

## Bicicleteros autoempleados de la Economía Social

Por Mariano Barberena y Sebastian Claramunt

**Mariano Barberena.** Trabajador Social. Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Trabajo Social. Ministerio de Desarrollo Social de la Nación, República Argentina.

**Sebastian Claramunt.** Estudiante de Trabajo Social. Facultad de Trabajo Social. Universidad Nacional de La Plata

El presente trabajo surge a partir de un proyecto del Voluntariado Universitario realizado desde la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de La Plata y un trabajo conjunto con el Centro de Referencia de La Plata del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación. Se trata del relato de una estrategia de acercamiento al sector del bicicletero para la mejora de la accesibilidad al Monotributo Social, el Microcrédito y la detección de necesidades de formación laboral y al mismo tiempo construye conocimientos sobre este sector del trabajo.

En el artículo se hará en primer término una breve presentación de los objetivos que se plantearon; en segundo término se presenta el encuadre institucional desde donde se realizó el trabajo, en el que el tema de los bicicleteros forma parte de un enfoque de la dimensión social del transporte limpio. En tercer término se hace una reflexión sobre la constitución de actores sociales que no se han constituidos como tal. En cuarto término se plantea a los bicicleteros como parte de una discusión más amplia sobre los sistemas tecnológicos de transporte. En quinto término se realiza una conceptualización de los autoempleados de la economía social y por último se presentan las características de la Encuesta realizada a los Bicicleteros y los resultados obtenidos.

Este trabajo tiene como objetivo: **contribuir a dar visibilidad a la problemática de los bicicleteros como autoempleados del sector de la economía social, generando un conocimiento que hoy no existe e informando de políticas públicas existentes que pueden beneficiarlos. A la vez se propone identificar insumos críticos que -comprados en escala- puedan mejorar la rentabilidad del puesto de trabajo analizando y proponiendo alternativas para la compra asociada de insumos.**

Los bicicleteros no están constituidos como un actor y por lo tanto no tienen una demanda propia que se haga sentir, se trata de un sector que -en la región de La Plata y Berisso- es de más de ciento veinte bicicleterías. Por otra parte se puede dimensionar al sector. Su trabajo constituye una actividad estratégica para la sociedad en cualquier desarrollo de un sistema de Transporte limpio.

### Encuadre institucional

El proyecto se encuadra dentro de un Área de Investigación y extensión denominada Cuestión Social, Contaminación Ambiental y Cambio Climático que funciona en la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de La Plata. Dentro de la misma hemos priorizado estudiar la Dimensión Social de tres áreas prioritarias el Transporte limpio, las energías renovables y eficiencia energética. En principio, por dimensión social nos vamos a referir a la potencialidad de creación de empleo verde o la contabilización de empleo existente en estas tres áreas priori-

tarias y las soluciones tecnológicas limpias ya existentes que mejoren las condiciones de vida de las familias más desprotegidas

La dimensión social del transporte y la energía nos lleva a analizar la estructura de la matriz energética y del sistema de transporte que representan gran parte del consumo de combustible fósil en la Argentina. Las respuestas que puedan darse que puedan traducirse en combustible fósil evitado de consumir tienen un carácter estratégico por tratarse de un recurso no renovable del cual debemos promover su uso racional y sustentable. Por otro lado estas dos áreas concentran un complejo sistema de subsidios que representan un importante porcentaje del gasto público total. Partimos de la premisa que es deseable que en vez de subsidiar al combustible fósil para generar energía, se pueda en parte subsidiar la energía eólica. *“Nos llevó años comprender que estábamos venteando el gas, ahora estamos venteando el viento” -1-*

Del mismo modo también es deseable estudiar alternativas para que parte de los subsidios al transporte puedan ir hacia sistemas que generen menos uso de combustible fósil. En este sentido la integración de la bicicleta en la planificación del tráfico urbano, la mayor participación de los transportes públicos urbanos en lugar del auto y el aumento de la participación del ferrocarril en el transporte de cargas y en el de pasajeros constituyen un primer horizonte de trabajo factible para un objetivo de transporte limpio.

