

**Grupo 17: Cuestiones metodológicas en el abordaje cualitativo de los fenómenos laborales.**

**Abordando la subjetividad de trabajadores del conurbano bonaerense en su movilidad cotidiana**

**Carolina Palma Arce**

Becaria tipo II Conicet, CEIL-PIETTE

carolinapalmaarce@gmail.com

**Introducción**

Los desplazamientos al trabajo representan más del 90 por ciento de los desplazamientos que se realizan cada día en la RMBA. Millones de trabajadores del conurbano bonaerense recorren largas distancias en condiciones más o menos incómodas e incluso inciertas -dependiendo de los recursos territoriales y personales con los que cuentan-, para llegar diariamente a sus puestos de trabajo ubicados en distintos lugares de la región metropolitana, especialmente en Ciudad de Buenos Aires.

Si hay antecedentes de que la complejidad de los viajes alcanza a veces a más de 2 horas de viaje (sólo de ida), con un costo (en tiempo y dinero) relativo según las distancias que deben recorrer de su casa al trabajo y las condiciones de accesibilidad y conectividad contenidas en el espacio a atravesar, ¿qué hace que un trabajador asuma su rol de viajero cotidiano para llegar cada día a su puesto de trabajo en una experiencia muchas veces hostil?. Una respuesta que proponen Groisman y Suárez (2007), es que los trabajadores que permanecen en sus partidos de residencia o en partidos colindantes, ganan en promedio, menos que aquellos que viajan desde el conurbano bonaerense hasta Ciudad de Buenos Aires a desarrollar su actividad laboral. Sin embargo, además del evidente beneficio de incrementar los ingresos mensuales, hay aspectos de la subjetividad de los trabajadores que sin duda participan no sólo en la decisión de trabajar en lugares apartados de la RM respecto a su lugar de residencia, si no que también en el hecho de asumir el desplazamiento cotidiano como requisito inevitable de la experiencia laboral.

Esta ponencia pretende revisar los aspectos metodológicos para abordar esa subjetividad, desde las nociones del desplazamiento al trabajo como práctica de viaje, capital espacial, y horizonte espacial. La propuesta se centra en analizar las posibilidades de captar la subjetividad del trabajador-viajero desde un diseño de investigación cualitativa, que permita

comprender de qué forma los trabajadores del conurbano viven el espacio y los traslados; en términos de Harvey (basándose en Lefebvre), ¿qué representaciones del espacio, en tanto medidas de distancia social, psicológica y física, significaciones, códigos y saberes, se construyen en esas prácticas materiales de viaje?. Y ¿cuáles son los elementos de representación e imaginación del espacio -en tanto construcciones mentales o “discursos espaciales”- que hacen las personas mientras se trasladan al trabajo?.

El esfuerzo metodológico es, en primera instancia, captar la imaginación espacial de estas personas, su cartografía mental compuesta por los espacios conocidos y deseados (camino al trabajo); y luego –en un segundo momento- incorporar el análisis de este “horizonte espacial” a una lectura integrada de la movilidad que incluya también aspectos materiales como la oferta de transporte, y los recursos de movilidad de las personas y de los territorios que habitan y transitan diariamente, desde una perspectiva metodológica mixta.

### **La movilidad al trabajo como objeto de estudio**

Si bien las tecnologías de la información y la comunicación (TICs) permiten cada vez a más personas trabajar desde sus casas, desarrollando su membrecía a una institución o una empresa por medio de herramientas tecnológicas como internet, y estableciendo contacto *face to face* con equipos de trabajo y empleadores sólo en ocasiones específicas, todos los días millones de personas siguen desplazándose por motivos de trabajo desde sus hogares hacia distintos puntos de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), especialmente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Las condiciones de fragmentación territorial que caracteriza a la RMBA (Prevot-Shapira, 2001) y la especialización espacial en términos de actividad económica<sup>1</sup> (Frietszche & Vio, 2002) que cada vez más distingue a algunos partidos del conurbano bonaerense, son aspectos que contribuyen a que la concentración espacial de oportunidades laborales tenga su epicentro en la CABA. Es así como para un trabajador típico el lugar donde se ubica el puesto de trabajo se transforma en una variable no menor, tanto al momento de postular a un empleo, como en el esfuerzo diario por conservarlo.

