

Facultad de Periodismo y  
Comunicación Social (FPyCS)  
Secretaría de Posgrado  
DOCTORADO EN COMUNICACIÓN



UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
DE LA PLATA

TESIS DE DOCTORADO EN COMUNICACIÓN

# La comunicación en movilidad:

La experiencia de desplazamiento mediada  
por dispositivos móviles en la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires-ARG

**Autor:** Lucas Durr Missau.

**Director de tesis:** Dr. Alejandro Rost.

**Email:** lucas.durr@gmail.com.

Abril, 2019



*A Luciana Pellin Mielniczuk (in memórium)*

## **AGRADECIMIENTOS**

Al Programa de Posgrado de la Facultad de Periodismo y Comunicación Social de la Universidad Nacional de La Plata, por los aportes y las interpelaciones en todas las etapas de esta investigación.

A la Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), Rio Grande do Sul, Brasil, por posibilitarme la experiencia de calificación en nivel de excelencia en el exterior.

A los compañeros del Laboratório de Experimentação em Jornalismo (Lex-UFSM) por darme la plataforma para explorar nuevos modos de pensar y practicar el periodismo.

A los colegas del grupo de investigación Jornalismo Digital (Jordi) del Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Informação de la Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) por el valioso intercambio de experiencias en los ámbitos académico y personal.

A Alejandro Rost por la lectura generosa y las orientaciones.

A Laura Moreno Sosa por el amor, las provocaciones y no facilitarme la vida.

A mis padres, mi familia y mis amigos por el apoyo.

# **La comunicación en movilidad: la experiencia de desplazamiento mediada por dispositivos móviles en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires-ARG**

Autor: Lucas Durr Missau

Director de tesis: Dr. Alejandro Rost

## **Resumen**

Gran parte de los estudios recientes de comunicación y movilidad urbana apuntan al potencial transformador de la tecnología en nuestro cotidiano. Sin embargo, hay también estudios que se caracterizan por una mirada crítica, denunciando la desigualdad y la exclusión social. Nuestro trabajo de investigación plantea la posibilidad de, por un lado, hacer una lectura crítica y, por el otro, pensar alternativas de desarrollo considerando los condicionantes identificados por esta lectura. Nuestro objetivo es entender cómo el contenido informacional producido para dispositivos móviles puede contribuir a un proceso equitativo y eficiente de movilidad urbana en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, teniendo en cuenta las prácticas sociales de desplazamiento. Teorizamos a partir de una perspectiva de análisis que permita mirar las potencialidades del desarrollo tecnológico y también su impacto en los procesos sociales contemporáneos. La estrategia metodológica está estructurada de acuerdo con cuatro objetivos específicos que consideramos centrales, siendo ellos: (1) mapear las aplicaciones de los sistemas operativos iOS y Android existentes de servicios para la movilidad urbana en el área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires; (2) analizar sus características; (3) identificar las particularidades de la experiencia de movilidad urbana por parte de habitantes que utilizan las aplicaciones para moverse en la ciudad y (4) reflexionar sobre las particularidades de la movilidad cotidiana urbana en Buenos Aires, teniendo en cuenta sus aspectos sociales, económicos, culturales y políticos. Para los dos primeros objetivos realizamos un mapeo de las aplicaciones que ofrecen informaciones para movilidad en las tiendas de aplicaciones de los sistemas operativos iOS y Android, como Apple Store y Google Play. Para identificar las particularidades de la experiencia de movilidad urbana por parte de los habitantes que usan las *apps* para moverse en la ciudad hicimos una etnografía multisituada con la técnica de sombra, utilizando como

método de recolección videos grabados por habitantes, que denominamos “habitantes-espías”. Acompañamos a nueve participantes del estudio, desde el primer evento de sus días, hasta el último, durante una jornada diaria. Mientras les seguíamos por la ciudad, los instrumentos de recolección incluyeron entrevistas, mapeo de desplazamiento de los participantes y grabación de videos desde la perspectiva de ellos por anteojos con una cámara de video oculta. A partir de eso, identificamos y describimos las aplicaciones de teléfonos móviles más usadas entre los habitantes (Cómo Llego, Ecobici, Google Maps y Moovit), las particularidades del uso que cada uno de ellos hace de esas herramientas y, más allá de eso, problematizamos el rol de las tecnologías de información y comunicación en la reproducción o ruptura de las formas estructuradas de vivenciar la ciudad desde aspectos sociales, económicos y culturales. Desde la óptica de los habitantes y de sus relatos, entendimos que la interrelación entre comunicación y movilidad urbana en el contexto de los avances tecnológicos recientes reproduce los modos de producción y reproducción estructurados de subjetividades y alteridades, al mismo tiempo que permite, en menor grado, la creación de nuevas formas de desafiarles.

**Palabras clave**

Comunicación. Movilidad urbana. Tecnología. Dispositivos móviles.