Por lo tanto la perspectiva que se lleva adelante tiene como uno de los indicadores más importantes el de la creación de empleo o la contabilización y consolidación de empleo existente que iremos definiendo como empleo verde. Este esfuerzo lo podemos enmarcar el año del trabajo decente y la seguridad en el trabajo. En este sentido la OIT en la Conferencia Internacional del Trabajo sobre “Trabajo Decente para un Desarrollo Sostenible”

Dentro de la línea de trabajo de transporte limpio se está trabajando sobre el transporte ferroviario y el transporte no motorizado, es decir la bicicleta y transporte peatonal. Dentro del transporte en bicicleta hemos elaborado una agenda de trabajo en la que se delimitan los nudos críticos donde desde la universidad se debiera acumular conocimiento, dicha agenda se plantea de promoción del uso de la bicicleta en el ámbito urbano y se propone como objetivo: “Remover los obstáculos que impiden que la población haga un uso más intensivo de la bicicleta como medio de transporte”. En este momento estamos trabajando sobre la Región de La Plata y Berisso. Esta agenda de trabajo enfoca diferentes aspectos para cumplir con el objetivo que se han plasmado en diferentes líneas de acción donde la universidad debiera acumular conocimiento específico, a saber:

- fortalecimiento de capacidades de diseño del trazado de ciclo vías;
- fortalecimiento de capacidades de análisis de las diferentes alternativas de resolución técnica (mayor calidad y costo adecuado) en la construcción de la ciclovía;
- **Censo de Bicicleterías** para dimensionar su peso como generación de puestos de Trabajo e identificación de necesidades de capacitación en formación laboral, financiamiento y posibilidades de asociativismo entre bicicleteros;
- Realizar un censo de Guarderías de Bicicletas y análisis de gestión de las mismas;
- Conocer características de Fabricantes nacionales de Bicicletas y componentes de bicicletas;

---

*-1- Spinadel Erico. Presidente de la Asociación Argentina de Energía Eólica. [www.conicet.gov.ar/NOTICIAS/portal/noticia.php?n=1046&t=3](http://www.conicet.gov.ar/NOTICIAS/portal/noticia.php?n=1046&t=3)*

- Desarrollo de metodologías para conocer usos, origen y destino de los ciclistas;
- Metodologías participativas de Cartografía social comunitaria para la elección del trazado de ciclovías en cada barrio;
- Desarrollo de módulos de capacitación a trabajadores de Cooperativas y otros para Construir y acondicionar ciclovías;
- Desarrollo de módulos de capacitación a trabajadores de cooperativas y otros para Construir y administrar Guarderías de Bicicletas

En el año 2010, en el marco del Proyecto Nacional de Voluntariado Universitario, Convocatoria del Bicentenario, fue aprobado el proyecto *“Fomentando el asociativismo de los Bicileteros: autoempleados de la Economía Social”*. Dentro del mismo se lleva adelante una de las líneas de trabajo mencionadas, la de realizar un **censo de bicicleteros**. Conjuntamente con el Censo e realizan las siguientes actividades:

- Una encuesta a cada una de las bicicleterías identificadas.
- Se difunde y Fomenta la inscripción en el Registro de Efectores de la Economía Social (Monotributo Social)
- Se brinda información sobre la Ley Nacional de Microcrédito
- Se indentifican los insumos críticos de la actividad
- Se identifican de fabricantes nacionales de esos insumos.
- Se proponen alternativas de compra asociada de insumos a fabricantes nacionales para la baja de costos y aumento de la rentabilidad del bicicletero
- Se identifican necesidades de capacitación de los bicicleteros
- Se proponen instancias de capacitación con la o las temáticas identificadas

### **La constitución de Actores Sociales**

Uno de los aportes en lo social es poder responder a una parte de la crisis de representación política que se pone de manifiesto ante la dificultad de los partidos políticos en representar intereses económicos. Según especialistas los partidos políticos no han ido acompañando los cambios en la estructura económica de la sociedad. Han perdido capacidad de representar intereses económicos de determinados sectores sociales. Esto ha sido en parte por el proceso de heterogeneidad social en la cual por ejemplo ha crecido el sector del autoempleo, y este sector está desprovisto de derechos sociales que ya habían sido conquistados tales como la formación laboral; el acceso a financiamiento y a otros beneficios. En muchos casos son intereses no representados por nadie. Pasan a estar invisibles o invisibilizados en las agendas. Forman parte de lo que Ernesto Laclau y Chantal Mouffe denominan como “formación social”, que va transformándose y constituyéndose, por la mediación del discurso y de un mundo de significaciones, en una “formación hegemónica”. Se anuda un significante a un solo significado negando toda diferencia al interior de la formación. En muchos casos gran parte de las políticas dirigidas al sector del trabajo están exclusivamente pensadas para el trabajo en relación de dependencia y no al cada vez mas grande sector del autoempleo.

Pero esto significa además una pérdida para la sociedad, porque en muchos casos estos

sectores son generadores de empleo y al no contar con determinados apoyos se transforman en empleos de baja calidad cuando podrían no serlo. Por otra parte en las políticas de promoción o beneficios tampoco son considerados. Hay una relación bastante directa entre sectores consolidados y la obtención de determinado beneficio. Estamos planteando la mirada inversa, sectores no consolidados y ausencia de beneficios.