---

<sup>1</sup> Frietszche y Vío, identifican un patrón de diferenciación de las potencialidades productivas de los partidos del conurbano bonaerense, de acuerdo a diferentes niveles de industrialización (Frietszche y Vío, 2002). Esta cuestión se traduce (entre otras cosas) en el número de puestos de trabajo disponibles en un territorio para las personas que residen en ellos y en los partidos colindantes.

Por esta razón, es que la movilidad al trabajo se transforma en un fenómeno que amerita ser comprendido como una actividad que hace al trabajador en tanto sujeto y que pertenece también al ámbito de sus condiciones laborales.

Desde los antecedentes empíricos, y de acuerdo a Palma Arce y Soldano (2010), la complejidad de los desplazamientos cotidianos al trabajo depende del *capital espacial* con que cuentan las personas para movilizarse por el espacio metropolitano, en una práctica diaria que puede ser lenta, incómoda e incierta, según se cuente con más o menos recursos de movilidad (ya sean territoriales o individuales). Si pensamos que en la RMBA la escala de la ciudad supera las posibilidades de movilidad en medios no-automotor (a pie o en bicicleta), y los servicios de transporte público no satisfacen la demanda del volumen de pasajeros diarios (y menos la satisfacción de los viajantes), la tarea de un trabajador típico para poder acceder diariamente a su puesto de trabajo puede ser una experiencia difícil de sostener en el tiempo sin implicancias a la calidad de vida y a las capacidades para desarrollarse en sus actividades laborales. Un estudio realizado en el año 2009 por la Universidad General Sarmiento que incluyó a 4 partidos del conurbano bonaerense<sup>2</sup>, concluye que hay trabajadores de partidos como José C. Paz y Moreno, que tardan en promedio 90 minutos en llegar desde sus casas a sus lugares de trabajos, donde hay quienes demoran hasta 104,6 minutos en igual trayecto. Estos trabajadores comparten ciertas condiciones: habitan en partidos con bajos índices de conectividad y accesibilidad, con bajas provisiones de servicios urbanos e infraestructura, limitada oferta de servicios de transporte público próximos a su domicilio, y con pocos recursos propios de movilidad (no cuentan con automóvil o moto, y muchas veces el dinero para acceder a modos de transporte no-públicos es escaso).

Desde un punto de vista teórico, en los últimos años la cuestión de la espacialidad ha cobrado creciente centralidad en la teoría social. En la perspectiva de Soja (1985) por ejemplo, la sociedad y sus procesos de estructuración no pueden pensarse por fuera del espacio social en el que se producen y que, de manera recursiva, tienden a producir. La re teorización de la espacialidad que propone Soja se inspira en el marxismo francés de Lefbvre y sus seguidores, pero también en los señalamientos críticos hechos por Castells y Harvey quienes han elaborado una crítica al determinismo urbanístico de la lucha de clases, sostenida por el primero. Para Harvey (2008), por ejemplo, no sólo hay que ver el modo en

---

<sup>2</sup> PICT N°XXX, Agencia Foncyt-UNGS. Ver libro En Rofman, Adriana (Comp.), "Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense. Un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón", especialmente los capítulos I y II.

que expresan las relaciones de producción capitalistas en el espacio sino el modo en que aparecen sus contradicciones y las posibilidades de su crisis. Según Soja (1985) la espacialidad remite al espacio socialmente producido, es decir: adquiere formas concretas e implica conjuntos de relaciones sociales. Analizar una espacialidad concreta exige un ejercicio de distinción analítica tanto del espacio físico-material de la naturaleza como del espacio de la cognición humana donde tienen lugar las representaciones mentales. La característica distintiva del espacio social es que necesariamente implica un proceso de construcción social. No obstante, esta autonomización de las dimensiones tiene validez sólo en el plano del juego conceptual. La construcción de una espacialidad se realiza sobre los contenidos de la naturaleza y las representaciones mentales, al tiempo que ni la materialidad ni la mente existen por fuera del mundo social y de las relaciones sociales. La producción social del espacio y la historia deben pensarse, desde esta perspectiva, en tanto medio y fin de las prácticas. En las estructuras espaciales se concretizan las relaciones sociales. Las primeras son las formas materiales de las segundas.

