,3
Total	34,2	9,7	6,6	49,5	4,0	25,5	21,5	3,3	2,2

Fuente: elaboración propia en base a microdatos de la Encuesta de Movilidad Domiciliar 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.

** Incluye las categorías de taxi, remis, charter / combi, bus empresa y transporte escolar.

En comparación con la movilidad educativa, este grupo de actividades se asocia a un mayor número de niños y adolescentes que las realizan en forma autónoma respecto a otros integrantes del hogar (49,5% la realizaron sin adultos ni otros miembros del hogar). Independientemente de la edad, el sexo o el capital educativo, los niños viajan más de manera autónoma por cuestiones sociales que para cursar estudios.

Actividades funcionales (o de la organización diaria)

En este grupo de actividades incorporamos los desplazamientos que los niños y jóvenes hicieron, ya sea para resolver necesidades de atención de salud propias o de otros, así como compras, trámites y asuntos laborales.

Al igual que en las actividades de socialización, el menor nivel de movilidad se registra en la edad central (6 a 12 años), posiblemente por ser una edad en la que los niños ya no requieren ser llevados por su madre o su padre como acompañantes de todas sus salidas (pueden quedarse en sus casas solos o con otra persona), a la vez que aún no gozan de la libertad de movimiento de la adolescencia (Tabla 4).

Tabla 4 – Condición de autonomía, duración de viaje y permanencia para realizar actividades funcionales por edad, sexo y capital educativo (n=967)

	Condición de autonomía					Duración viaje (minutos)		Permanencia (horas)	
	Con adultos del hogar (%)	Sin adultos del hogar			Sin adultos del hogar y con servicio contratado** (%)	Media	SD	Media	SD
		Con otros niños mayores del hogar (%)	Con otros niños menores o iguales del hogar (%)	Sin otros niños del hogar (%)					
Edad									
3 a 5 años	80,3	4,5	0,3	14,9	1,3	25,4	22,0	1,5	1,8
6 a 12 años	70,3	9,5	3,0	17,3	2,3	29,2	27,1	1,9	2,0
13 a 17 años	31,3	3,1	10,2	55,5	2,7	33,2	30,6	3,0	3,3
Sexo									
Femenino	62,1	6,7	6,3	25,0	2,1	30,2	28,4	2,0	2,3
Masculino	56,1	5,1	3,4	35,4	2,2	29,0	26,3	2,4	2,8
Capital educativo*									
Bajo	57,7	4,2	5,6	32,4	1,7	30,8	29,9	2,3	2,6
Medio	60,8	2,9	3,1	33,2	2,3	30,1	23,5	2,5	2,7
Alto	61,8	14,9	3,9	19,5	3,7	24,9	20,8	1,3	1,8
Total	59,0	5,8	4,8	30,3	2,2	29,6	27,4	2,2	2,5

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.

** Incluye las categorías de taxi, remis, charter / combi, bus empresa y transporte escolar.

En relación al estatus socioeconómico, se observa que aquellos con menor capital educativo en sus hogares realizan más viajes funcionales sin acompañamiento (32,4%, comparado a 19,5% del nivel alto). El tiempo promedio de viaje por motivo funcional y el tiempo de permanencia en el lugar son mayores para los niños en hogares de menor capital educativo. En promedio, las actividades funcionales para el nivel bajo son una hora más extensa que para el nivel alto (2,3 horas en lugar de 1,3 horas). El tiempo de viaje es apenas más largo que en las categorías anteriores, llegando a 29,6 minutos en promedio (SD=27,4).

Es llamativo advertir que este tipo de actividades (que incluyen trámites, compras y cuestiones de salud) son aquellas con una mayor presencia de los adultos del hogar: en la franja de 3 a 5 años, en un 80,3% de los casos fueron hechas junto a adultos del hogar, y en el caso de los adolescentes (13 a 17 años) 31,3% las hizo con adultos (el doble que para la asistencia a la escuela). Es decir, que si bien fue el tipo de actividad con menor cantidad de casos, cuando los hubo, se realizaron de manera menos autónoma que las demás actividades.