## ÍNDICE

RESUMEN .....	5
PALABRAS CLAVE.....	6
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>9</b>
<b>PARTE I – CONTEXTUALIZACIÓN.....</b>	<b>21</b>
<b>CAPÍTULO 1 – VIDA MÓVIL: LA COMUNICACIÓN Y LA MOVILIDAD EN LA CONTEMPORANEIDAD .....</b>	<b>22</b>
1.1 – LA COMUNICACIÓN DESDE LA MOVILIDAD.....	25
1.2 – LA MOVILIDAD DESDE LA COMUNICACIÓN.....	30
1.3 – LA COMUNICACIÓN EN MOVILIDAD: UNA APROXIMACIÓN INTERDISCIPLINAR E INTERPARADIGMÁTICA.....	37
<b>PARTE II – MARCO TEÓRICO Y METODOLÓGICO.....</b>	<b>44</b>
<b>CAPÍTULO 2 – COMUNICACIÓN Y DISPOSITIVOS MÓVILES .....</b>	<b>45</b>
2.1 – COMUNICACIÓN DIGITAL: TOPOGRAFÍA Y DEFINICIONES.....	45
2.2 – DEFINIENDO LA COMUNICACIÓN, LOS MEDIOS Y LOS DISPOSITIVOS MÓVILES .....	52
2.3 – LA COMUNICACIÓN Y LA INFORMACIÓN EN LA ERA DE LA MOVILIDAD: LAS APLICACIONES Y LOS CONTENIDOS .....	62
<b>CAPÍTULO 3 – MOVILIDAD Y PRÁCTICAS SOCIALES.....</b>	<b>74</b>
3.1 – HISTÓRICO DE LAS PRÁCTICAS Y SABERES DE LA MOVILIDAD.....	74
3.2 – DEL TRANSPORTE A LA MOVILIDAD, EXPLORANDO LOS PUNTOS DE INFLEXIÓN ENTRE DOS PARADIGMAS.....	79
3.3 – LA MOVILIDAD, LA COMUNICACIÓN MÓVIL Y LOS MEDIOS LOCATIVOS .....	86
3.4 – LA MOVILIDAD URBANA COTIDIANA: EL CONCEPTO DE MOVILIDAD DESDE LAS PRÁCTICAS SOCIALES .....	91
<b>CAPÍTULO 4 – APROXIMACIONES TEÓRICO-METODOLÓGICAS PARA MIRAR LA EXPERIENCIA DE MOVILIDAD MEDIADA POR DISPOSITIVOS MÓVILES.....</b>	<b>98</b>
4.1 LA APROXIMACIÓN SISTÉMICA: RECORRIDO INICIAL BASADO EN LAS POTENCIALIDADES DE LA COMUNICACIÓN DIGITAL Y DE LA MOVILIDAD URBANA.....	99
4.1.1 <i>Las brechas de la movilidad y de la inclusión digital.....</i>	<i>103</i>
4.2 – LA APROXIMACIÓN DESCRIPTIVA Y SOCIOCULTURAL: DE RUTAS A ENCUENTROS, DE (HIPER)MEDIOS A (HIPER)MEDIACIONES .....	106
4.2.1 – <i>La etnografía multilocalizada y los métodos móviles.....</i>	<i>116</i>
4.2.2 – <i>La técnica de “sombra” y los “habitantes-espías” .....</i>	<i>119</i>

4.3 – LA APROXIMACIÓN INTERPRETATIVA Y REFLEXIVA: MIGRACIONES, REDES, SUJETOS Y FLUJOS.....	127
4.4 – RESUMEN DE LOS MÉTODOS, TÉCNICAS Y HERRAMIENTAS.....	130
<b>PARTE III – DESARROLLO ANALÍTICO.....</b>	<b>136</b>
<b>CAPÍTULO 5 – LA DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD: ESPACIOS FÍSICOS Y VIRTUALES DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.....</b>	<b>137</b>
5.1. ESTRUCTURAS FÍSICAS Y VIRTUALES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.....	138
5.2 CÓMO LLEGO .....	142
5.3 ECOBICI.....	149
5.4 GOOGLE MAPS.....	153
5.5 MOOVIT .....	159
<b>CAPÍTULO 6 – LOS “HABITANTES-ESPÍAS” Y SUS EXPERIENCIAS DE MOVILIDAD .....</b>	<b>166</b>
6.1 KAREN .....	170
6.2 AGUSTINA.....	174
6.3 MARCE.....	178
6.4 THOMAS .....	182
6.5 DIDI.....	187
6.6 PANCHO.....	191
6.7 CECI.....	195
6.8 VIVI .....	198
6.9 IVÁN .....	201
<b>CAPÍTULO 7 – MOVERSE CON DISPOSITIVOS MÓVILES EN BUENOS AIRES.....</b>	<b>205</b>
7.1 MIGRACIONES.....	209
7.2 FLUJOS .....	217
7.3 REDES Y LUGARES.....	228
7.4 SUJETOS Y OBJETOS .....	240
<b>CONSIDERACIONES FINALES .....</b>	<b>251</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>266</b>
<b>ANEXO I - FORMULARIO PARA MAPEO DE LAS APLICACIONES .....</b>	<b>283</b>
<b>ANEXO II – GUION DE LAS ENTREVISTAS .....</b>	<b>283</b>
<b>ANEXO III – DOCUMENTO DE CONSENTIMIENTO .....</b>	<b>286</b>



## INTRODUCCIÓN

La presente tesis doctoral analiza la experiencia de movilidad mediada por dispositivos móviles. Nuestra temática enfoca las propuestas de contenido informativo desarrolladas para descarga, instalación y uso en dispositivos móviles por parte de habitantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Más allá de identificar y describir las particularidades de la utilización de las aplicaciones de teléfonos móviles, reflexionamos sobre el impacto de esas herramientas en la vida cotidiana de las personas.

La Comunicación en Movilidad comprende tres dimensiones en este trabajo de investigación. La primera dimensión la denominamos epistemológica y configura una mirada que se establece en relación con distintas disciplinas (comunicación, informática, sociología, antropología y geografía social). Además de imprimir el carácter interdisciplinar al trabajo de investigación, caracteriza el intercambio ya existente entre varias áreas del conocimiento en movimientos de diálogo, continuidad y ruptura de ideas o pensamientos.

La segunda dimensión es teórica, la cual establece la conexión entre las teorías. En este caso, tratamos de teorías oriundas de la comunicación con las teorías de los estudios sobre movilidad. Esta dimensión califica el carácter interparadigmático en dos ámbitos: (1) intradisciplinar, que relaciona distintos paradigmas teóricos reconocidos científicamente por un área específica del conocimiento; y (2) interdisciplinar, la cual conecta paradigmas de áreas distintas.