La espacialidad en el capitalismo ha sido siempre un proceso conflictivo, abierto a la contradicción y a la transformación. La urbanización capitalista y la producción de la ciudad expresa una forma de vínculo entre política-sociedad-Estado, poder y espacio, en suma, entre reproducción social y espacial. El desarrollo geográficamente desigual y los cambios en el proceso de acumulación de capital son sólo dos dimensiones de tamaño problemática. En este contexto, la movilidad puede ser comprendida desde la concepción del espacio como apropiación, remitiendo por un lado al acceso a un espacio dado, y por otro, a las modalidades de legitimación frente a ese espacio. Se incluye aquí el aporte de geógrafos marxistas como Harvey (2008) y Santos (1996), que ponen énfasis en el espacio como una producción social, como escenario y objeto de la lucha de clases en una economía globalizada. Asimismo, Castell (1997) piensa los espacios de flujos como los lugares donde ocurren la mayoría de los procesos dominantes, los que concentran poder, riqueza e información; y es donde además se construye el sentido social. Autores como Prévot-Shapira (2001) y Arriagada (2003) tratan de precisar el proceso de construcción de la ciudad y con ella las formas en que las personas se relacionan con los lugares (movilidad /cosmopolitismo o inmovilidad/ localismo), lo que confluye en una expresión importante de la estratificación social. De alguna forma, la disputa por el espacio –sea material o simbólico- se refleja en la ciudad en forma de fragmentación, discontinuidad y desigualdad social.

A partir de una lectura aguda y sugerente de Lefebvre, Harvey construye una suerte de matriz conceptual de prácticas espaciales que permite pensar la compleja relación entre acción social y estructura de poder, espacio y tiempo. Esta grilla parte de analizar tres dimensiones del espacio: lo experimentado, lo percibido y lo imaginado.

En el primer caso, se trata de pensar las prácticas materiales espaciales, en tanto flujo de bienes, dinero, personas, fuerza de trabajo, información, sistema de transporte y comunicación, jerarquías urbanas y mercado. Aquí la movilidad puede ser comprendida desde el espacio de prácticas y usos cuando remite a las capacidades de los usuarios (habitantes) de explorar y beneficiarse de este espacio. Desde esta perspectiva, se analiza la movilidad como un recurso distinguiendo la movilidad como posibilidad (estructura urbana, accesibilidad y conectividad) (Groisman & Suárez, 2007), la movilidad como competencia (recursos monetarios y “saber sobre el espacio”) y movilidad como capital (bien acumulable e intercambiable por otros capitales) (Lévy, 2000). La movilidad es vista como parte de una estrategia individual y/o familiar (Barthon & Monfroy, 2009) para sacar provecho de los desplazamientos en función de la acumulación de diferentes recursos económicos, sociales y culturales (Fournier, 2008; Leblanc, 2007). El estudio de la movilidad desde la línea del espacio de usos y prácticas también da cuenta de la existencia de lugares específicos para prácticas específicas: trabajo, estudio, consumo, esparcimiento; y cómo los desplazamientos de las personas por la ciudad se organizan en función de esta lógica (Cebollada, 2006).

Con el segundo, se alude a los modos de **representación del espacio**, en tanto medidas de distancia social psicológica y física, y al trazado de mapas. En este caso el espacio es concebido como campo de representaciones donde se introduce la subjetividad de quien habita el espacio asociada al uso y apropiación del mismo. De Certeau (2008) analiza las prácticas cotidianas del espacio vivido, donde el andar (desplazarse/moverse/circular) constituye la “*aprehensión táctil y apropiación cinética del espacio*”, prácticas cuya base es la resistencia al poder ejercido sobre los grupos subordinados. Pero también el espacio aparece como simple percepción en la experiencia (Merleau-Ponty, 1975), o como “espacio diferencial” (Silva, 2001) diferente del espacio real, porque se trata de un espacio vivido, marcado y reconocido en un universo de simbolismo e imaginación. Este último se asocia finalmente al tercer caso que refiere Harvey, donde se encuentran los espacios de representación e imaginación del espacio, en tanto construcciones mentales y que pueden llamarse “discursos espaciales”.