Por lo tanto podemos decir, que muchos sectores del autoempleo, entre ellos los ciclistas, están invisibles en: 1) las políticas de formación laboral 2) los subsidios directos dirigidos al mantenimiento de las fuerzas de trabajo 3) el acceso al crédito subsidiado para promociones de la actividad productiva 4) los subsidios de los sectores de energía y transporte

La consecuencia directa de una formación hegemónica, es el establecimiento de verdaderas fronteras que a la vez le permiten significarse a sí misma, al constituir cadenas de equivalencias que construye aquello que está más allá de sus propios límites como algo que esa formación hegemónica no es -2-. Esto quiere decir que donde hay límites (considerando una formación social) la formación hegemónica establece fronteras. Para Laclau, las fronteras de las formaciones hegemónicas se producen en la medida en que se establecen cadenas de significados, donde la posibilidad (determinados significados posibles) deviene necesidad (esos significados se hacen necesarios, excluyendo otros).

Esos significados están articulados entre sí en la formación hegemónica. Lo que queda fuera del orden de discurso hegemónico, es decir (en términos de Laclau) los elementos diferentes que no se articulan discursivamente, pero que constituyen una referencia empírica, terminan siendo no pensados, no dichos, como si no existieran. De modo que las cadenas de equivalencias en la producción de una determinada formación hegemónica, terminan por sobrepasar e incluso perder la referencia empírica, contribuyendo a la producción de condiciones y de problemas sociales determinados.

Este proyecto plantea la preexistencia de un actor que no está constituido como tal: Los ciclistas. Se trata de autoempleados de la economía social, no están contabilizados, no acceden a posibilidades de formación laboral, ni a líneas de financiamiento. No se encuentran asociados para obtener mejoras de escala. Sin embargo son un eslabón muy importante para que exista el transporte en bicicleta.

### **Los ciclistas como parte de una discusión más amplia sobre sistemas tecnológicos del transporte**

Según Perrow (1984) las tecnologías contemporáneas son sistemas complejos con una gran cantidad de elementos técnicos interconectados. Puede decirse que los riesgos se presentan como características constitutivas de los sistemas socio técnico. Nos encontramos frente a un dilema respecto a cualquier forma de control en tecnologías complejas: si se intenta aumentar la seguridad de sistemas complejos, ello hará que su complejidad se vea también aumentada, haciéndose más propensos a fallos y menos controlables. Por lo tanto la responsabilidad respecto a la elección de tecnologías complejas frente a otra tecnología alternativas que generen menos riesgo estructural donde esto es posible es un tema muy relevante en la generación de conocimientos. En el caso de la elección de tecnologías en las áreas de mayor consumo de combustible fósil tales como la energía y el transporte se pueden dimensionar no sólo como medidas racionales por el combustible evitado de consumir, la disminución del costo económico y del costo ambiental de las no emisiones sino también desde un carácter preventivo desde estos otros aspectos.

---

-2- *Ib.*, p. 165.

Otro eje de la discusión, consiste en diferenciar el **concepto de riesgo del de peligro**. Lo contrario a seguro es la incertidumbre no el riesgo. En la medida que se conoce que es lo que puede pasar y se evalúan daños, se puede calcular el riesgo. Desde el concepto de riesgo técnico se puede medir que es lo que está pasando y estimar que es lo que puede pasar. Desde la idea de Riesgo de Giddens se puede agregar el análisis de las decisiones que hicieron que esa situación de vulnerabilidad exista. Que haya una inundación no es necesariamente una catástrofe natural. El cálculo del riesgo permite dar certidumbre en relación a un contexto de incertidumbre.

“El origen causal de los accidentes producidos en tecnologías se encuentra más en la propia estructura de la tecnología que en las fallas humanas, de modo que las posibles fallas se deben considerar como condicionados por el sistema -3-, o siguiendo a Perrow ahora podemos asistir a accidentes asistidos por tecnología. Podemos considerar como inherente a la propia estructura de la tecnología que un sistema de transporte basado en el uso intensivo del automóvil conlleva a: a) un aumento progresivo de la cantidad de vehículos b) aumento de la cantidad de accidentes. c) aumento de la gravedad -medida en cantidad de años de vida perdidos d) el aumento de los costos para el sistema de salud por crecimiento de la siniestralidad.

También es inherente a la propia estructura de la tecnología: e) El combustible utilizado en el asfalto de los caminos. f) el transporte de combustible para alimentar el creciente parque automotor y de camiones g) aumenta el transporte marítimo de combustible con riesgos crecientes de accidentes con grandes consecuencias ambientales.