Del mismo modo que en los viajes por motivo social, la distribución por condición de independencia acumula más niñas que niños cuando se realiza el viaje con otros de la misma edad o menores (6,3% versus 3,4%). Este patrón no es observado en los viajes realizados para cursar estudios, probablemente porque es usual ir a la escuela con hermanos menores especialmente si coinciden horarios de ingreso, de salida y el establecimiento educativo, independientemente del sexo del/ de la hermana mayor.

En los viajes para actividades funcionales se observa la mayor brecha de género de la serie, asistiendo el 35,4% de los varones a ellas sin un adulto del hogar, mientras que solo 25% de las niñas/adolescentes lo hacen en esa modalidad.

Modelos de regresión logística

Por último, se presentan los modelos de regresión logística estimando los determinantes vinculados a la realización de viajes sin adultos del hogar en cada uno de los grupos de motivos analizados.

Estos modelos permiten representar el peso que un conjunto de atributos o variables (los “determinantes”) tienen en una variable dependiente, la cual en nuestro caso será la movilidad no acompañada por adultos del hogar. Al calcularse la participación que tiene cada determinante en la probabilidad de ocurrencia de un fenómeno (ej. viajar sin estar acompañado), se controlan las correlaciones parciales que las características de las personas o de los hogares pueden tener entre sí (ej. monoparentalidad y jefatura femenina).

En la Tabla 5 pueden verse los cuatro modelos construidos: el primero de ellos sobre el total de niños y adolescentes que hicieron viajes (más allá del motivo), el segundo sobre el modo en que ocurrieron los viajes a establecimientos educativos, el tercero sobre viajes sociales y el cuarto respecto a los viajes para actividades funcionales.

En el modelo general (Modelo 1), se confirma en primer lugar la relación esperable entre edad y autonomía: a mayor edad, la probabilidad de involucrarse en viajes sin adultos aumenta. También se muestra una relación, aunque más leve, con el sexo, en términos de tener mayor probabilidad los niños/adolescentes varones que las niñas/adolescentes mujeres de realizar viajes sin adultos.

Tabla 5 – Determinantes de la movilidad independiente de niños y adolescentes según características individuales, del hogar y del contexto (3 a 17 años, regresión logística)

Viajó en el día de referencia sin un adulto del hogar	Modelo 1	Modelo 2	Modelo 3	Modelo 4
	Todos los motivos	Motivo educativo	Motivo social	Motivo funcional
Características individuales				
Sexo (femenino=0, masculino=1)	1,100*	1,107*	0,953	1
Edad (años)	1,236***	1,227***	1,221***	1,259***
Cantidad de viajes realizados	0,642***	0,926	0,810	0,525**
Duración media de viajes (minutos)	1,000	1,012***	0,998	1
Características del jefe de hogar				
Capital educativo (referencia: bajo)				
▪ Medio	1	1	0,940	0,799
▪ Alto	0,967	0,945	0,995	0,975
Edad (años)	1,012***	1,010***	1,035***	1
Sexo (femenino=0, masculino=1)	0,937	0,936	0,870	1
Condición de actividad (inactivo=0, activo=1)	1,397***	1,387***		
Características del hogar				
Cantidad de niños en el hogar	1,108***	1,107***	1	0,978
Tipo de hogar (referencia: nuclear con hijos)				
▪ Monoparental	1,496***	1,644***	2	1
▪ Extenso	1,244***	1,260***	1	1
Automóviles en el hogar (cantidad)	1,050***	1,050***	-	-
Contexto				
Ámbito escolar (privado=0, público=1)	-	1,123*	-	-
Lugar de residencia (Conurbano=0, CABA=1)	0,955	1	0,813	0,925
Constante	0,220***	0,0913***	0,072***	0,101***
Observaciones	11416	9,964	957	782
R ²	0,1372	0,1224	0,1778	0,1912

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

* Sig. < 0,010, ** Sig. < 0,005, *** Sig. < 0,001.

Varias de las características del hogar mostraron ser significativas para explicar la variación en las probabilidades de realizar viajes sin la supervisión de adultos.