La tercera dimensión es metodológica. Se propone estudiar la comunicación en movimiento (*“on the move”*), enfatizando las prácticas sociales de comunicación y desplazamiento a través de estrategias metodológicas empíricas e inventivas. Esta dimensión determina un abordaje complejo y el manejo de herramientas inventivas, enfatizando el uso creativo y experimental de técnicas e instrumentos de recolección de datos.

La especificidad temática de este trabajo es la experiencia de desplazamiento mediada por dispositivos móviles en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Compilamos las particularidades de los habitantes que se mueven utilizando como guías los productos desarrollados con la tecnología disponible, en especial las aplicaciones de teléfonos móviles.

En esta perspectiva, la movilidad y la comunicación móvil se articulan en movimiento. La comunicación digital móvil y el paradigma del giro de la movilidad forman la base teórica de esta aproximación. Las peculiaridades de esta trama teórica están detalladas en las partes I y II de esta tesis.

En las dos últimas décadas, numerosos estudios ven el movimiento como elemento clave para entender los procesos sociales contemporáneos. En áreas como las ciencias sociales, la antropología y la geografía social esta perspectiva ha generado numeroso y calificado material científico. Desde los primeros estudios en el marco del nuevo paradigma de la movilidad, instituido por John Urry, Mimi Sheller, Tim Cresswell y otros tantos autores que mencionamos en los capítulos que siguen, se busca ampliar el abordaje incluyendo los estudios sociales y culturales a la perspectiva tradicional del transporte, haciendo un giro hacia la movilidad.

Los estudios de la comunicación han abordado esta temática desde distintas perspectivas, pero pocos trabajos han replanteado conceptualmente la comunicación con la perspectiva de englobar la movilidad y la inmovilidad de personas y objetos, las experiencias de transporte y su relación con los lugares y espacios urbanos. Los estudios comunicacionales sobre la movilidad, en general, se encuentran bajo el marco teórico de la comunicación móvil. En este sentido, describen las características de los medios móviles – intentando acompañar el desarrollo tecnológico – y del uso y del consumo por parte de los sujetos – buscando aclarar el impacto en las formas de representación y en la construcción de las identidades, además de entender las lógicas de reproducción de las relaciones de poder.

En líneas generales, gran parte de los estudios recientes de comunicación y movilidad urbana apuntan al potencial transformador de la tecnología en el cotidiano de nuestras vidas. En ritmo y dirección distinta emergen estudios que buscan entender las transformaciones sociales en el marco de los avances tecnológicos contemporáneos desde una mirada crítica, problematizando procesos sociales caracterizados por la desigualdad y la exclusión social. Argumentamos por la conexión entre ambas formas de comprender el fenómeno: por una lectura crítica que contribuya a la elaboración de alternativas de desarrollo, considerando los condicionantes identificados por esta lectura.

Si de un lado las tecnologías de información y comunicación (TIC) están más presentes en la vida cotidiana, del otro el acceso a ellas y su uso siguen siendo restringidos. Investigaciones como las de Salazar & Jayaram (2016), Ohnmacht, Maksim & Bergman (2009), Uteng & Cresswell (2008), Nyamnjoh & Brudvig (2016), Gutiérrez (2009), Segura (2012, 2014), Jirón (2009b, 2010a, 2013) entre tantas otras indican que la desigualdad también se refleja en la movilidad urbana. Nuestro trabajo discute de qué manera se puede pensar la relación entre comunicación y movilidad urbana, sin que la investigación soslaye el impacto social referente a la reproducción de desigualdades en la manera en que las personas se relacionan con espacios y lugares en la ciudad.

Este trabajo aborda las tecnologías disponibles y el impacto que tienen en las prácticas sociales. Es así que, teniendo como contexto el avance de las TIC, es posible problematizar cómo las informaciones producidas para aplicaciones de teléfonos móviles pueden contribuir a una experiencia de movilidad urbana equitativa.

Lo que proponemos al investigar las contribuciones de la comunicación digital a la movilidad urbana es pensar sobre los procesos de producción, intercambio y consumo simbólico que ocurren entre sujetos, medios y lenguajes en el ambiente tecnológico que los conecta. A partir de esa mirada analizamos las tecnologías disponibles, los usos que de ellas hacen los usuarios en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y, sobre todo, la repercusión de ellas en aspectos de sus vidas.

En los últimos años encuestas realizadas han reunido datos que revelan la creciente presencia de los teléfonos móviles. En los resultados divulgados en la Encuesta Nacional sobre Acceso y Uso de Tecnologías de la Información y la Comunicación (ENTIC)<sup>1</sup>, que contabiliza datos del tercer cuatrimestre de 2011, se estima que el 23,7% de los hogares urbanos relevados en Argentina tenían acceso a internet móvil, en cuanto que el 88,6%, a internet fija. Por otro lado, la misma publicación muestra que el 87,4% de los ocupados residentes en localidades urbanas utilizaron celular en el mismo período. El informe publicado por el

---

<sup>1</sup> Encuesta Nacional sobre Acceso y Uso de Tecnologías de la Información y la Comunicación (ENTIC) con resultados del tercer trimestre de 2011, publicada en 2013. Disponible en: <http://goo.gl/4EGUcA>. Último acceso en 19 de marzo de 2015.

Groupe Speciale Mobile Association (GSMA)<sup>2</sup> indica que, a fines de 2013, había aproximadamente 114 millones de dueños de teléfonos inteligentes en Latinoamérica. La misma publicación ha estimado para un año más tarde, o sea, fines de 2014, un aumento a los 146 millones.