De esta manera, la movilidad cotidiana deja de ser un fenómeno que sólo considera aspectos materiales referidos al desplazamiento en sí, para transformarse en “una práctica social de viaje que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlas. De su interacción resultan las condiciones de accesibilidad de grupos sociales, sea de sí mismo o de sus bienes” (Gutiérrez, 2008:7); y como el resultado de “las representaciones, opciones y elecciones de desplazamiento de un grupo social” (Idem, 2008:8).

Respecto a este último punto, la movilidad como el resultado de representaciones (espaciales y sociales), es de donde emerge mi interés por conocer la representación que los trabajadores-viajeros tienen de la ciudad que recorren para acceder a sus puestos de trabajo. Indagar respecto a sus “regiones de experiencia” y la configuración de sus mapas mentales, puede ayudar a comprender ciertos comportamientos de un trabajador que es a la vez habitante metropolitano, en lo que respecta por ejemplo, al por qué –más allá de los beneficios económicos (entre otros) que puede tener un puesto de trabajo en sí mismo- elige tal o cual área geográfica para convertirla en destino laboral diario; por qué, gracias a su imaginación espacial, hay ciertos lugares de la ciudad donde jamás pensaría en buscar un trabajo mientras que en su trayectoria laboral y residencial siempre ha priorizado otros; y por último, qué percepción y representación del espacio, hace que un trabajador del conurbano – en términos de opción personal- viaje en los modos, tiempos y formas que lo hace cotidianamente.

Expuesto lo anterior, la movilidad al trabajo como objeto de estudio, implica en primer lugar, aceptar que se está en un punto de confluencia de saberes –y paradigmas- provenientes de diferentes disciplinas científicas donde se incluye la Sociología Urbana, la Geografía Humana y la Antropología, y por supuesto, la amplia gama de paradigmas que en cada una de ellas se han elaborado. En segundo lugar, ya desde un punto de vista metodológico, estudiar la movilidad implica tratar de abarcar los distintos niveles de análisis que se cruzan en un fenómeno que involucra a sujetos en un movimiento continuo de tiempo y espacio. En definitiva, movilidad –real, posible o imaginada- a una escala metropolitana como es la RMBA, tiene que ver con observar territorios (y lo que hay en ellos), barrios, lugares de residencia, hogares y personas, y cómo hacer para que esta superposición de unidades de análisis, unidades de observación y unidades de información (Barriga et al, 2011), confluyan en un análisis coherente sin perder de vista al trabajador como objeto de estudio.

Avances en los aspectos materiales de la movilidad por motivos de trabajo relacionados a los territorios, barrios, hogares y personas, ya han sido presentados en otros trabajos. En esta ponencia en particular, me concentraré en analizar las implicancias metodológicas de indagar en los aspectos subjetivos que participan en la movilidad por motivos de trabajo, dando énfasis al abordaje cualitativo de la imaginación espacial de las personas, su horizonte espacial y su cartografía mental que son parte de la subjetividad de trabajador-viajante.

### **Abordando la subjetividad de los trabajadores del conurbano en su movilidad**

Las rutinas de desplazamientos cotidianas, directamente relacionadas con la provisión de servicios, delimitan zonas por las que circulan los sujetos- entendidas como “regiones de experiencia” (Harvey, 1997). De este modo, la experiencia de la metrópoli es distinta según el tipo de hábitat urbano en el que se reside y, a partir del cual, se establecen relaciones con el resto del territorio metropolitano. Al mismo tiempo, las experiencias de la metrópoli no sólo son diferentes, también son desiguales, en cuanto a las posibilidades de aprovechar los recursos que brinda cada espacio y a las elecciones en las operaciones de desplazamiento, y también respecto a la imaginación espacial de las personas, sus expectativas de viaje y los límites de su horizonte espacial o regiones de experiencia (Palma Arce & Soldano, 2010).

Dicho esto, la movilidad al trabajo en tanto práctica de viaje (como la define Gutiérrez) y como regiones de experiencia (como señala Harvey), remite a indagar en las percepciones espaciales de las personas a través de su mapa mental (de Alba, 2004), y su cartografía mental (Neure, 2000), y de captar las representaciones que las personas tienen respecto al espacio.