En el pasado reciente en Argentina quienes justificaron la desarticulación del sistema ferroviario hicieron hincapié en los costos de mantenimiento de vías, los pasos a nivel y el personal involucrado en el mismo, los costos de amortizaciones de las maquinarias, y un análisis descarnado de los subsidios del ferrocarril. Esto si bien corresponde a un análisis racional debiera realizarse también cuando se subsidian directamente o indirectamente otras opciones tecnológicas como el transporte automotor y el de camiones. Esto ha sido demostrado por Jorge Contestí, ex gerente en logística del Ferrocarril General Belgrano, en su excelente libro **La Republica que perdió el tren** donde muestra racionalmente números varias veces favorables al ferrocarril. Alguno de los ejercicios que hace el autor plantean; Un tren de carga transporta lo de 50 camiones; lleva 810 toneladas, contra 16 tn por camión; 234 trenes de carga reemplazan 11700 camiones; para hacer el mismo transporte en camión se necesitan 417 millones de litros y en tren 71 millones de litros. La opción del tren nos lleva a ahorrar 346 millones de litros de combustible anuales; participando del 15% del transporte de carga el Ferrocarril economiza 346 millones de litros/año (Contesti, 2006)

### **Los autoempleados de la Economía Social**

A partir de confirmar que gran parte de los ciclistas son trabajadores por cuenta propia nos acercamos a definiciones que los vinculan a lo que en los últimos años se ha denominado Economía Social, aunque el proyecto pretenda hacer un estudio de un sector productivo específico estas definiciones nos permiten emparentar estos puestos de trabajo con otros. Para la definición de la población objeto de los programas de apoyo a la economía social la Comisión Nacional de Microcrédito realizó un trabajo del que tomamos algunos elementos para presentar características del puesto de trabajo de los ciclistas. El programa de Microcrédito apunta al sostenimiento de unidades productivas que tienen las siguientes características: 1. Escaso tamaño 2. Baja densidad tecnológica 3. Registran fuertes limitaciones para acceder al sistema de financiamiento formal.

Como atributos constitutivos de las microempresas informales, que pueden aplicarse al caso

de los ciclistas se señalan los siguientes: 1. Baja relación capital trabajo con relación al sector formal 2. Baja productividad con relación al sector formal 3. Emprendimiento en situación de reproducción simple (dificultad para la acumulación) 4. Carencia de garantías reales para convertirse en sujeto de crédito.

Como atributos caracterizadores de las microempresas informales, atributos aplicables a los ciclistas, se pueden mencionar: 1. Trabajo familiar o unipersonal 2. Sobre ocupación horaria 3. Inestabilidad laboral 4. Baja contribución impositiva 5. Escaso uso de mano de obra asalariada.

La Comisión Nacional de Microcrédito, define a la población meta para poder estimarla de acuerdo a la Encuesta Permanente de hogares, como: el conjunto de emprendimientos cuenta-propistas con recursos productivos bajos -4-.

Un trabajo de Alberto Monza de 1995, construye cuatro subuniversos dentro de la economía informal, haciendo eje en la categoría ocupacional, es decir en la relación de las personas con los medios de producción.. El primer subuniverso que define podemos vincularlo a los ciclistas y es definido de la siguiente manera: Trabajadores por cuenta propia que desarrollan una actividad económica independiente sin contratar fuerza de trabajo asalariada -5-.

### **Características de la Encuesta a los Ciclistas**

Para la formulación de la encuesta se realizó una caracterización preliminar de la población a la que iba a ir dirigida la encuesta que se puede sintetizar de la siguiente manera:

Los ciclistas son un claro ejemplo del autoempleo, se encuentran dentro de la economía social ya que es un trabajo intensivo en mano de obra y que remunera el factor trabajo.

Los ciclistas no están incluidos en planes de formación laboral ya que no aparece su demanda agrupada, por lo cual no están siendo objeto de políticas de formación laboral,

Se observa un gran potencial en la inclusión de su actividad como Monotributista social que por otra parte le permite acceder a la asignación por hijo (que en caso de estar en el monotributo general se verían excluidos). Partimos de la hipótesis de un bajo conocimiento del Monotributo social.

### **La Encuesta**

La encuesta que hemos diseñado para realizar a los ciclistas se compone de tres partes:

#### **A. Preguntas en relación a la ciclistería como lugar de trabajo**

En estas preguntas se indaga sobre la identificación de las actividades principales y las secundarias de la ciclistería; el tipo de clientes; el horario de atención y la utilización de correo electrónico; la propiedad del local y las situaciones de alquiler.