En comparación con hogares en que se encuentran el padre y la madre residiendo con el niño (hogares nucleares, sin otros adultos), los niños que viven en hogares monoparentales tienen 49,6% más probabilidad de viajar sin un adulto del hogar (Modelo 1), incremento que asciende a 64,4% en los viajes a establecimientos educativos (Modelo 2). La pertenencia a hogares extensos (donde residen otros adultos además del padre o la madre) significó por su parte un aumento de las probabilidades de viajar en forma independiente de 24,4% en comparación a los hogares nucleares.

Además de la estructura del hogar, la condición de actividad del jefe y su edad fueron dos factores que mostraron ser significativos en su relación con la autonomía de movilidad de los niños y adolescentes. El pasaje a la actividad del jefe de hogar representó un aumento de 39,7% en la probabilidad de los niños de movilizarse sin adultos, mientras que la edad del jefe estuvo cercana a aumentos del 10% cada 10 años de incremento.

La comparativa entre modelos sugiere que para las actividades sociales y funcionales la cantidad de casos que ofrece la muestra no resultan suficientes para calcular estimadores robustos, por lo que pocos de ellos mantuvieron su significancia⁸. Entre el modelo general y el modelo centrado en viajes a establecimientos educativos, se destaca la importancia que cobra la duración de los viajes para los últimos, es decir, que aumentan la probabilidad de hacer el trayecto sin adultos al hacerse más largo el viaje (relación que no se constata en el modelo 1).

No se registraron diferencias en la probabilidad de movilidad independiente de niños y adolescentes por sexo del jefe de hogar, por capital educativo del hogar ni por el lugar de residencia (Ciudad de Buenos Aires o Conurbano).

Conclusiones

La circulación infantil ha sido objeto de crecientes regulaciones, tendientes a la protección y la normalización de la misma en torno a la circunscripción de la niñez al núcleo familiar y la institucional escolar. Este estudio se ha propuesto caracterizar y analizar la circulación cotidiana y contemporánea de niñas y niños residentes en el AMBA. Los resultados de este análisis permiten tener una aproximación a los principales motivos, tiempos y condiciones de autonomía de los niños; como también de las diferencias en cada grupo de edad, sexo y situación socioeconómica de las familias.

En clave comparativa con la temática de movilidad independiente, cabe retomar algunos resultados correspondientes a estudios previos. La investigación en Inglaterra del año 2010, dio como resultado que más del 70% de los padres acompañaba a los niños a la escuela primaria, y cerca del 12% lo hacía en la secundaria (SHAW et al., 2013, p. 70). En Alemania, para el mismo año, estas cifras rondaban el 30% y 5% respectivamente (SHAW et al., 2013, p. 156).

Con datos de la *Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO) 2009-2010*, nuestra estimación indica que 38,8% de los niños en edad de primaria asistieron con adultos del hogar en el Área Metropolitana de Buenos Aires, y que en edad de secundaria lo hizo un 14,5%. El nivel de acompañamiento adulto fue mayor en el grupo de capital educativo más alto, lo que es consistente con la hipótesis de que existe una relación entre la disponibilidad de automóvil y la reducción de movilidad independiente (la cual fue verificada en el modelo de regresión).

Asimismo, el volumen de movilidad varió en función de la condición socioeconómica de sus familias: los niños de mayor capital educativo en sus hogares viajaron con mayor frecuencia a cursar estudios y a realizar actividades sociales, a la vez que registraron menos viajes de tipo funcional (para realizar compras, trámites, asuntos laborales o acompañar a alguien).

Las niñas/adolescentes acompañaron más que los varones a otros niños a actividades sociales y funcionales, pero lo hicieron en igual medida que varones para actividades educativas. Tuvieron en términos generales un nivel de movilidad y de movilidad independiente menor, en especial en lo referido a actividades funcionales.