Los datos del Módulo de Acceso y Uso de Tecnologías de la Información y la Comunicación (MAUTIC)<sup>3</sup> del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) reafirman esas tendencias. La Encuesta Permanente de Hogares, correspondiente al cuarto trimestre de 2017, indica que, en los hogares ubicados en aglomerados urbanos, el 81,2% de la población de 4 años y más utiliza teléfono celular. Este número llega a 86,5% entre la población con edad de 13 a 17 años, a 94,8% de la población con edad entre 18 y 29 años y a 92,7% de la población con edad entre 30 y 64 años. La misma encuesta muestra que, de la población total relevada en la región del Gran Buenos Aires (14 142 707 personas), 11 524 292 de las personas con más de 4 años ha utilizado el celular. A su vez, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, entre una población total relevada de 2 819 915 personas, el número de ellas con 4 años y más que ha utilizado el teléfono celular es de 2 437 694.

Plantear un análisis de las tecnologías de comunicación e información únicamente a partir de esos datos es equivocarse. Los datos nos dan un panorama de la inserción de esas tecnologías en determinados grupos de población y nos permiten visualizar algunas tendencias. Sin embargo, un análisis cualitativo es necesario para entender cómo se da el impacto de esas tecnologías en el cotidiano de las personas y también para caracterizar las particularidades de este proceso en más contextos específicos.

El ámbito temático que elegimos para hacer esa reflexión es la movilidad urbana. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires tiene una compleja y multimodal red de movilidad. El transporte urbano de ómnibus<sup>4</sup> del Gran Buenos Aires en las 138 líneas disponibles contabilizó anualmente un número de 1 592 759 541

---

<sup>2</sup> GSMA (2013). *Mobile Economy Latin America 2013*. Disponible en: <http://goo.gl/upw3vT>. Último acceso en 28 de marzo de 2015.

<sup>3</sup> Módulo de Acceso y Uso de Tecnologías de la Información y la Comunicación (MAUTIC) del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Disponible en: <https://goo.gl/Mx1LSM>. Último acceso en 17 de noviembre de 2018.

<sup>4</sup> El transporte urbano de ómnibus también denominado “colectivo”, informalmente.

pasajeros transportados y un total de 680 685 316,1 kilómetros recorridos<sup>5</sup>. En 2016, un total de 491 828 ómnibus interurbanos entraron y salieron de la estación de Retiro en Buenos Aires.

En 2018, desde el mes de enero hasta septiembre, un total de 253 120 123 pasajeros pagos utilizaron las líneas de subterráneo y Premetro<sup>6</sup>; en 2017, el número total anual llegó a 319 016 144 pasajeros pagos; en 2016, fue de 303 943 934. También forman parte de la red ferroviaria del Gran Buenos Aires los ferrocarriles suburbanos o de cercanía<sup>7</sup>. En los mismos períodos, las líneas de trenes ferrocarriles suburbanos presentaron respectivamente los números de 312 364 000 (2018, enero a septiembre), 387 365 293 (2017) y 357 960 500 (2016) pasajeros pagos transportados.

También en los primeros meses de 2018, desde enero hasta septiembre, un total de 91 512 995 vehículos circularon por las autopistas<sup>8</sup> argentinas; en 2017, el número anual totalizó 124 824 501 vehículos en circulación; en 2016, llegó a 125 264 197. Durante esos mismos períodos, el número de licencias de conducir otorgadas, nuevas y renovadas en la ciudad de Buenos Aires fue de 344 570 (de enero a septiembre de 2018), 421 720 (2017) y 428 425 (2016).

El transporte aéreo también contabiliza números expresivos en la ciudad de Buenos Aires. Considerando apenas los vuelos internacionales, desde enero hasta octubre de 2018, el Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery sumó la entrada de 1 019 960 pasajeros argentinos y extranjeros y la salida de 985 746. A su vez,

---

<sup>5</sup> Datos referentes al año de 2016, publicados en la página de Estadística y Censos de la Ciudad de Buenos Aires. Disponible en <http://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/>. Último acceso en 17 de noviembre de 2018. Los datos mencionan como fuente la Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda GCBA) sobre la base de datos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

<sup>6</sup> Buenos Aires tiene seis líneas subterráneas de tren, las líneas A, B, C, D, E y H de Subte, como es denominado. Cada una de esas líneas posee una cantidad determinada de estaciones subterráneas (total de 105 estaciones en noviembre de 2018, incluyendo al Premetro) que conectan las zonas céntricas de la ciudad con las zonas más periféricas. Además, en algunas estaciones es posible hacer combinaciones entre líneas de Subte. El mapa completo del Subte puede ser visualizado en <http://www.buenosaires.gob.ar/subte/mapa-y-combinaciones>. La línea P corresponde a la línea de Premetro, que forma parte de la estructura de Subte de la ciudad, pero no es totalmente subterránea. Está conectada a la estación Plaza de los Virreyes - Eva Perón de la Línea E y circula por 18 estaciones con una longitud de 7,4 kilómetros.

<sup>7</sup> La red de trenes suburbanos o de cercanía de Buenos Aires están compuestos por siete líneas (Mitre, San Martín, General Roca, Sarmiento, Belgrano Norte, Belgrano Sur y Urquiza), que son responsables por transportar pasajeros desde las regiones céntricas de la ciudad de Buenos Aires hasta las localidades cercanas del Área Metropolitana de Buenos Aires. Más informaciones sobre la red ferroviaria argentina en <https://www.argentina.gob.ar/transporte/trenes>.

<sup>8</sup> Vías de circulación rápida de vehículos que conectan la Ciudad de Buenos Aires con otras localidades del área metropolitana.

durante el mismo período, el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, ubicado en la localidad de Ezeiza, Gran Buenos Aires, contabilizó la entrada de 4 197 958 argentinos y extranjeros y la salida de 4 224 471.