---

*-4- Ministerio de Desarrollo Social de la Nación. Comisión Nacional de Microcrédito. Serie Cuadernos de Trabajo N° 1 Delimitación de la Población Meta del Programa Nacional de Microcrédito*

*-5- Monza, Alberto, Lopez Nestor. "Un intento de estimación del sector informal urbano en la Argentina". Revista Desarrollo Económico N° 139 Octubre – Diciembre de 1995. En este artículo los otros tres subuniversos presentados son 2) Asalariados ocupados. Dentro de este grupo se considera informales a los que trabajan en establecimientos de hasta cinco ocupados; ingresos no mayores al correspondiente al cuarto decil 3) Trabajadores sin salario: son los ocupados que no reciben remuneración en dinero ni en especies. Conformado casi exclusivamente con trabajadores que son familiares de quien recibe la retribución. 4) Patrones, trabajadores por cuenta propia con bajos ingresos.*



**B. Preguntas sobre las personas que trabajan en la bicicletería**

En estas preguntas se indaga sobre la cantidad de puestos de trabajo, sobre las necesidades de formación laboral y sobre la identificación de temas y capacitadores para realizarlos

**C. Preguntas en relación a los insumos, herramientas y régimen tributario que se utilizan en la bicicletería.**

En estas preguntas se indaga sobre el tipo de problemas de insumos; la identificación de posibilidades de compra de insumos asociadas para la baja de los costos; la necesidad y el interés de acceso a créditos así como los montos de los mismos. El conocimiento de la Ley Nacional de Microcrédito 26.117/06 y del Monotributo Social (Registro Nacional de Efectores de la Economía Social).

**Presentación de resultados**

**Relevamiento de Bicicleterías de La Plata**

**Análisis**

**Actividad del Local:**

<b>Actividad que realiza el local</b>	<b>Absolutos</b>	<b>%</b>
Venta de Bicicletas	2	4
Reparación de Bicicletas	50	94
Venta de Bicicletas y Venta de productos para bicicletas	1	2
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100</b>



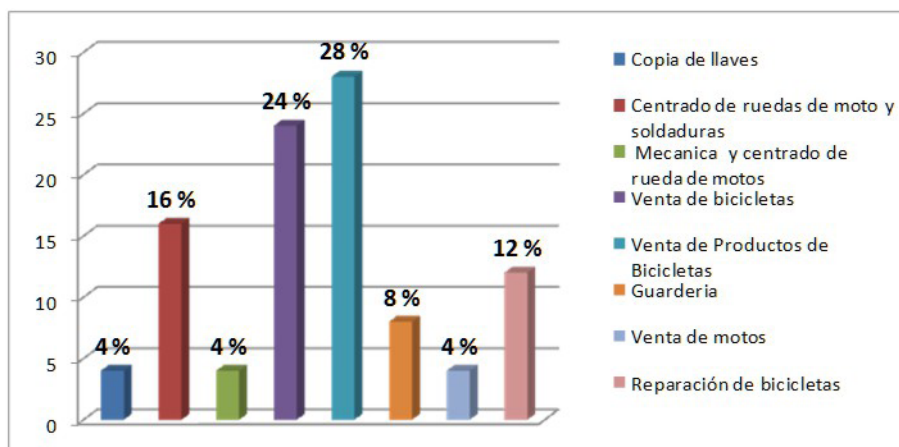
**Otra actividad que realiza el local:**

Otra actividad que realiza el local	Absolutos	%
Si	21	39
No	28	53
NS/NC	1	2
Sin datos	3	6
Total	53	100



**Tipo de otra actividad que realiza el local:**

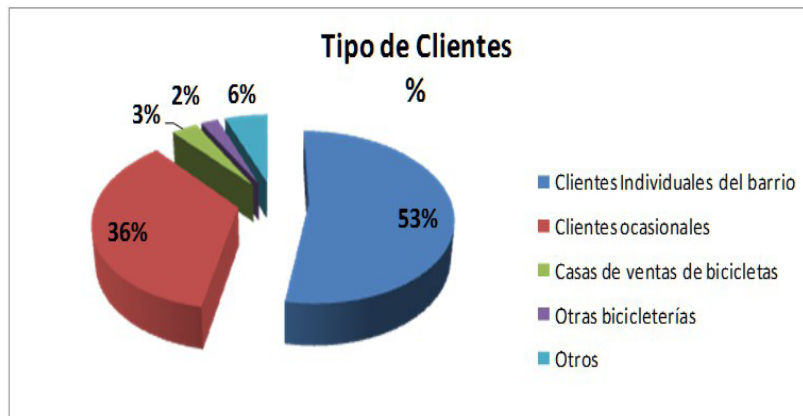
Otra actividad que realiza el local	Absolutos	%
Copia de llaves	1	4
Centrado de ruedas de moto y soldaduras	4	16
Mecánica y centrado de rueda de motos	1	4
Venta de bicicletas	6	24
Venta de Productos de Bicicletas	7	28
Guardería	2	8
Venta de motos	1	4
Reparación de bicicletas	3	12
Total	25	100





