

XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires, 2009.

Fragmentación socioespacial en el conurbano. Impacto en el acceso a establecimientos educativos y a lugares de trabajo.

Ana Lourdes Suárez y Carolina Palma.

Cita:

Ana Lourdes Suárez y Carolina Palma (2009). *Fragmentación socioespacial en el conurbano. Impacto en el acceso a establecimientos educativos y a lugares de trabajo. XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-062/185>

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>.

Fragmentación socioespacial en el conurbano

**Impacto en el acceso a establecimientos
educativos y a lugares de trabajo**

Ana Lourdes Suárez

Investigadora Conicet-CEIL

alsuarez@fibertel.com.ar

Carolina Palma

Becaria de investigación – UNGS

carolinapalmaarce@gmail.com

RESUMEN

El Área Metropolitana de Buenos Aires es un espacio altamente fragmentado en términos de acceso al suelo, a la vivienda, al mercado de trabajo y a la educación. Se trata de una megápolis cuyos habitantes desarrollan variadas actividades en un intento por acceder a una estructura de oportunidades también diferenciada.

El traslado de las personas en el contexto de la ciudad fragmentada, es una actividad donde se distinguen activos como el dinero, el tiempo, el uso de transporte público o privado, e infraestructura vial del barrio que, en conjunto, facilitan u obstaculizan el acceso al capital social, cultural y económico ubicado en otros espacios de la ciudad. En el Conurbano bonaerense, esta

también entendida como ‘capacidad de traslado’ es clave para acceder a empleos y educación formal, especialmente en los barrios y en los partidos que concentran una mayor población de escasos recursos, con déficit de servicios urbanos, con graves déficits de accesibilidad y conectividad. En definitiva, el acceso a fuentes de capital como el trabajo y la educación, está cada vez más restringido a la capacidad de las personas de trasladarse hasta los lugares donde estas fuentes se ubican.

El paper analiza aspectos vinculados al traslado de los habitantes del Conurbano a los establecimientos educativos y a sus lugares de trabajo. Se analizan las distancias, los costos, los medios de transporte y las dificultades que manifiestan para acceder a dichos lugares. El estudio se hace en base a una muestra representativa de 400 hogares de los partidos de José C. Paz, Moreno, San Miguel y Morón del Conurbano bonaerense efectuada en el 2007. Esta muestra permite identificar hogares en diferentes fragmentos socioterritoriales. El principal aporte del trabajo es relacionar las diferentes dimensiones del traslado de los residentes de CB con la ‘geografía de oportunidades’ (Katzman 1999) que brindan los espacios que habitan y con los “recursos” educativos y laborales obtenidos.

INTRODUCCION

Como resultado del predominio del mercado inmobiliario por sobre el rol del Estado en la planificación urbana y la debilidad de las políticas estatales de vivienda, en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) se observa, desde la década del ’70, una tendencia a la fragmentación territorial caracteriza por una desigual distribución de bienes y servicios en el espacio metropolitano. Este fenómeno, sumado a las transformaciones en el mercado de trabajo, aceleró la concentración territorial de todos los sectores de la sociedad, pero muy especialmente, de los hogares urbanos de menores recursos.

Esta concentración de la pobreza afecta la capacidad de acumulación de recursos significativos para el bienestar de las personas, en tanto que activos como trabajo, salud, educación y lugares de esparcimiento de mayor calidad, quedan relegados para quienes tienen acceso a los espacios donde se concentran. Lo anterior, sumado a un déficit en la oferta del transporte público,

configura una dinámica socio-espacial polarizada e interrumpida, donde las distancias espaciales refuerzan las distancias sociales, obstaculizando la conformación del “portafolio de activos” de los sectores más pobres, profundizando su “aislamiento social”, y aumentando su vulnerabilidad social¹.

En este contexto, la capacidad de traslado de las personas -también denominada movilidad cotidiana- a los lugares que tienen una mayor oferta de puestos de trabajo de calidad y cuentan con mejores establecimientos educativos, se transforma en un elemento clave para que el efecto de “localización” dado por las características de accesibilidad del lugar de residencia, no se traduzca en una falta de acceso a la estructura de oportunidades por parte de los hogares.

1. CARACTERIZACIÓN DE LOS PARTIDOS DE LA MUESTRA

Los cuatro partidos de la muestra son: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón. Estos concentraban en 2001 a 1.173.1771 personas (CNPV, 2001). Moreno, San Miguel, José C. Paz se ubican en el segundo cordón del Conurbano. Morón está emplazado en el primer cordón, en la zona identificada como GBA2.² San Miguel, junto con José C. Paz y Malvinas Argentinas, hacía parte del partido de General Sarmiento, que en 1994 se subdividió; en su territorio quedó la actividad económica más pujante del antiguo partido.

Los tres partidos de la muestra pertenecientes al segundo cordón registran un importante crecimiento población. Morón, en cambio registró un crecimiento negativo en el último período intercensal. De los cuatro partidos seleccionados, Moreno y José C. Paz presentan la situación sociodemográfica más crítica. El partido de San Miguel muestra valores cercanos o levemente inferiores a los del conjunto del área urbana mientras que Morón exhibe en todos los casos marcas superiores a la media de la región metropolitana.