En el análisis descriptivo fue posible identificar un gran número de niños que fueron acompañados por otros niños o adolescentes con los que conviven: 17,6% de quienes tenían entre 13 y 17 años hicieron viajes a establecimientos educativos junto con niños menores a ellos sin la intervención de adultos del hogar. Entre los niños de 6 a 12 años, 12,3% acompañaron

8 Para las actividades sociales, la edad del niño o adolescente y la edad de la madre fueron significativos; para las actividades funcionales, lo fueron la edad del niño o adolescente y la cantidad de viajes realizados.

a otros niños menores. Este reconocimiento representa un aporte al campo nacional del saber empírico sobre las prácticas de cuidado entre niños y adolescentes, en el cual se dispone de muy escasa información estadística.

Finalmente, cabe destacar que los modelos de regresión logística permitieron señalar la fuerte relación que existe entre las formas de movilidad (y en particular, en el ir acompañado de adultos) y la estructura y situación del hogar. El hogar nuclear y el automóvil se asociaron con chances más bajas de movilidad independiente, mientras que los hogares extensos, así como también los monoparentales, dieron cuenta de mayores niveles de movilidad autónoma en sus niños y adolescentes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BATES, B.; STONE, M. R. Measures of outdoor play and independent mobility in children and youth: A methodological review. **Journal of Science and Medicine in Sport**, v. 18, n. 5, p. 545-552, 2015.

BLANCO, J.; BOSOER, L.; APAOLAZA, R. Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. **Scripta Nova**, v. XVIII, n. 493, 2014.

BROWN, B. et al. Gender differences in children's pathways to independent mobility. **Children's Geographies**, v. 6, n. 4, p. 385-401, 2008.

COOPER, A. R.; PAGE, A. S.; FOSTER, L. J.; QAHWAJI, D. Commuting to school. Are children who walk more physically active? **American Journal of Preventive Medicine**, v. 25, n. 4, p. 273-276, 2003.

CORTÉS-MORALES, S.; CHRISTENSEN, P. Movilidad de niños. In: ZUNINO SINGH, D.; GIUCCI, G.; JIRÓN, P. (Org.). **Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina**. Buenos Aires, Argentina: Biblos, 2017. p. 194-204.

DE PAZ TRUEBA, Y. 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**, v. 6, n. 12, p. 177-195, 2014.

ENMODO. **Resultados de la Encuesta Origen Destino 2009-2010**. 2010. Disponible en: <<https://www.argentina.gob.ar/transporte/dgppse/publicaciones/encuestas>>. Acceso en: 31 ene. 2021.

EVENSON, K. R. et al. Statewide prevalence and correlates of walking and bicycling to school. **Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine**, v. 157, n. 9, p. 887-892, 2003.

FOURCADE, H.; GILGES, F. Ñancay desde la mirada de la infancia. Un abordaje fotográfico en el litoral argentino. **XI Congreso Argentino de Antropología Social**, Rosario, 2014.

FREIDENRAIJ, C. En la Leonera. El encierro policial de menores en Buenos Aires, 1890-1920. **Historia de las Prisiones**, v. 1, p. 78-98, 2015.

FYHRI, A.; HJORTHOL, R. Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. **Journal of transport geography**, v. 17, n. 5, p. 377-384, 2009.

GÁLVEZ-FERNÁNDEZ, P. et al. ¿Influye la edad y el género en la movilidad independiente de escolares de primaria de granada? **Journal of Sport and Health Research**, v. 12, n. 3, p. 231-240, 2020.

GUTIÉRREZ, A. **Atlas ENMODO - ENCUESTA MOVILIDAD DOMICILIARIA. Cartografías de movilidad del AMBA 2009-2010**. Acassuso: El Guión Ediciones, 2020.

GUTIÉRREZ, A.; PEREIRA, L. ¿Patrón de género? Un análisis comparado de la movilidad cotidiana en ciudades argentinas. In: **Actas del XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano**, 23 al 27 de julio 2018. Medellín, 2018. p. 659-672.