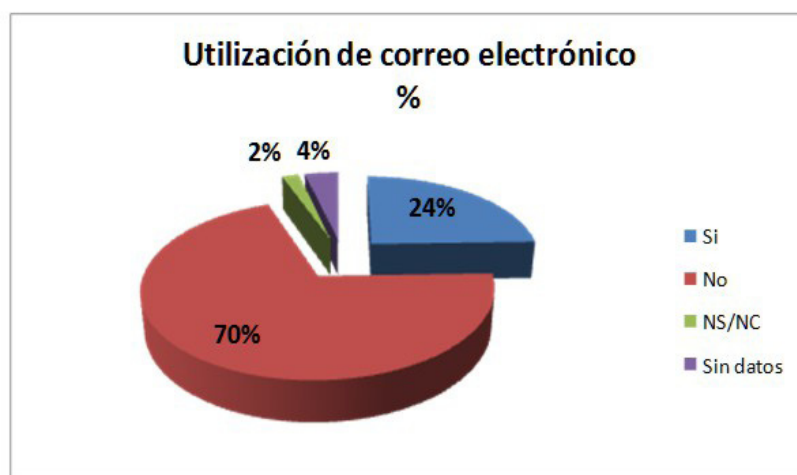
**Tipo de Clientes:**

Tipo de Clientes	Absolutos	%
Cientes Individuales del barrio	46	53
Cientes ocasionales	31	36
Casas de ventas de bicicletas	3	3
Otras bicicleterías	2	2
Otros	5	6
Total	87	100



**Utilización de correo electrónico:**

Utilización de correo electrónico	Absolutos	%
Si	13	24
No	37	70
NS/NC	1	2
Sin datos	2	4
Total	53	100



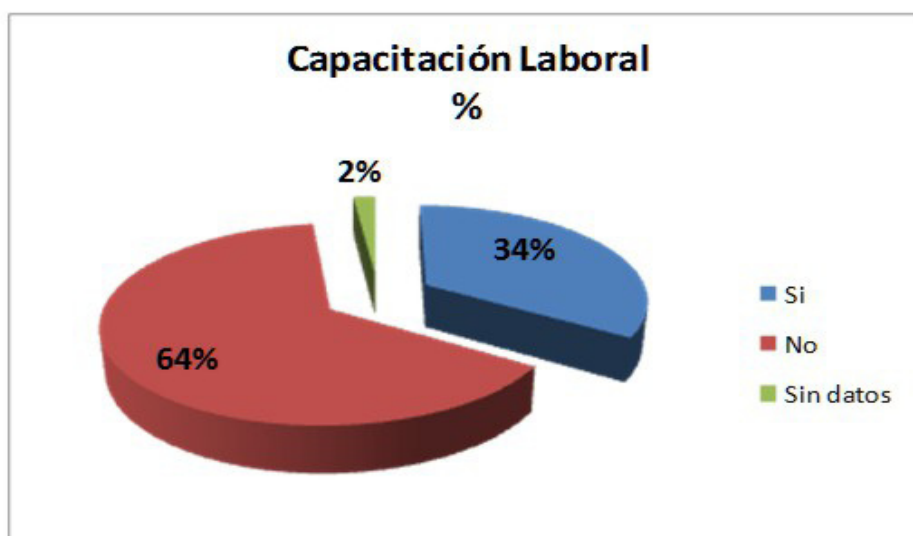
**Cantidad de Personal:**

Cantidad de Personal	Absolutos	%
1	32	60
Entre 2 y 3	18	34
Más de 3 personas	2	4
Otra situación	1	2
Total	53	100