Al interior de estos municipios se verifican concentraciones elevadas de población NBI y de hogares cuyos jefes cuentan con niveles de instrucción muy bajos. Éstas se localizan en las “periferias” de los partidos: cuanto más alejado el territorio del centro del partido (que se concentra

¹ Al respecto, ver Katzman (1999) y Moser (1998).

² El Instituto Nacional de Estadísticas y Censo propone una subdivisión de la zona metropolitana del Gran Buenos Aires en cuatro grandes agrupamientos de partidos denominados Gran Buenos Aires 1, 2, 3 y 4 (GBA1), (GBA2), (GBA3) y (GBA4), delimitados en función de homogeneidades estadísticas internas. En el primer agrupamiento están los partidos con mejores indicadores socioeconómicos y en el cuarto los que registran los peores valores. Moreno, San Miguel y José C. Paz, junto con otros 7 partidos pertenecen al GBA4. Morón, junto con otros 4 partidos, pertenece al GBA2.

alrededor de las estaciones de los trenes) mayor es el grado de vulnerabilidad. En Moreno y sobre todo en José C. Paz, la extensión de territorios vulnerables es mayor. En José C. Paz la mancha sin NBI y con aceptables promedios de escolaridad de los jefes de hogar se concentra en los pocos radios del centro del partido, los cuales están alrededor de la única estación de tren que tiene el partido.

2. TRASLADO A LA ESCUELA DE NIÑOS Y ADOLESCENTES

En un contexto de fragmentación socioterritorial el traslado diario de niños y adolescentes a sus establecimientos educativos depende de tres elementos centrales: i) la disponibilidad de centros educacionales próximos al donde se ubica su vivienda, ii) la oferta de servicios de transporte público existentes en el barrio, y iii) las condiciones de accesibilidad que posee el barrio de residencia en términos de estructura vial que facilita o dificulta el ingreso y salida del mismo.

El primer elemento se relaciona con las características propias de fragmentación de la ciudad, en este caso del Conurbano Bonaerense, que hace que no todos los escolares cuenten con un establecimiento educativo –primario o secundario- próximos al barrio donde residen. Lo que implica recorrer largas distancias para acceder a la educación formal; y más allá de la existencia de una escuela cerca, se piensa además en la proximidad de una escuela que cuente con niveles calidad de educación aceptable. En este sentido, estudiantes que asisten a establecimientos públicos recorren en promedio distancias más cortas que los estudiantes de establecimientos privados (Tabla 2.1). Mientras que los primeros asisten en su mayoría a escuelas que se ubican a menos de 10 cuadras de su hogar; los segundos concurren a escuelas ubicadas a 11 cuadras y más. Esta diferencia es válida tanto para escolares de EGB como de Polimodal, siendo los de este último ciclo quienes llegan a recorrer en promedio casi 40 cuadras diarias para acceder a establecimientos privados. Estos datos evidencian una estructura urbana que, en términos de distribución de servicios educativos, debe aun mejorar para favorecer la asistencia diaria a un centro educacional.

Cuando se observan las diferencias por partido, se observa que para el ciclo EGB los estudiantes asisten a establecimientos más próximos a sus casas que los que asisten a Polimodal. Pero se advierte que la cobertura de establecimientos para este último ciclo es menor en los partidos de Moreno y José C. Paz, ya que son precisamente éstos los estudiantes que deben recorrer cerca de 40 cuadras en promedio al día para cumplir con su jornada escolar (Tabla 2.2).

El segundo elemento, la oferta de transporte público, se torna de vital importancia dado las características de fragmentación antes mencionadas, ya que constituye un factor fundamental para

quienes se ubican lejos de la escuela o bien para escolares cuyos hogares no cuentan con un medio de transporte privado. El traslado a la escuela, se realiza de diversos modos, siendo el privilegiado el traslado a pie o en bicicleta para quienes deben recorrer menores distancias. Estos suelen ser estudiantes de establecimientos públicos que cursan EGB. Los chicos y chicas que deben atravesar un mayor número de cuadras para llegar a su destino lo hacen en transporte público, principalmente en colectivo o tren, en su mayoría estudiantes de Polimodal. Aquellos que acceden a establecimientos privados, suelen trasladarse en auto particular, transporte escolar o remis.

Asociado tanto a los modos como a las distancias recorridas diariamente, el tiempo que invierten los estudiantes de EGB es similar para ambos tipos de establecimiento (25 o 26 minutos diarios). En cambio, los que asisten a Polimodal, deben utilizar cerca de 35 o 36 minutos diarios para llegar al establecimiento educacional y al finalizar la jornada regresar a casa. Lo que diferencia a los escolares por tipo de establecimiento, relacionado a la forma como hacen el traslado, es el dinero que invierten diariamente en esta actividad. Los chicos de colegios privados de EGB gastan tres veces más de lo que lo hacen sus iguales de escuela públicas, esto debido a que son estos últimos –recordemos- quienes se trasladan en mayor medida a pie o en bicicleta. En Polimodal en cambio, la situación se invierte pero debido a que estudiantes de colegios privados, que viajan más en medios no-públicos, no declararon el gasto en traslado diario como un costo personal sino atribuido a un gasto mensual del hogar en automóvil (combustible + peaje) o el pago mensual de un transporte escolar.