En estudios urbanos, la percepción espacial elaborada desde la geografía de la percepción<sup>3</sup>, permite conocer la “ciudad oculta” que muchas veces resulta ser la verdadera, ‘construida en la mente y en los hábitos espaciales de las personas’ (Boira Maiques, 1987). A estos aportes se suman los de la psicología social y ambiental, que señalan que el hombre y su

---

<sup>3</sup> La geografía de la percepción, según lo planteado por Boira Maiques (1987) permitiría un doble proceso permitiría un doble proceso: *i) extraer aquellos elementos a los que un determinado grupo social, económico o cultural atribuye un papel destacado a la conformación de sus mapas mentales con el fin de utilizarlos para formar las imágenes adecuadas con destino a difundir en el seno de esa población el conocimiento de otras zonas de la ciudad; y ii) proceder a una hipotética mejora, mediante el ofrecimiento de todas las posibilidades que la teoría de la percepción ofrece para “fijar” un mapa mental de dicho grupo.*

contexto forman una totalidad de elementos inseparables que se definen mutuamente de manera dialéctica. En ella, la unidad de análisis es la “totalidad transeccional” compuesta por una convergencia temporal y espacial de gentes, escenas y actividades, regulada por un sistema normativo de valores y de reglas de usos de los espacios (de Alba, 2004; p.117). A pesar del determinismo que puede contener esta definición, la intención no es establecer leyes de comportamiento a partir del análisis de estas unidades espacio-temporales, sino la búsqueda de la comprensión y la descripción de relaciones cambiantes entre las personas, los contextos físico y social, y los procesos psicológicos. La idea es comprender las imágenes que el habitante urbano tiene de su espacio vivido y experimentado, donde también intervienen factores culturales y sociales, reconociendo que la concepción que se tiene del espacio corresponde a un producto histórico y cultural, y en cuya representación subyace una construcción de significados que emana (en este caso) de la experiencia urbana.

Cabe señalar que las representaciones espaciales son también representaciones sociales, entendidas como imágenes y conocimientos sobre el espacio elaborados socialmente en función al sistema cultural y normativo que ayudan a las personas a comprender y dominar su ambiente, por lo que la *teoría de representaciones sociales* como un aporte teórico para pensar la subjetividad del trabajador-viajero no puede quedar fuera. Esta teoría expuesta principalmente por Moscovici y Jodelet (En de Alba, 2004) concuerda con lo planteado por la teoría transeccional al incorporar la dimensión social a la relación individuo-ambiente al señalar que no existe separación entre el sujeto y el mundo exterior, y que un objeto sólo tiene existencia a través de la reconstrucción que el sujeto o el grupo hacen de él. La idea es entonces, captar la cartografía mental que las personas tienen de la ciudad que habitan, los espacios recorridos, conocidos, experimentados; pero también aquellos en los que no transita, los invisibles, a los que no tiene derecho; y aquellos por los que –a un nivel imaginario- le gustaría transitar. La cartografía mental en definitiva, permite conocer la manifestación externa de la configuración espacial que tiene una persona –a nivel subjetivo- de la relación que establece con su entorno espacial, y las representaciones sociales que en una combinación temporoespacial de personas, objetos y actividades, construye del espacio que habita.

En términos operacionales, un mapa mental corresponde a la representación estructurada que un individuo hace de su entorno, y su éxito va a depender de su grado de aproximación respecto a la realidad. Es un dibujo que se hace en función de las representaciones mentales que tenga de los elementos del entorno físico con una forma



material y concreta, y donde se plasman categorías o conceptos que representan nuestra comprensión del «*qué*», «*dónde*» y «*cuándo*». Estas categorías, que los especialistas llaman ‘de identidad’, permiten establecer las variantes formales dentro de un mismo lugar y categorías de equivalencia que tratan las cosas diferentes como similares. Estas categorías que representan nuestra comprensión del «*qué*», «*dónde*» y «*cuándo*» poseen además un vocabulario, una serie de reglas y una gramática (Neure, 2000).