- HENREICH, H.; HEINE, S.; NORENZAYAN, A. The Weirdest People in the World? **Behavioral and Brain Sciences**, v. 33, p. 61-83, 2010.
- HILLMAN, M. **One false move**: a study of children's independent mobility. Londres: Policy Studies Institute, 1990.
- JIRÓN, P.; ZUNINO SINGH, D. Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. **Revista Transporte y Territorio**, v. 16, p. 1-8, 2017.
- MARENGO, R. Estructuración y consolidación del poder normalizador: el Consejo Nacional de Educación. In: PUIGGRÓS, A. (Org), **Historia de la Educación Argentina II**. Buenos Aires: Galerna, 1991. p. 71-162.
- MASES, E.; SANCHO, D.; RAMÍREZ, N. Políticas estatales y trabajo infantil en la primera mitad del siglo XX. Los intentos de regulación y control en la Patagonia norte. Presentado en **III Congreso Nacional de Derecho Agrario Provincial, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales (UNLP) y Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (UNComa)**, 25 y 26 de noviembre de 2015, 2015.
- MEDELA, P.; PITTON, E. **La situación educativa a través de los Censos Nacionales de Población**. Informes de investigación. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2013.
- MIKKELSEN, M. R.; CHRISTENSEN, P. Is children's independent mobility really independent? A study of children's mobility combining ethnography and GPS/mobile phone technologies. **Mobilities**, v. 4, n. 1, p. 37-58, 2009.
- MURRAY, L.; CORTÉS-MORALES, S. **Children's mobilities**: interdependent, imagined, relational. Londres: Springer, 2019.
- NERI, N.; GALEOTA, C.; CAPELLI, L. La utilización de las encuestas de movilidad domiciliaria para un análisis de accesibilidad: aplicación para el caso de acceso a Centros Educativos en el Área Metropolitana de Buenos Aires. **Revista Transporte y Territorio**, v. 23, p. 71-81, 2020.
- PAUTASSI, L. Movilidades invisibles: recorridos escolares en la región metropolitana de Buenos Aires. In: RICO, M. N.; SEGOVIA, O. (Org.). ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad. Santiago de Chile: CEPAL, 2017, p. 433-457.
- PIRES, S. F. et al. Cultura, self e autonomía: bases para o protagonismo infantil. **Psicología: Teoría e Pesquisa**, v. 24, n. 4, p. 415-421, 2008.
- _____. Crecer en movimiento. abordaje etnográfico del desarrollo infantil en comunidades Mbya (Argentina). **Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud**, v. 8, n. 2, p. 961-980, 2010.
- REMORINI, C. Hermanos que cuidan, hermanos que enseñan. Trayectorias de desarrollo en perspectiva ecológica. **X Congreso Argentino de Antropología Social**. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires, 2011.
- SABBAG, G. M.; KUHNEN, A.; VIEIRA, M. L. A mobilidade independente da criança em centros urbanos. **Interações** (Campo Grande), v. 16, n. 2, p. 433-440, 2015.
- SHAW, B. et al. **Children's independent mobility**: a comparative study in England and Germany (1971-2010). Londres: Policy Studies Institute, 2013.
- SILVEIRA, A. Las escuelas primarias particulares en Capital Federal (1884-1930). **Pasado Abierto**, v. 4, n. 8, p. 162-192, 2018.

STONE, M. R. et al. The freedom to explore: examining the influence of independent mobility on weekday, weekend and after-school physical activity behaviour in children living in urban and inner-suburban neighbourhoods of varying socioeconomic status. **International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity**, v. 11, n. 1, p. 1-11, 2014.

VALENZUELA, C. **La movilidad en la vida cotidiana de los niños**. Experiencias, tendencias y tensiones en los desplazamientos infantiles en Macul. Estudio de caso. 2017. Tesis (Maestría en Desarrollo Urbano), Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2017.

VELÁZQUEZ, M. Derecho a la movilidad. In: ZUNINO SINGH, D.; GIUCCI, G.; JIRÓN, P. (Org.), **Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina**. Buenos Aires: Biblos, 2017. p. 107-119.

VILLALTA, C. Imitar a la naturaleza. La adopción de niños en los años '60: entre ficciones legales y prácticas consuetudinarias. In: COSSE, I.; FELITTI, K.; MANZANO, V. (Org.), **Los sesenta de otra manera: vida cotidiana, género y sexualidades en la Argentina**. Buenos Aires: Prometeo, 2010. p. 89-129.