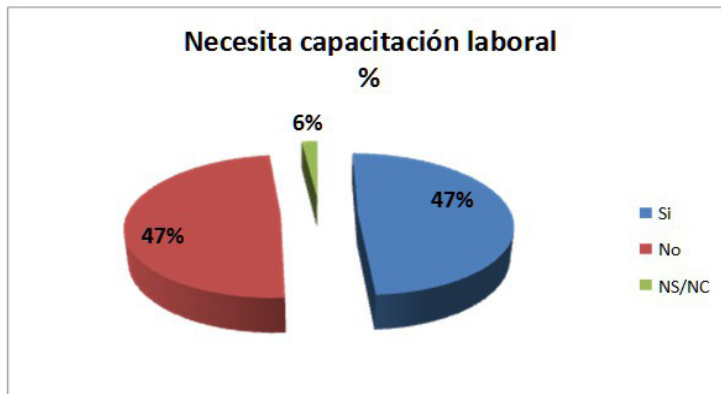
**Capacitación Laboral:**

Capacitación Laboral	Absolutos	%
Si	18	34
No	34	64
Sin datos	1	2
Total	53	100



**Necesita capacitación laboral:**

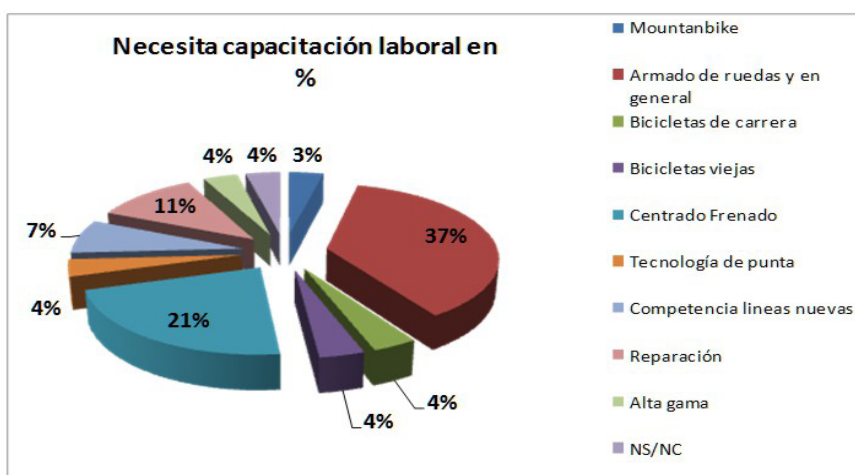
Necesita capacitación laboral	Absolutos	%
Si	25	47
No	25	47
NS/NC	3	6
Total	53	100



Fuente: Elaboración propia.

**Necesita capacitación laboral en:**

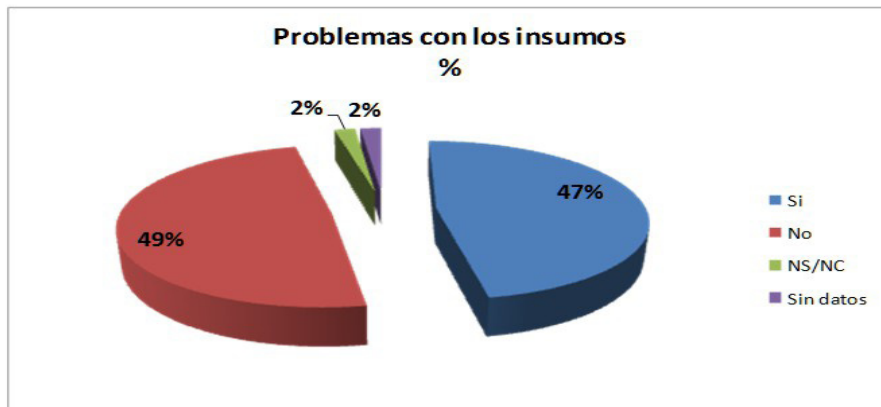
Necesita capacitación laboral en:	Absolutos	%
Mountanbike	1	4
Armado de ruedas y en general	10	37
Bicicletas de carrera	1	4
Bicicletas viejas	1	4
Centrado Frenado	6	21
Tecnología de punta	1	4
Competencia líneas nuevas	2	7
Reparación	3	11
Alta gama	1	4
NS/NC	1	4
Total	27	100



Fuente: Elaboración propia.

**Problemas con los insumos:**

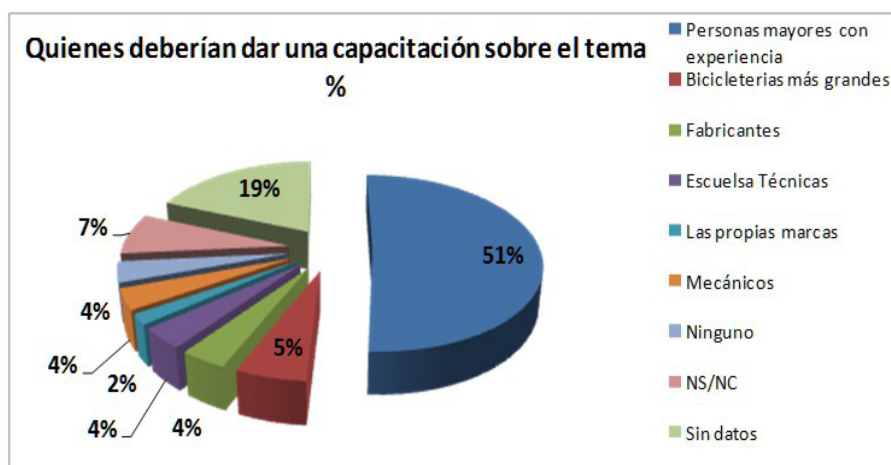
Problemas con los insumos	Absolutos	%
Si	25	47
No	26	49
NS/NC	1	2
Sin datos	1	2
Total	53	100



Fuente: Elaboración propia.