A pesar de que recorren casi igual distancia que los estudiantes de EGB de los demás partidos, más del 75% de estudiantes de Moreno hacen el trayecto casa-escuela-casa a pie o en bicicleta. Esto, en contraste con los partidos de José C. Paz, San Miguel y Morón que, si bien sus mayorías registran viaje en igual modo, y en medios públicos (colectivo o tren) presentan hasta un 20% de estudiantes que hacen el traslado en auto, remis o transporte escolar (Tabla 2.2).

El partido que registra un mayor gasto en transporte a la escuela es San Miguel, especialmente para el ciclo Polimodal, lo que se corresponde a su vez con un mayor uso de medios de transporte no-públicos para acceder al lugar de estudio. En cuanto al tiempo y etapas de los traslados, son los estudiantes de Morón los que demoran menos tiempo en llegar a la escuela, tanto para EGB como para Polimodal (Tablas 2.2 y 2.3).

El tercer elemento, las características de infraestructura del barrio, refiere a las dificultades que los estudiantes tienen para su movilidad cotidiana. La mayoría de ellos, que asisten a

establecimientos públicos en ciclo EGB, declaran problemas de inundación de calles, falta de veredas y de iluminación (58,8%) que corresponden a problemas de accesibilidad por déficit de calles (Tabla 2.1). Mientras que los estudiantes del mismo ciclo de educación privada, un tercio no presenta dificultades y el resto apunta más a dificultades por el déficit de transporte e inseguridad en el trayecto (potenciales accidentes y asaltos). Las dificultades por déficit del transporte público se ven claramente acentuadas en el caso de los estudiantes que cursan Polimodal, con énfasis en los que asisten a establecimientos privados.

Por partido, las dificultades en la movilidad cotidiana por estudio, tienen una distribución acorde a medios y distancias. Los estudiantes del partido de Morón son los que más declaran no tener dificultades; en cambio, José C. Paz y Moreno reclaman déficit de calles y del servicio de transporte urbano, para el ciclo EGB y Polimodal, respectivamente. Igualmente es en Moreno donde más los estudiantes plantean como obstáculo el nivel de inseguridad en las calles (Tablas 2.2 y 2.3).

3. TRASLADO AL TRABAJO

Las características del traslado a su lugar de trabajo y la ubicación del mismo son una forma de observar las dificultades que los trabajadores del Conurbano encuentran en su inserción en el mercado laboral. El conjunto de esta evidencia es consistente con la noción de un desajuste espacial entre el lugar de residencia de los trabajadores y los centros de empleo conocida como *labour mismatch* (Galster y Kilen, 1995).

En este sentido, se observan diferencias en el destino del traslado de los trabajadores, especialmente para aquellos de los partidos como José C. Paz y Moreno, que tienen los peores indicadores socioeconómicos. En efecto, los trabajadores de estos dos partidos se insertan laboralmente menos en sus propios partidos que los residentes de San Miguel y Morón (ver gráficos 1 y 2), debido seguramente, a la escasa oferta laboral dentro de ellos, y razón por la cual estos trabajadores se trasladan a otros partidos –lindantes o no- y a ciudad de Buenos Aires para trabajar.

Asimismo, la relación entre lugar de residencia y lugar de trabajo, muestra que cuanto más cercano al domicilio se encuentre el trabajo menor es la remuneración que recibe. Sucede que aquellos trabajadores que se insertan laboralmente en la ciudad de Buenos Aires reciben los mayores ingresos, pero para hacerlo deben recorrer las mayores distancias. Adicionalmente, se constata que las mujeres se desplazan menos que los hombres (ver gráfico 2); posiblemente por

restricciones vinculadas a su rol reproductivo que dificultan su acceso a los lugares –como la ciudad de Buenos Aires- donde se perciben los mejores ingresos.

También existen diferencias por la categoría ocupacional de los trabajadores. Mientras que los asalariados son aquellos que se trasladan más a ciudad de Buenos Aires, los trabajadores por cuenta propia tienden a permanecer un poco más en lugares cercanos a su barrio (Tabla 3.1). Aunque generalmente, para este tipo de trabajador que muchas veces brinda servicios a domicilio, el desplazamiento típico varía desde trabajar en la misma localidad, hasta tener períodos donde la actividad principal se desarrolla en otros partidos, incluso en ciudad de Buenos Aires. La diferencia más evidente sin embargo, se da para las trabajadoras de servicio doméstico, a lo mejor asociado precisamente al rol reproductivo, ya que los desplazamientos de este grupo los tienden a producirse en el radio del mismo partido, aunque por supuesto, hay quienes también se desplazan a otros partidos y a Capital Federal.

El tiempo promedio que toma a los trabajadores llegar y regresar de sus respectivos lugares de trabajo es de 90,5 minutos. Este tiempo se incrementa para los trabajadores residentes de los partidos de José C. Paz y Moreno que, en promedio, alcanza los 105 minutos. Esto claramente se asocia a las mayores distancias que ellos recorren (Tabla 3.2) por la lejanía de los lugares donde trabajan respecto al lugar de residencia, pero también porque son los trabajadores de estos partidos los que hacen un mayor uso del transporte público (colectivo, tren y subterráneo), existiendo una fuerte diferencia con los trabajadores de San Miguel y Morón, que tienden a usar vehículos particulares –además de chárter y remis- para desplazarse a los lugares de trabajo.