Sin embargo, no solamente personas llegan y salen de Buenos Aires: el Puerto de la ciudad contabilizó 5 180 700 toneladas de carga entre enero y septiembre de 2018. En 2017, el año terminó con un total de 6 685 500 toneladas. En el mismo puerto, entraron 1 124 527 pasajeros argentinos y extranjeros y salieron un total de 1 071 447 personas en 2018.

Otra modalidad de transporte de la ciudad de Buenos Aires es el sistema público de bicicletas compartidas denominado Ecobici. A diferencia de las modalidades mencionadas arriba, el uso de las Ecobicis es gratuito y el acceso se da por una aplicación de teléfono celular<sup>9</sup>. Según el *dataset* de la ciudad de Buenos Aires, en 2018, entre enero y junio, se contabilizaron 1 048 575 recorridos en bicicleta<sup>10</sup>.

No obstante, una mirada más cercana a esos datos revela algunas distorsiones. Un ejemplo es la gran diferencia del número de viajes realizados en Ecobici por hombres y mujeres. Se estima que entre “junio y julio [de 2017] se realizaron un total de 329 344 viajes, de los cuales el 76% (249 011) fueron realizados por hombres mientras que apenas el 24% (80 333) por mujeres” (Alalu, 2017).

El aspecto distintivo de género puede ser articulado con la variable de lugar. Según el mismo reporte de Alalu (2017), hay un patrón en los viajes realizados por mujeres donde la estación de origen es igual a la de destino, tanto de lunes a viernes, como de sábados y domingos. Entre los hombres, se observa una variación considerable entre estaciones de origen y destino. Sin embargo, el autor señala el patrón de que durante la semana el desplazamiento de hombres se da a zonas laborales. En el fin de semana, las estaciones de origen y destino son las mismas, indicando, según el autor, el uso recreacional.

Innúmeros cuestionamientos pueden emerger de los datos expuestos arriba. Se puede plantear: qué determina y caracteriza el uso de las bicicletas por hombres

---

<sup>9</sup> También hay una modalidad de registro y acceso por tarjeta magnética que no involucra la aplicación.

<sup>10</sup> Informaciones disponibles para visualización y descarga en la página Buenos Aires Data. Link: <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset/bicicletas-publicas>. Recuperado en 20 nov. de 2018.

y mujeres, cómo se da el uso recreacional de esas bicicletas, también cómo se da el desplazamiento diario de hombres y mujeres a zonas laborales, y cuáles son sus preferencias, entre tantas otras preguntas. Sin embargo, son variables sociales que exigen el acompañamiento y la recolección cualitativa de informaciones y datos. Nuestro planteo se propone indicar las propiedades sociales que actúan en las decisiones cotidianas de desplazamiento, mediadas por dispositivos tecnológicos.

Todos esos datos nos dan una idea de la complejidad de la red de movilidad de la ciudad de Buenos Aires y de su área metropolitana. Diariamente, peatones, autos, ómnibus, trenes, bicicletas, aviones, barcos, entre otros modos de transporte, dividen los espacios de la ciudad en movimiento. Las estructuras organizativas del Gobierno de la Ciudad y de la Presidencia de La Nación son responsables de promover las políticas públicas de movilidad urbana, las condiciones físicas, el acceso facilitado a los modos de transporte y la seguridad vial.

Desde la óptica del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, la movilidad urbana es reglada por el Plan de Movilidad Sustentable, que tiene como ejes fundamentales la prioridad del transporte público, la movilidad saludable, el ordenamiento del tránsito, la seguridad vial y la movilidad inteligente. El enfoque de las políticas desarrolladas por el gobierno se resume en programas que resulten en “mejor circulación, menos tiempo de viaje y más seguridad vial” (“¿Qué es el plan de Movilidad Sustentable?,” 2018).

Dentro del eje de movilidad inteligente, está el Sistema Inteligente de Tránsito. Este sistema es responsable del ordenamiento diario del tránsito en la ciudad a través de instrumentos y herramientas que faciliten la circulación. Entre las alternativas bajo la responsabilidad del sistema están las tecnologías de control en tiempo real de los semáforos de acuerdo con el flujo, las nuevas tecnologías de cartelería para orientar peatones y pilotos, y herramientas de comunicación con los usuarios del transporte por medio de aplicaciones de teléfono (BA móvil) y redes sociales (el perfil @batransito).

Desde abril de 2018, en el marco del Artículo 1° de la Ley N° 5960, BOCBA N° 5363 del 27 de abril de 2018, las aplicaciones móviles desarrolladas por el Gobierno de la Ciudad son de responsabilidad de la Dirección General de Gobierno Digital y Sensorización (DGGDS), integrante de la Subsecretaría de Ciudad Inteligente (SSCIN), la cual pertenece a la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación del Ministerio de Educación e Innovación de la Ciudad

(MEIGC). Entre las veinte aplicaciones elaboradas u oficiales (14) y apoyadas o no-oficiales (6) por el gobierno, seis están direccionadas a servicios de movilidad y transporte. Las más descargadas con enfoque en transporte son Cómo Llego, BA Subte y Ecobici. Cada una de ellas está diseñada para contribuir con el desplazamiento de los habitantes de acuerdo con una modalidad distinta de transporte. Cómo Llego reúne múltiples modos de transporte, siendo posible el desplazamiento intermodal. BA Subte es específica para el metro. Ecobici fue diseñada para los usuarios del sistema público de bicicletas.