En términos metodológicos es importante tener en cuenta, especialmente para análisis posteriores, que la cartografía mental no reproduce, sino que selecciona, construye y organiza. Por esta razón, y a pesar de disponer todos los seres humanos de las mismas capacidades fisiológicas en la recepción de información, los mapas y la cartografía mental varían según el punto de vista personal, la edad, la destreza manual o dibujo, el vocabulario o agilidad verbal, la experiencia acerca del entorno y los estilos de entrenamiento y de pensamiento. Ciertas partes de nuestros mapas mentales son comunes a todos, otras a un subgrupo y otras son únicas de cada individuo. Estas variaciones provienen de la escala del entorno, de la fuente de información sobre el mismo y de la localización del individuo que realiza la representación. Los estereotipos geocéntricos compartidos por la mayoría de la gente no necesariamente se basan en experiencias directas (la centralidad de un monumento o plaza pública, por ejemplo), son informaciones filtradas, sistemas autoperpetuados, que corresponderían más a representaciones sociales construidas en el marco del grupo de pertenencia que al espacio directamente vivido.

### **Técnicas metodológicas para el abordaje de la subjetividad de los trabajadores-viajeros**

En un intento por captar la cartografía mental de un trabajador metropolitano y profundizar en cómo intervienen las representaciones del espacio en las decisiones que toma respecto al lugar del trabajo al que ingresa –y concurre diariamente–, y la forma cómo organiza su traslado diario, se hará referencia a dos momentos de la construcción del diseño metodológico. El primero, corresponde a una técnica metodológica de corte estrictamente exploratorio, aplicado a pocos casos, y con la clara intención de identificar la forma como las personas entrevistadas responden a preguntas respecto a sus ‘experiencia de viaje’ y a su mapa mental. El segundo, que para esta ponencia sólo se enunciará a *grosso modo* (dado que la etapa anterior actualmente está en curso) consiste en esbozar lo que podría convertirse en

una técnica de recolección de información y análisis de las representaciones del espacio para el fenómeno de la movilidad al trabajo.

La técnica metodológica exploratoria a la que hago mención<sup>4</sup>, consiste en un ‘diario de viaje’, donde se les pide a las personas respondentes que hagan un registro de los viajes que hacen a diario por un tiempo de 3 semanas. Este diario está guiado por preguntas que consultan respecto al origen y destino de sus viajes, los medios de transporte que usa, cuánto demora en cada uno de ellos, cuánto gasta, las dificultades que encuentra en el trayecto, y cómo le gusta viajar, entre otros aspectos. Junto con el diario se les entrega una cámara de fotos y se le pide al viajante que fotografíe elementos/momentos/lugares de su viaje en un día con distintas consignas. Este material gráfico servirá como material documental complementario, a partir del cual sería posible captar fragmentos de la subjetividad del viajante respecto a las imágenes que conforman su experiencia de viaje.

El conjunto de preguntas que incluye el diario de viaje como técnica exploratoria, permitirán redefinir y adecuar el diseño metodológico en su segundo momento, a la vez que se espera constituyan un aporte para pensar nuevas formas de captar la subjetividad del trabajador del conurbano bonaerense como viajero, en una escala metropolitana como es la RMBA.

Luego de analizadas las implicancias metodológicas del uso de una técnica como esta, se propone para un segundo momento, utilizar una técnica de entrevista que incluye dos tipos de registro: el mapa y el discurso. En el caso del mapa, se le solicita al entrevistado que dibuje un mapa donde identifique su casa, su lugar de trabajo, los lugares que más frecuenta, recorridos, distancias, medios de transporte, obstáculos, teniendo siempre como referencia su propio lugar de residencia. En el caso del discurso, se pide que enuncie los lugares que componen su espectro de movilidad según el orden en que van apareciendo en el dibujo. En la situación de entrevista se le pedirá primero que haga el dibujo y luego una descripción oral del mismo, con el objeto de captar el contenido discursivo de lo que plasmó en términos gráficos.

El análisis es de tipo cualitativo para el mapa mental, y cuantitativo para el caso del material discursivo recopilado en la entrevista. Para este último, se utilizará el análisis

---

<sup>4</sup> La innovación metodológica presentada se desarrolla actualmente en el marco del proyecto UNGS “‘Modos de vida, movilidad y experiencia del espacio metropolitano desde las nuevas periferias’”, dirigido por Daniela Soldano, en el que participan también Hernán Vanoli, Natalia Da Representação y Carolina Palma Arce.

lingüístico propuesto por de Alba (2004), en función de la distribución estadística de las palabras que componen los enunciados del texto para hacer referencia a los espacios de su movilidad, por un lado. Y una lectura cualitativa respecto a las relaciones que establece entre espacios, lugares y recorridos, por otro.