Es la característica modal del traslado la que determina también la complejidad de los desplazamientos y su costo. Los trabajadores de José C. Paz y Moreno, quienes más usan el servicio de transporte público son también los que más tiempo deben invertir para trasladarse, ya que son ellos los que deben realizar un mayor número de trasbordos (etapas del traslado) para llegar a su destino diario (Tabla 3.2). Esto debido a la ausencia de servicios directos para unir dos puntos en la ciudad. En contraste, los trabajadores de San Miguel y Morón, que privilegian el uso de modos no-públicos, tienen traslados compuestos por menos etapas y por lo tanto, menores tiempos. La diferencia entre ambas formas, además del modo, radica en el dinero diario invertido en el desplazamiento. Mientras que los trabajadores provenientes de partidos con menores recursos, y que utilizan el transporte público, gastan en promedio no más de 5 pesos diarios, los trabajadores de los partidos de San Miguel y Morón, invierten hasta 15 pesos diarios (en promedio) en igual actividad. En términos de categoría ocupacional, se constata que los trabajadores por cuenta propia

se trasladan más a pie y/o bicicleta y en transportes no –públicos, debido, otra vez a las características de su actividad que muchas veces implica el traslado de herramientas y maquinarias, pero también porque, como se mencionó, se trasladan a lugares más cercanos a su lugar de residencia. En cambio, los asalariados y las trabajadoras de servicio doméstico hacen su traslado principalmente en transporte público, habiendo en este segundo grupo además un mayor uso del modo peatonal (Tabla 3.1).

En coherencia con los modos, las distancias y la complejidad del traslado, las dificultades que los trabajadores presentan son diferentes según partido y categoría ocupacional. Los partidos de San Miguel y Morón, declaran menores dificultades para acceder a sus lugares de trabajo. Opinan de igual forma las trabajadoras de servicio doméstico y los usuarios del modo pie/bicicleta, quienes en promedio recorren distancias más cortas.

Las dificultades asociadas al regular funcionamiento del servicio de transporte público, que tiene como consecuencia las largas esperas de colectivos y trenes, son obstáculos mencionados mayoritariamente por trabajadores residentes en José C, Paz. Pero no ocurre lo mismo en Moreno, puesto que la mayor parte de los trabajadores de este partido identifica como dificultad la ausencia de servicios próximos a su cuadra, y además, la incomodidad del trayecto mismo, refiriéndose a la molestia de viajar de pie y apretados por la gran cantidad de personas que se desplaza en horarios picos. Esta dificultad seguramente tiene que ver con el déficit en cobertura de transporte que presenta particularmente el partido de Moreno dada su alta extensión y su baja densidad poblacional.

Por último, la dificultad que remite al mal estado de las calles y en el exceso de tránsito en las vías del acceso al lugar de trabajo, son obstáculos que expresan principalmente trabajadores de San Miguel y Morón, quienes hacen sus desplazamientos al trabajo mayoritariamente en la modalidad vehículo particular o de la empresa.

4. CONCLUSIONES

En el traslado por motivos de estudio y trabajo en el Conurbano Bonaerense influyen fuertemente las condiciones de fragmentación territorial.

Entre los estudiantes hay diferencias en el traslado entre aquellos que asisten a establecimientos públicos y privados. Estos últimos presentan menores dificultades para trasladarse a pesar de que recorren mayores distancias (principalmente en Polimodal); debido a que viajan preferentemente en medios no-públicos y gastan más en la movilidad diaria a la escuela. En cambio,

quienes asisten a establecimientos públicos, se trasladan menores distancias, y gastan menos en la movilidad, pero son aquellos que demoran más y tienen mayores dificultades para salir del barrio y llegar a la escuela. Se registran importantes diferencias por partido. José C. Paz y Moreno concentran las mayores dificultades.

Entre los trabajadores, las mayores distancias están asociadas a empleos con mejor remuneración, ubicados generalmente en Capital Federal. Los trabajadores asalariados de José C. Paz y Moreno gastan mucho menos en transporte que los trabajadores de otros partidos, pero son los que demoran más tiempo y deben hacer mayor cantidad de trasbordos (etapas). Las dificultades en el traslado refieren a la calidad y frecuencia del transporte público para trabajadores de estos partidos, mientras que los trabajadores de San Miguel y Morón tienen, en promedio, menores dificultades atribuidas principalmente al estado de calles y la congestión vehicular.

En definitiva, se constata cómo la fragmentación socioespacial impacta en el acceso al trabajo y a la educación, mediante el efecto de “localización” dado por el déficit en la oferta del transporte público urbano, la falta de vías de acceso rápido y el mal estado de calles. Estos aspectos constituyen obstáculos para las personas que diariamente se trasladan a los lugares de trabajo y centros educativos, limitando de esta forma el acceso a los recursos concentrados en otros espacios de la ciudad sólo a quienes tienen la capacidad de trasladarse a ellos.

Tabla 2.1

Traslado a la escuela^(*), modos, distancia, etapas^(**), tiempo, costos y dificultades, por tipo de establecimiento y ciclo.