Más allá de los datos y las tecnologías, nuestro trabajo llega a la experiencia social, a las personas. Para comprender los aspectos sociales de la comunicación y de la movilidad urbana necesitamos abarcar, no solamente las potencialidades que las conectan, sino también las limitaciones que las atraviesan y que están relacionadas con condicionamientos sociales, culturales, económicos y políticos. Esta perspectiva nos lleva a reflexionar sobre ambas disciplinas desde las prácticas sociales de desplazamiento mediadas por dispositivos móviles.

Nuestra **problemática** no está restringida a las potencialidades de la movilidad urbana por medio del desarrollo de nuevas tecnologías, sino que cuestionamos: ¿en qué medida este proceso es abarcador? Y también ¿de qué manera se pueden pensar conceptualmente estos fenómenos sin que la investigación desconsidere el impacto social de la exclusión digital y de la configuración espacial en la ciudad de Buenos Aires?

En este panorama, el **objetivo general** de este trabajo es investigar las experiencias de desplazamiento mediadas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a partir de las propuestas de contenido informativo para dispositivos móviles disponibles. Los **objetivos específicos** son:

- 1) Mapear las aplicaciones de servicios para la movilidad urbana en el área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires existentes para los sistemas operativos iOS y Android.
- 2) Analizar las características de la comunicación digital de las aplicaciones para dispositivos móviles usadas para la movilidad urbana.
- 3) Identificar las particularidades referentes a la movilidad urbana en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a partir de la experiencia de desplazamiento de habitantes.



- 4) Reflexionar sobre las particularidades de la movilidad cotidiana urbana en Buenos Aires, teniendo en cuenta las potencialidades del sistema de movilidad dentro de un panorama de desarrollo tecnológico, y las limitaciones del sistema de movilidad considerando aspectos sociales, económicos, culturales y políticos.
- 5) Reflexionar sobre alternativas existentes de contenido producido en dispositivos móviles que contribuyen a la movilidad urbana de Buenos Aires.

La estrategia **metodológica** está estructurada en torno de cuatro objetivos específicos que consideramos centrales, son ellos: (1) mapear las aplicaciones de servicios para la movilidad urbana en el área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires existentes para los sistemas operativos iOS y Android; (2) analizar sus características; (3) identificar las particularidades de la experiencia de movilidad urbana por parte de habitantes que utilizan las aplicaciones para moverse en la ciudad y (4) reflexionar sobre las particularidades de la movilidad cotidiana urbana en Buenos Aires, teniendo en cuenta sus aspectos sociales, económicos, culturales y políticos.

Para los dos primeros objetivos realizamos un mapeo de las aplicaciones que ofrecen informaciones para movilidad en las tiendas de aplicaciones de los sistemas operativos iOS y Android, como Apple Store y Google Play. Para identificar las particularidades de la experiencia de movilidad urbana por parte de los habitantes que usan las *apps* para moverse en la ciudad hicimos una etnografía multisituada con la técnica de sombra, utilizando como método de recolección videos grabados por habitantes, que denominamos “habitantes-espías”. Acompañamos a nueve participantes del estudio durante una jornada diaria desde el primer evento hasta el último. Mientras los seguíamos por la ciudad, los instrumentos de recolección incluyeron entrevistas, mapeo de desplazamiento de los participantes y grabación de videos desde la perspectiva de ellos usando anteojos con cámara oculta.

A partir de eso, identificamos y describimos las aplicaciones de teléfonos móviles más usadas entre los habitantes (Cómo Llego, Ecobici, Google Maps y Moovit), las particularidades del uso que cada uno de ellos hace de esas herramientas y, más allá de eso, problematizamos el rol de las tecnologías de información y comunicación en la reproducción o ruptura de las formas

estructuradas de vivenciar la ciudad desde aspectos sociales, económicos y culturales. Desde la óptica de los habitantes y de sus relatos, entendimos que la interrelación entre comunicación y movilidad urbana en el contexto de los avances tecnológicos recientes reproduce los modos de producción y reproducción estructurados de subjetividades y alteridades, al mismo tiempo que permite, en menor grado, la creación de nuevas formas de desafiarles.

De este modo, esta tesis está dividida en tres partes: (1) contextualización, (2) marco teórico y metodológico, y (3) desarrollo analítico. En la primera parte, situamos los conceptos, definiciones y nociones fundamentales de nuestra investigación. En la segunda parte, detallamos los conceptos operacionales del trabajo. La tercera parte reúne el análisis de los datos recolectados en la investigación. Cada una de esas partes está compuesta de capítulos. El documento de la tesis tiene un total de siete capítulos.

En el primer capítulo “Vida móvil: la comunicación y la movilidad en la contemporaneidad” presentamos el estado del arte de la discusión que se desarrolla en nuestra investigación. El propósito del capítulo es replantear la comunicación, teniendo en cuenta el movimiento desde su potencial interdisciplinar. Exponemos la relación entre las definiciones históricas de comunicación y movilidad, mostrando como esas dos áreas del conocimiento son abordadas desde perspectivas teóricas exteriores a sí. Hacemos una revisión teórica enfocando temas que atraviesan la experiencia de desplazamiento, como: las tecnologías y los paradigmas teóricos en comunicación y movilidad urbana; reflexiones sobre la noción de tiempo y espacio en la vida cotidiana.

En el segundo capítulo, “Comunicación y dispositivos móviles”, identificamos las distintas perspectivas teóricas de la comunicación digital y móvil y, a partir de eso, apuntamos y describimos sus características. Se trata de un capítulo teórico-conceptual, en que desarrollamos la definición de comunicación, medios, dispositivos y aplicaciones móviles. También especificamos las contribuciones de los trabajos de investigación sobre periodismo digital y móvil al estudio de los medios digitales.