_____. Los niños entre la escuela, el taller y la calle (o los límites de la obligatoriedad escolar). Buenos Aires, 1884-1915. **Cadernos de Pesquisa**, v. 39, n. 136, p. 69-81, 2009.

ZAPIOLA, C. Porque sólo en familia se puede formar el alma del niño: la reforma de la Colonia de Menores Varones de Marcos Paz, Buenos Aires, década de 1920. **Historia de las Prisiones**, v. 1, p. 136-157, 2015.

RESUMEN El propósito de este trabajo es caracterizar la movilidad independiente de niños y adolescentes en el Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina. A partir de la *Encuesta de Movilidad Domiciliaria* realizada en este aglomerado urbano entre 2009 y 2010, se describen para niños y adolescentes la frecuencia con que se desplazaron en forma independiente y las principales razones y modos en que lo hicieron. El análisis se organiza a través de tres dimensiones de la movilidad: la realizada por motivos educativos, aquella para la socialización, y la orientada a la organización diaria. La autonomía en la movilidad es caracterizada en forma descriptiva y por medio de modelos de regresión logística. Como resultado de ello, se distinguen diferencias según posición social, así como cambios en los patrones de movilidad por sexo y a lo largo del ciclo de vida.

Palabras clave movilidad independiente, infancia, educación, sociabilidad.

Infância e autonomia: determinantes da mobilidade independente de crianças e adolescentes na Região Metropolitana de Buenos Aires

RESUMO Este artigo descreve a mobilidade independente de crianças e adolescentes na Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina. Com base na *Encuesta de Movilidad Domiciliaria* realizada na Região Metropolitana de Buenos Aires entre 2009 e 2010, constam a frequência com que crianças e adolescentes se movimentam independentemente, bem como os principais motivos e meios pelos quais o fazem. A análise é organizada em três dimensões da mobilidade: mobilidade educacional, socialização e mobilidade voltada para a organização cotidiana. A autonomia em mobilidade é caracterizada descriptivamente e por meio de modelos de regressão logística. Como resultado, as diferenças são mostradas de acordo com a posição social, bem como as mudanças nos padrões de mobilidade ao longo do ciclo de vida.

Palavras-chave mobilidade independente, infância, escola, sociabilidade.

Childhood and autonomy: determinants of the independent mobility of children and adolescents in the Metropolitan Area of Buenos Aires

ABSTRACT This article describes the independent mobility of children and adolescents in the Metropolitan Area of Buenos Aires, Argentina. Based on the *Encuesta de Movilidad Domiciliaria* carried out in the Metropolitan Area of Buenos Aires between 2009 and 2010, the frequency with which children and adolescents moved independently, as well as the main reasons and means by which they did it as shown. The analysis is organized through three dimensions of mobility: educational mobility, socialization, and mobility aimed at daily organization. Independent mobility is characterized descriptively and through logistic regression models. As a result, differences are distinguished according to social position, as well as changes in mobility patterns throughout the life cycle.

Keywords independent mobility, childhood, education, sociability.

FECHA DE RECEPCIÓN: 31/01/2021

FECHA DE APROBACIÓN: 15/06/2021



Carla Arévalo

Doctora en Demografía por la Universidad Nacional de Córdoba, Argentina. Magíster en Economía por la Universidad Nacional de La Plata, Argentina. Becaria Posdoctoral del CONICET con lugar de trabajo en el Instituto de Estudios Laborales y del Desarrollo Económico (IELDE). Economista, docente de Desarrollo Económico en la Universidad Nacional de Salta, Argentina.

E-mail: carla.arevalo.wierna@gmail.com



Pablo De Grande

Doctor en Ciencias Sociales y Humanidades por la Universidad de Quilmes, Argentina. Licenciado en Sociología por la Universidad de Buenos Aires, Argentina. Profesor titular en la carrera de Sociología de la Universidad del Salvador, Argentina. Investigador del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).

E-mail: pablodg@gmail.com