Tipo de Establecimiento por ciclo	EGB			Polimodal		
	público	privado	total	público	privado	total
Modos de Traslado						
Pie / Bicicleta	69,8	51,8	65,4	43,4	42,9	43,2
Colectivo, tren, subte	22,7	23,2	22,8	54,7	39,3	49,4
Auto, remis, transporte escolar	7,6	25,0	11,8	1,9	17,9	7,4
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N	172	56	228	53	28	81
Distancia a la escuela						
menos de 5 cuadras	35,0	16,7	30,8	21,7	20,8	21,4
10 cuadras	36,9	43,8	38,5	34,8	29,2	32,9
20 cuadras	18,8	20,8	19,2	19,6	33,3	24,3
más de 20 cuadras	9,4	18,8	11,5	23,9	16,7	21,4
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N	160	48	208	46	24	70
Promedio distancia, etapas, tiempo y costo						
Distancia (cuadras)	25,56	29,38	26,44	28,48	39,42	32,23
Etapas	2,02	2,18	2,06	2,04	2,36	2,15
Tiempo (minutos)	25	26,83	25,43	36,18	35,18	35,82
Costo (pesos)	0,2861	1,002	0,4581	1,3269	0,7917	1,1579
Dificultades en el traslado a la escuela						
Sin dificultades	17,1	30,0	19,6	32,4	28,6	31,2
Probls. Accesibilidad por déficit calles	58,5	26,7	52,3	14,7	14,3	14,6
Probls. Accesibilidad por déficit en transporte	13,0	16,7	13,7	38,2	50,0	41,7
Inseguridad en trayecto	10,6	23,3	13,1	11,8	7,1	10,4
Otros	0,8	3,3	1,3	2,9	0,0	2,1
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N	123	30	153	34	14	48

Fuente: Elaboración propia.

(*) Traslado a la escuela incluye el viaje de ida al establecimiento educativo y el viaje de regreso al lugar de residencia.

(**) Cada etapa es un modo diferente de trasladarse o bien un cambio de línea de colectivo o tren. Si una persona realiza el trayecto casa-trabajo a pie y en 2 colectivos, el total de etapas es 3.

Tabla 2.2

Traslado a la escuela^(*), modos, distancia, etapas^(**), tiempo, costos y dificultades, por partido. Sólo para estudiantes de EGB.

Partido por ciclo	EGB				
	José C. Paz	Moreno	San Miguel	Morón	Total
Modos de Traslado					
Pie / Bicicleta	54,0	75,5	54,3	65,5	65,2
Colectivo, tren, subte	27,0	21,7	25,7	17,2	23,2
Auto, remis, transporte escolar	19,0	2,8	20,0	17,2	11,6
Total	100%	100%	100%	100%	100%
N	63	106	35	29	233
Distancia a la escuela					
menos de 5 cuadras	22,2	41,8	14,7	32,0	30,5
10 cuadras	44,4	38,5	41,2	28,0	39,4
20 cuadras	15,9	9,9	38,2	32,0	18,8
más de 20 cuadras	17,5	9,9	5,9	8,0	11,3
Total	100%	100%	100%	100%	100%
N	63	91	34	25	213
Promedio distancia, etapas, tiempo y costo					
Distancia (cuadras)	23,7	27,2	24,2	32,1	26,8
Etapas	2,0	2,1	2,1	2,0	2,0
Tiempo (minutos)	27,8	24,0	20,7	30,0	25,7
Costo (pesos)	0,6	0,5	0,5	0,8	0,6
Dificultades en el traslado a la escuela					
Sin dificultades	11,8	14,5	46,7	40,0	19,1
Probs. Accesibilidad por déficit calles	60,8	60,5	13,3	33,3	53,5
Probs. Accesibilidad por déficit en transporte	15,7	9,2	13,3	26,7	13,4
Inseguridad en trayecto	11,8	14,5	20,0	0,0	12,7
Otros	0,0	1,3	6,7	0,0	1,3
Total	100%	100%	100%	100%	100%
N	51	76	15	15	157

Fuente: Elaboración propia.

(*) Ídem
(**) Ídem

Tabla 2.3

Traslado a la escuela^(*), modos, distancia, etapas^(**), tiempo, costos y dificultades, por partido. Sólo para estudiantes de Polimodal.

Partido por ciclo	Polimodal				
	José C. Paz	Moreno	San Miguel	Morón	Total
Modos de Traslado					
Pie / Bicicleta	18,8	52,0	40,0	50,0	42,7
Colectivo, tren , subte	75,0	44,0	46,7	42,3	50,0
Auto, remis, transporte escolar	6,2	4,0	13,3	7,7	7,3
Total	100%	100%	100%	100%	100%
N	16	25	15	26	82
Distancia a la escuela					
menos de 5 cuadras	15,4	26,3	8,3	26,1	20,9
10 cuadras	23,1	36,8	25,0	34,8	31,3
20 cuadras	7,7	15,8	58,3	26,1	25,4
más de 20 cuadras	53,8	21,1	8,3	13,0	22,4
Total	100%	100%	100%	100%	100%
N	13	19	12	23	67
Promedio distancia, etapas, tiempo y costo					
Distancia (cuadras)	40,8	39,2	33,8	23,3	34,3
Etapas	2,3	2,0	2,1	2,2	2,2
Tiempo (minutos)	44,5	31,7	46,1	29,4	37,9
Costo (pesos)	1,2	0,6	3,8	0,4	1,5
Dificultades en el traslado a la escuela					
Sin dificultades	14,3	26,7	57,1	38,5	30,6
Probs. Accesibilidad por déficit calles	14,3	6,7	14,3	30,8	16,3
Probs. Accesibilidad por déficit en transporte	57,1	40,0	28,6	30,8	40,8
Inseguridad en trayecto	7,1	26,7	0,0	0,0	10,2
Otros	7,1	0,0	0,0	0,0	2,0
Total	100%	100%	100%	100%	100%
N	14	15	7	13	49

Fuente: Elaboración propia.