En el tercer capítulo, “Movilidad y prácticas sociales”, definimos la movilidad y las nociones centrales para su entendimiento. Exploramos el carácter multidisciplinar de los estudios sobre movilidad, abarcando trabajos de campos como la ingeniería, la arquitectura, la geografía, la sociología, la antropología y la

comunicación. Luego, contrastamos las perspectivas teóricas respecto de la movilidad urbana, buscando entender los conceptos que la componen. Por último, situamos nuestro trabajo en el umbral teórico definido por “movilidad urbana cotidiana”, enfocando las prácticas sociales de desplazamiento.

El cuarto capítulo de la tesis, “Aproximaciones teórico-metodológicas para mirar la experiencia de movilidad mediada por dispositivos móviles”, es un relato del proceso de construcción de las estrategias metodológicas de la investigación. Empezamos por establecer las definiciones y los acercamientos teóricos de los conceptos de comunicación y movilidad urbana. También relatamos los movimientos de ida a campo y el impacto de las percepciones del trabajo empírico en las discusiones que proponemos en la investigación. Finalmente, especificamos la metodología utilizada, juntamente con los instrumentos de recolección de datos y los resultados esperados. De esta manera, exponemos cómo son analizadas las aplicaciones, la experiencia de los habitantes/usuarios y los fundamentos teóricos que sostienen las reflexiones posteriores.

El capítulo 5, “La descripción del sistema de movilidad: espacios físicos y virtuales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”, es una descripción del sistema de movilidad urbana de Buenos Aires a partir de las tecnologías de comunicación implementadas o disponibles. Empezamos por un breve relato de las modalidades de transporte disponibles para los habitantes y de la articulación con las herramientas de dispositivos móviles. Luego presentamos los resultados del mapeo hecho de las aplicaciones relacionadas a movilidad urbana en las tiendas de los sistemas operativos iOS y Android. En la parte siguiente, realizamos la descripción de las aplicaciones (*Cómo Llego*, *Waze*, *GoogleMaps*, *Moovit*).

En el capítulo 6, “Los habitantes-espías y sus experiencias de movilidad”, relatamos las particularidades de la experiencia cotidiana de movilidad en Buenos Aires desde la perspectiva de lo que denominamos habitantes-espías. El capítulo presenta el cotidiano de nueve sujetos que viven en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. De esta manera, aborda aspectos de la historia de vida de los habitantes, de su vida reciente, de sus rutinas de desplazamiento en la ciudad y del uso que hacen de los dispositivos móviles.

En el capítulo 7, “Moverse con dispositivos móviles en Buenos Aires”, confrontamos el material recolectado en el trabajo de campo con las referencias bibliográficas sobre comunicación digital y movilidad urbana, buscando entender

los aspectos contributivos y distintivos de la experiencia de desplazamiento de los sujetos en el contexto actual de los avances tecnológicos.

En las consideraciones finales, confrontamos el material recolectado en el trabajo de campo con las referencias bibliográficas sobre comunicación digital y movilidad urbana, buscando entender los aspectos contributivos y distintivos de la experiencia de desplazamiento de los sujetos en el contexto actual de los avances tecnológicos. Avanzamos en la descripción y reflexión de los hallazgos de nuestro trabajo de investigación y proyectamos nuevas posibilidades de estudios futuros.

Si consideramos las particularidades de las disciplinas que se articulan en este trabajo – comunicación y movilidad – percibimos que no es posible construir un abordaje desde una única teoría, un único paradigma, o una única perspectiva. Es por eso que argumentamos a favor de un abordaje interdisciplinar capaz de articular esas dos grandezas y también otras más, a partir de una perspectiva que contemple su desarrollo desde los tiempos premediáticos hasta la contemporaneidad.

## **PARTE I – CONTEXTUALIZACIÓN**

## Capítulo 1 – Vida móvil: la comunicación y la movilidad en la contemporaneidad

*Sólo una concepción evolucionista de la historia, dividida en etapas sucesivas y estancas, puede llevar a la creencia de que la memoria de los siglos ha dejado de intervenir en el modo contemporáneo de comunicación. Para probarlo, basta con remitirse al parentesco existente entre aquellos discursos mesiánicos sobre las redes del vapor y la electricidad en el siglo XIX y los que acompañarán, en el siglo XX, a las políticas de «salida de la crisis» gracias a las altas tecnologías de la información. (Mattelart, 2007, p. 15)*

Para pensar la comunicación y la movilidad en la contemporaneidad es necesario considerar la historia de las prácticas y de los saberes de ambas disciplinas de manera conectada. Si hemos vivenciado el desarrollo de ambas impulsado por los avances tecnológicos desde perspectivas distintas y separadas del conocimiento, hemos también experimentado las consecuencias de esta separación y percibido las limitaciones que esta distancia ha producido en la configuración de las ciudades y en la manera como nos movemos.

Por eso, empezamos este capítulo con una referencia al libro *La Invención de la Comunicación* (2007) de Armand Mattelart, para entender la comunicación y la movilidad de una manera más amplia removiendo demarcaciones disciplinarias. En esta misma publicación, el concepto de comunicación es definido por Mattelart de la siguiente forma:

La comunicación se tomará aquí en un sentido más amplio, que engloba los múltiples circuitos de intercambio y circulación de bienes, personas y mensajes. Esta definición abarca, a la vez, las vías de comunicación, las redes de transmisión a larga distancia y los medios de intercambio simbólico, tales como las exposiciones universales, la alta cultura, la religión, la lengua y, por supuesto, los medios. También evoca las distintas doctrinas y teorías que han contribuido a reflexionar sobre estos fenómenos. (Mattelart, 2007, p. 12)

Lo que proponemos es un ejercicio sencillo: considerando la definición mencionada, cambiar el término comunicación por movilidad. Así sería la definición:

La *movilidad* se tomará aquí en un sentido más amplio, que engloba los múltiples circuitos de intercambio y circulación de bienes, personas

y mensajes. Esta definición abarca, a la vez, las vías de *movilidad*, las redes de transmisión a larga distancia y los medios de intercambio simbólico, tales como las exposiciones universales, la alta cultura, la religión, la lengua y, por supuesto, los medios. También evoca las distintas doctrinas y teorías que han contribuido a reflexionar sobre estos fenómenos.