**Quienes deberían dar una capacitación sobre el tema:**

Quienes deberían dar una capacitación sobre el tema	Absolutos	%
Personas mayores con experiencia	27	51
Bicicleterías más grandes	3	5
Fabricantes	2	4
Escuelas Técnicas	2	4
Las propias marcas	1	2
Mecánicos	2	4
Ninguno	2	4
NS/NC	4	7
Sin datos	10	19
Total	53	100



Fuente: Elaboración propia.

**Conoce el Monotributo social:**

Quienes deberían dar una capacitación sobre el tema	Absolutos	%
Si	9	16
No	43	82
NS/NC	1	2
Total	53	100

**Algunas Conclusiones preliminares**

Los ciclistas autoempleados son trabajadores de diferentes edades, en su gran mayoría hombres, con niveles educativos que van desde el primario incompleto al secundario completo. Son trabajadores que tienen como único trabajo el desarrollado en las ciclisterías, por lo que si lo pierden, no contarían con el ingreso para vivir. Se encuentran en una situación de vulnerabilidad social donde el factor ingreso es el mayor determinante. En la sistematización de la información de los ciclistas inscritos en el Registro de Efectores de la Economía Social, se puede observar que predomina un promedio de edad mas avanzado que el de los ciclistas. En general, lo que se puede inferir, es que solo se han inscrito aquellos que hace muchos años que desarrollan la actividad siendo los ciclistas jóvenes poco propensos a tener grados de formalización laboral que perciben innecesaria por el momento.

Son propietarios de sus propias herramientas, las cuales, no son costosas y en un porcentaje alto pagan alquiler del local y no tienen empleados. Son autodidactas en su mayoría y en muchos casos han sido aficionados al ciclismo. Los resultados completos de este trabajo se estarán presentando para agosto de 2011 los mismos se estima que contengan:

La información en términos de puestos de trabajo

La identificación de necesidades de formación laboral

La identificación de necesidades de financiamiento para el sector

Aumento de la cantidad de Ciclistas que se inscriben en el Monotributo Social

Análisis y propuestas de asociativismo para el sector.

Se espera contar con la encuesta y su procesamiento como instrumentos validados que permitan replicar este estudio para ir conformando un estudio nacional del sector.

Se estima que el primer relevamiento enmarcará estudios futuros de profundización. La identificación de fabricantes nacionales; el estudio del espacio de ciclistería como lugar de trabajo. Las alternativas de combinación de actividades laborales Ciclistería- Guardería

Por otra parte consideramos el presente estudio como parte de un enfoque mas integral de las posibilidades del transporte limpio. La responsabilidad respecto a la elección de tecnologías complejas frente a otra tecnología alternativas que generen menos riesgo estructural donde esto es posible es un tema muy relevante en la generación de conocimientos. En el caso de la elección

de tecnologías en las áreas de mayor consumo de combustible fósil tales como la energía y el transporte se pueden dimensionar no sólo como medidas racionales por el combustible evitado de consumir, la disminución del costo económico, la prevención de accidentes y del costo ambiental de las no emisiones sino desde la creación de empleo verde y el aporte a soluciones tecnológicas para los sectores mas desfavorecidos.

### **Bibliografía**

Contesti Jorge. La República que perdió el tren. Ediciones del autor 2005

Guiddens, A. Consecuencia de la Modernidad, Alianza Editorial 1992. España

Laclau, E. y Ch. Mouffe, Hegemonía y estrategia socialista, Madrid, Siglo XXI, 1987

Lopez Cerezo, Jose A y Lujan Jose Luis; Ciencia y Política del Riesgo, Madrid, Alianza Editorial. 2000

Ministerio de Desarrollo Social de la Nación. Serie Cuadernos de Trabajo N° 1 Delimitacion de la Población Meta del Programa Nacional de Microcrédito.

Monza, Alberto, Lopez Nestor. “Un intento de estimación del sector informal urbano en la Argentina”. Revista Desarrollo Económico N° 139 Octubre – Diciembre de 1995