### **Implicancias metodológicas del diseño propuesto**

Estudiar la movilidad de trabajadores del conurbano bonaerense es en sí mismo un desafío metodológico importante, debido a –como dije en apartados anteriores- la multiplicidad de niveles de análisis y unidades de observación e información que participan en un objeto de estudio así definido. Pero sin duda, el desafío mayor es identificar la cartografía mental de un trabajador y cómo ésta se vincula en la configuración de su espectro de posibilidades en relación al acceso al trabajo.

Una primera consideración al estudiar representaciones espaciales, es que la cartografía mental siempre será una aproximación a la representación que una persona tiene del espacio que habita, ya que los mapas mentales dependen indefectiblemente de aspectos cognitivos y psicológicos de las personas, de sus historias de vida y sus representaciones individuales y grupales del espacio vivido, razón por la cual nunca un mapa mental será igual a otro, a pesar de que se construyan en referencia a un mismo objeto espacial de la realidad. Esto, sumado a la capacidad –también diferenciada - de plasmar en una hoja lo que se tiene en mente, hace del mapa mental una especie de huella digital de una experiencia temporoespacial subjetivamente construida. En consecuencia, su análisis sólo podrá tener sentido en función de quien produce la cartografía, y da cuenta de la experiencia de movilidad al trabajo sólo para ese trabajador en particular. A pesar de estas evidentes limitaciones, la técnica en si hace pensar en las potencialidades que el hecho de conocer esta representación espacial construida, a propósito de las experiencias de viaje, puede ser útil para comprender cómo aspectos materiales de la movilidad (accesibilidad, conectividad, oferta de transporte público, recursos propios de movilidad) se vinculan con la forma cómo una persona concibe el espacio metropolitano a partir del desarrollo de su actividad laboral.

Una segunda consideración, tiene que ver con el proceso de objetivación del mapa mental producido como objeto por los entrevistados, y su correlato con la realidad espacial concreta, es decir, con el territorio al que hace referencia. Cada mapa mental deberá ser

interpretado en función del mapa real constituido por los lugares y recorridos que efectivamente hace el trabajador, y analizar las distancias -morfológicas y representacionales- que existen entre sí para estimar cuál es el espacio experimentado desde su subjetividad cada vez que se desplaza por la ciudad.

La tercera y última consideración tiene que ver con integrar en la interpretación de la cartografía mental, una lectura de cómo se combinan estas representaciones del espacio con los elementos materiales reales que utiliza la persona en su movilidad cotidiana. Es decir, rescatar el análisis de la infraestructura urbana, las condiciones de accesibilidad y conectividad, y el transporte público presentes en el territorio, con el objeto de identificar cómo participan en la construcción de la subjetividad espacial, y qué implicancias prácticas tienen para el trabajador-viajero en los desplazamientos al trabajo. Este último punto, requiere especial atención porque al combinar información proveniente de un-sujeto-que-percibe-el-espacio-que-habita, con las características concretas de un territorio, se corre el riesgo de confundir la unidad de análisis y atribuir propiedades de una unidad “persona” a un “espacio”, y viceversa.

## Conclusiones

Abordar la subjetividad de los trabajadores del conurbano bonaerense en sus desplazamientos al trabajo no es una tarea fácil, debido a la particularidad de indagar en las representaciones de un sujeto-en-movimiento. Si bien la movilidad hacia el trabajo es en sí una práctica cotidiana, aproximarse a ella como objeto de estudio amerita la revisión y discusión de las técnicas metodológicas cualitativas conocidas hasta el momento, así como también asumir el desafío de innovar respecto a las posibilidades metodológicas que el investigador puede pensar desde las especificidades de su propio problema de investigación.