(*) Ídem
(**) Ídem

Tabla 3.1

Traslado al Trabajo^(*), modos, distancia, etapas^(**), tiempo, costos y dificultades, según Categoría Ocupacional.

Traslado al Trabajo	Categoría Ocupacional			
	Trabajador Asalariado	Trabajador Cuenta Propia	Trabajador Servicio Doméstico	Total
Lugar de destino				
Misma localidad	21,9%	31,3%	36,6%	24,9%
Mismo Partido	14,3%	20,5%	9,8%	15,0%
Otro partido vecino	15,2%	10,8%	12,2%	14,1%
Otro partido de GBA (no vecino)	15,2%	12,0%	14,6%	14,6%
Ciudad de Buenos Aires	27,4%	22,9%	24,4%	26,3%
Otro fuera de GBA, dentro de RMBA	5,5%	0,0%	2,4%	4,2%
Otro fuera de RMBA	0,6%	2,4%	0,0%	0,9%
Total	100%	100%	100%	100%
N	329	83	41	453
Modos de traslado				
pie / bicicleta	15,4%	32,5%	27,9%	19,7%
moto /auto /charter /remis	18,7%	26,5%	0,0%	18,4%
colectivo /tren /subte	65,9%	41,0%	72,1%	62,0%
Total	100%	100%	100%	100%
N	337	83	43	463
Etapas, Tiempo y Costo del Traslado				
Etapas (promedio)	3,1	2,7	3,2	3,1
Tiempo, en minutos (promedio)	94,8	71,8	95,7	90,8
Costo, en pesos (promedio)	8,5	10,1	3,5	8,3
Dificultades en el Traslado				
No tiene dificultades	38,4%	41,7%	28,9%	38,1%
Mucho tiempo de espera y demoras de trenes y colectivos	11,6%	15,3%	23,7%	13,3%
Falta de seguridad en trasportes y vías públicas	7,1%	5,6%	5,3%	6,7%
Mal servicio del transporte (incomodidad, no hay servicio)	26,1%	19,4%	26,3%	25,0%
Calles en mal estado (barro, inundaciones)	10,3%	6,9%	10,5%	9,8%
Mucho tránsito	4,5%	6,9%	0,0%	4,5%
Las distancias son muy largas	1,3%	1,4%	5,3%	1,7%
Otra	0,6%	2,8%	0,0%	1,0%
Total	100%	100%	100%	100%
N	310	72	38	420

Fuente: Elaboración propia.

(*) Traslado al trabajo incluye el viaje de ida al lugar de trabajo y el viaje de regreso al lugar de residencia.

(**) Cada etapa es un modo diferente de trasladarse o bien un cambio de línea de colectivo o tren. Si una persona realiza el trayecto casa-trabajo a pie y en 2 colectivos, el total de etapas es 3.

Tabla 3.2

Traslado al Trabajo^(*), modos, distancia, etapas^(**), tiempo, costos y dificultades, según partido de residencia.