La cartografía mental es una potente herramienta para el análisis de representaciones espaciales, y sin duda trae a discusión una serie de implicancias para el investigador: i) obtener la representación espacial (técnica de recolección); ii) elaborar una interpretación coherente del mapa mental según el espacio real al que refiere (técnica de interpretación); y iii) analizar estos resultados combinándolos con información proveniente de otras unidades de análisis (con sus respectivas unidades de observación e información) sin perder de vista la unidad de análisis principal (técnica de análisis). Estas consideraciones parecen ser claves

para alcanzar criterios de calidad interna en una investigación cuyo objeto relaciona sujeto – espacio como un todo, y más aún, cuando se espera que los resultados puedan ser integrados a datos obtenidos con métodos cuantitativos, y analizados en un interesante juego de unidades de análisis: territorio, hogar y persona.

## **Bibliografía**

Alba, M. de (2004) “Mapas mentales de la ciudad de México: una aproximación psicosocial al estudio de representaciones espaciales”. Revista de Estudios Demográficos y Urbanos, Colegio de México. Distrito Federal, México, pp.115-143.

Castel, R. (1997): “La Metamorfosis de la cuestión social”. Buenos Aires: Paidós.

Cebollada, A. & Miralles, C. (2005): “Modelo Urbano, movilidad y exclusión social”. I Jornada de Geografía Económica. Recuperado el 20 de Marzo de 2009. En: <http://age.ieg.csic.es/geconomica/IJornadasGGEValladolid/03CebolledayMiralles2004.PDF>

De Certeau, M. (2008) “Andar en la ciudad”. Revista electrónica Bifurcaciones, Número 7, Julio de 2008. En [www.bifurcaciones.cl](http://www.bifurcaciones.cl)

Fritzsche, Federico y Vio, Marcela (2002) “Especialización y diversificación industrial en la Región Metropolitana de Buenos Aires”, EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, Vol.26, N° 79, Santiago de Chile.

Harvey, D. (2008) “La Condición de la Posmodernidad”. 2da Ed. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

Groisman, F., & Suárez, A. L. (Agosto, 2007). Segregación residencial en el Conurbano de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología (pág. 24). Guadalajara: ALAS.

Gutiérrez, Andrea (2008). “ Movilidad o Inmovilidad: ¿Qué es la movilidad?. Aprendiendo a delimitar los deseos”. Recuperado el 08 de Agosto de 2009, En:[http://www.sustranlac.org/index2.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=286&Itemid=41](http://www.sustranlac.org/index2.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=286&Itemid=41)

Leblanc P. (2007) “La migration des jeunes ruraux au Québec: impacts sur le capital social, humain et spatial et apports au développement des régions”. REDES, Santa Cruz do Sul, v. 12, n.1, p.151-166, jan./abr. 2007.

Lévy, Jacques (2000) “Os novos espaços da mobilidade”. Artículo publicado con el título original de «Les Nouveaux Espaces de la Mobilité », em Bonnet, M. e Desjeux, D. Les Territoires de la Mobilité. Paris, Presses Universitaires de France (2000). Traducción: Rogério Haesbaert e Sylvain Souchaud.

Lindón, A. (2005) “El mito de la casa propia y las formas de habitar”. Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. IX, núm. 194(20), 1 de Agosto de 2005.

10i

CONGRESO  
NACIONAL  
DE ESTUDIOS  
DEL TRABAJO

PENSAR UN MEJOR TRABAJO.  
ACUERDOS, CONTROVERSIAS Y PROPUESTAS.

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

Lussault, M. y Lévy J.(2003): “Dictionnaire de la Géographie. Et de l’espace des sociétés. Paris: Belin”.

Merleau-Ponty, M. (1975) “La Fenomenología de la Percepción”. Ed. Península, Barcelona 1975, 469 pp.

Módenes, J. (2008) “Movilidad espacial, habitantes y lugares: restos conceptuales y metodológicos para la geodemografía”. Estudios Geográficos, LXIX, 264. Enero-Junio, 2008.

Palma Arce, C. & Soldano, D. (2010) “Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica”. En Rofman, Adriana (Comp.), “Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense. Un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón”. Los Polvorines, Universidad Nacional de General Sarmiento, 2010. ISBN 978-987-630-086-5.

Prévôt Schapira, Marie France (2001) “Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades”, Perfiles Latinoamericanos, Año 10, N° 19, FLACSO, México DF.

Soja, Edward (1985) “La espacialidad de la vida social: hacia una re teorización transformativa”, en Derek, G. y Urry, J. (comps.), Social Relations and Spatial Structures, Londres: Macmillan (Traducción: H.A. Torres).