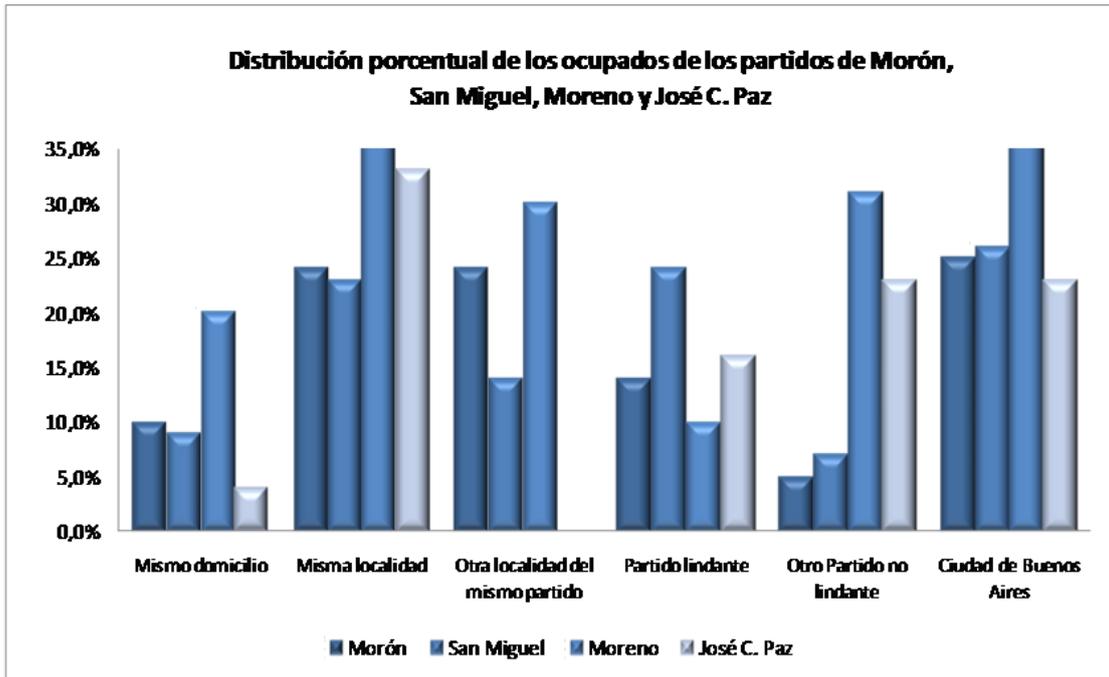
Traslado al Trabajo	Partido de Residencia				
	José C. Paz	Moreno	San Miguel	Morón	Total
Lugar de destino					
Misma localidad	31,1%	23,8%	22,9%	23,9%	25,3%
Mismo Partido	0,0%	18,3%	14,6%	26,1%	14,9%
Otro partido vecino	15,5%	6,1%	25,0%	15,2%	14,1%
Otro partido de GBA (no vecino)	22,3%	18,9%	7,3%	5,4%	14,5%
Ciudad de Buenos Aires	22,3%	27,4%	27,1%	27,2%	26,2%
Otro fuera de GBA, dentro de RMBA	7,8%	3,7%	3,1%	2,2%	4,2%
Otro fuera de RMBA	1,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,9%
Total	100%	100%	100%	100%	100%
N	103	164	96	92	455
Modos de traslado					
Pie / bicicleta	18,8%	17,6%	19,4%	25,6%	19,8%
moto /auto /charter /remis	9,8%	13,3%	23,5%	33,3%	18,5%
colectivo /tren /subte	71,4%	69,1%	57,1%	41,1%	61,7%
Total	100%	100%	100%	100%	100%
N	112	165	98	90	465
Etapas, Tiempo y Costo de traslado					
Etapas (promedio)	3,1	3,4	2,9	2,6	3,1
Tiempo, en minutos (promedio)	104,6	106,1	75,3	61,4	90,5
Costo, en pesos (promedio)	3,7	5,3	12,6	15,3	8,3
Dificultades en el Traslado					
No tiene dificultades	19,8%	37,8%	45,2%	58,2%	38,4%
Mucho tiempo de espera y demoras de trenes y colectivos	34,2%	7,4%	7,1%	1,3%	13,3%
Falta de seguridad en trasportes y vías públicas	8,1%	7,4%	4,8%	5,1%	6,6%
Mal servicio del transporte (incomodidad, no hay servicio)	16,2%	27,7%	34,5%	21,5%	24,9%
Calles en mal estado (barro, inundaciones)	16,2%	14,2%	1,2%	1,3%	9,7%
Mucho tránsito	2,7%	2,0%	7,1%	8,9%	4,5%
Las distancias son muy largas	0,9%	3,4%	0,0%	1,3%	1,7%
Otra	1,8%	0,0%	0,0%	2,5%	0,9%
Total	100%	100%	100%	100%	100%
N	111	148	84	79	422

Fuente: Elaboración propia.

(*) Ídem
(**) Ídem

Gráfico 1

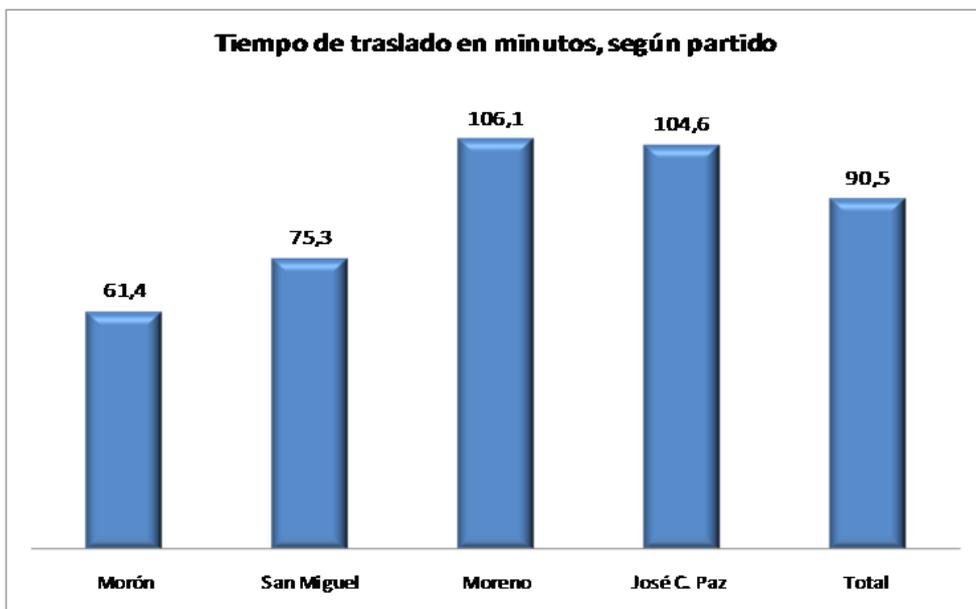
Distribución porcentual de los ocupados de los partidos de Morón, San Miguel, Moreno y José C. Paz.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 2

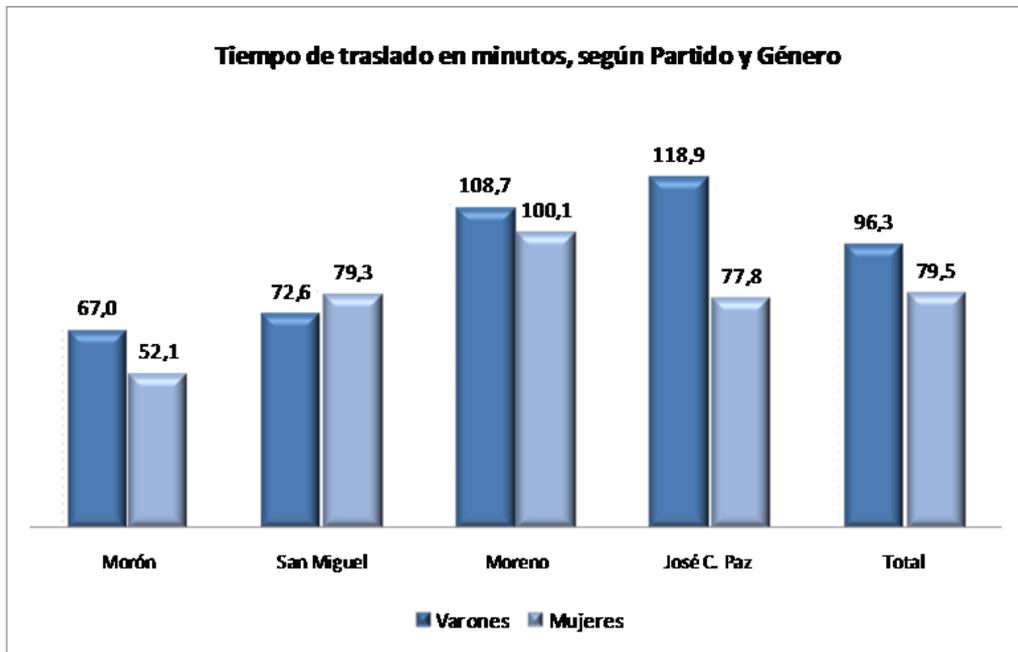
Tiempo de traslado al trabajo en minutos, según Partido



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 3

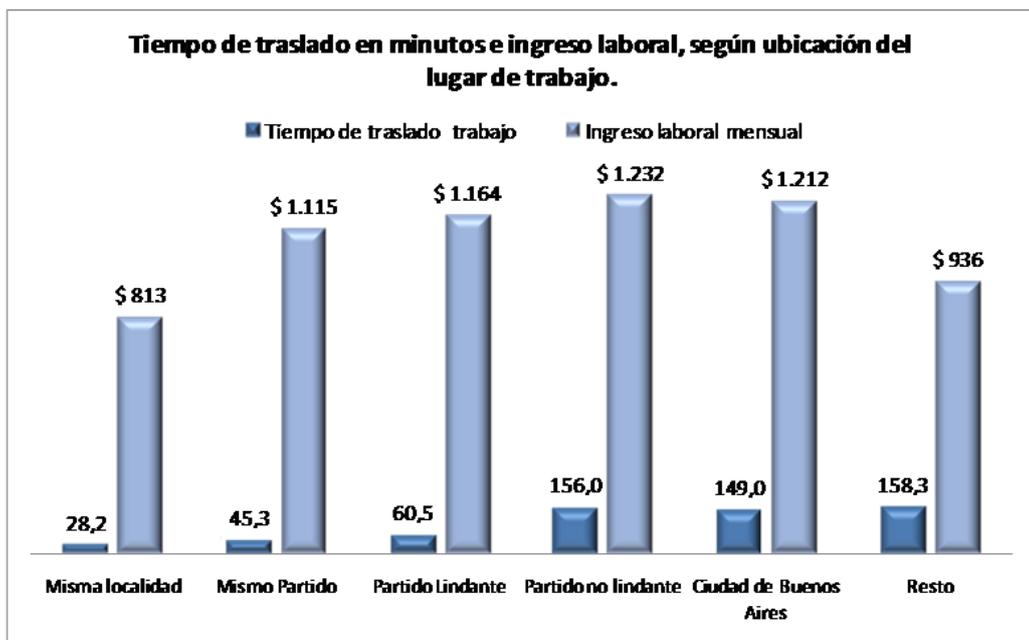
Tiempo de traslado al trabajo en minutos, según Partido y género



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 4

Tiempo de traslado al trabajo en minutos e ingreso laboral, según ubicación del lugar de trabajo



Fuente: Elaboración propia.

Referencias bibliográficas

- Kaztman, R. (coord.) (1999) "Activos y estructuras de oportunidades: estudios sobre las raíces de la vulnerabilidad social en Uruguay", Montevideo, PNUD/CEPAL, LC/MVD/R.180.
- Galster, G. & Killen, S. (1995) The geography of metropolitan opportunity—a reconnaissance and conceptual-framework, *Housing Policy Debate*, 6(1), pp. 7–43.
- Moser, C., (1998) "The Asset Vulnerability Framework: Reassessing Urban Poverty Reduction Strategies", *World Development*, vol. 26, no. 1, pp. 1-19.