Es evidente para nosotros que el concepto no solamente tiene sentido, sino que además expone aspectos de los sistemas vigentes de movilidad. Tiene sentido porque engloba las lógicas de desplazamiento de personas y objetos – un concepto oriundo de los paradigmas clásicos de la movilidad. Pero, más allá de eso, menciona los mensajes y la articulación de esos sujetos y objetos con aspectos sociales, culturales, económicos y políticos de la sociedad – una particularidad de los paradigmas actuales.

Por otro lado, fallamos en el intento de hacer la versión inversa de este ejercicio. O sea, buscar una definición de movilidad en la que se pueda cambiar el término por comunicación – y que tenga sentido – no nos fue posible, tampoco si tratamos como sinónimos *circulación* y *desplazamiento* como lo hicimos arriba.

Obviamente, los conceptos que elegimos son bastante amplios y abarcadores, por eso es más fácil establecer articulaciones entre la comunicación y la movilidad. Sin embargo, partimos de esta lógica para entender las conexiones existentes entre las dos disciplinas.

Por supuesto, entendemos que los conceptos no son iguales. Comunicación es una cosa y movilidad es otra. En este capítulo, abordamos los puntos de conexión. En los capítulos que siguen tratamos de las especificidades de ambas en forma separada.

En el marco teórico que constituye el trabajo de investigación que hacemos, la interrelación entre comunicación y movilidad se da en el ámbito de la comunicación móvil (*mobile communication*). En este panorama, los estudios se dividen entre los que abordan la comunicación y la información *wireless* (Canavilhas, 2009; Katz, 2014; Palacios & Cunha, 2012; Scolari, Navarro Güere, García, Pardo Kuklinski, & Soriano, 2009), los medios locativos (de Souza e Silva & Sheller, 2015; Licoppe, 2016; Licoppe & Figeac, 2015) y los teléfonos móviles (Haddon & Green, 2009; Ling & Pedersen, 2005). Respecto de las perspectivas teóricas, por un lado, gran parte de los estudios referencian a la comunicación móvil desde las teorizaciones de Castells (1996, 2007, 2010, 2013), por otro el

paradigma de la movilidad propuesto por Urry (Büscher, Urry, & Witchger, 2011; 2011; 2006; 2008; 2006a; 2008) es muy influyente.

Entre los autores que tienen como referencia la producción teórica de Castells, muchos estudios hacen referencia a los aportes de la perspectiva teórica de la Ecología de los Medios. Desde ahí se ramifican estudios sobre el periodismo móvil (Aguado, Feijóo, & Martínez, 2013; Barbosa & Mielniczuk, 2013; Canavilhas, 2014b; Canavilhas & Rodrigues, 2017; Cunha, 2017; Deuze & Witschge, 2017; Firmino da Silva, 2015; Irigaray, Ceballos, & Manna, 2013; Palacios & Machado, 2003; Pellanda, 2012; Scolari, Aguado, & Feijóo, 2013; Tellería, 2017; Väättäjä & Egglestone, 2012), la comunicación e información *wireless* (autores mencionados anteriormente), los dispositivos y teléfonos móviles (también ya mencionados). Otra perspectiva teórica que dialoga con la comunicación móvil y que, a veces, comparte de los aportes de los estudios de Castells, es la del investigador André Lemos (2009b, 2013), con trabajos publicados sobre ciudades inteligentes, comunicación móvil y periodismo que tienen como fundamentación la Teoría Actor-Red.

**Tabla 1.1** – Tabla de las disciplinas, áreas, subáreas y autores que articulan comunicación y movilidad

<b>Disciplinas</b>	Comunicación	Sociología	Antropología	Geografía
<b>Áreas de estudio</b>	<i>Mobile Communication</i>		Movilidad	
<b>Subáreas de estudio</b>	Comunicación y periodismo móvil	Comunicación e información <i>wireless</i>	Teléfonos móviles	Medios locativos
<b>Autores</b>	J. M. Aguado S. Barbosa J. Canavilhas R. Cunha M. Deuze J. Firmino F. Irigaray M. Palacios	M. Aakhus J. Canavilhas M. Castells L. Fortunati J. Katz C. A. Scolari	S. Campbell L. Fortunati G. Goggin L. Haddon L. Hjorth J. Katz R. Ling C. Licoppe	T. Cresswell J. Farman C. Licoppe D. Ozkul A. de Souza e Silva M. Sheller J. Urry



	E. Pellanda			
	O. Westlund			

Fuente: Elaborado por el autor.

En los apartados que siguen, detallamos las conexiones y las rupturas existentes entre esos trabajos. Empezamos por pensar la comunicación desde la movilidad, luego entendemos la movilidad a partir de los estudios de comunicación y terminamos el capítulo con una definición de comunicación en movilidad.

### 1.1 – La comunicación desde la movilidad

En este apartado de capítulo, abordamos en qué medida los fenómenos relacionados con la comunicación son estudiados desde la óptica de la movilidad. Reflexionamos sobre las investigaciones que tienen como eje central la movilidad, pero que tratan de temáticas comúnmente analizadas desde las teorías de la comunicación.

El sociólogo John Urry (2000, p. 49), uno de los principales teóricos del nuevo paradigma de la movilidad en las ciencias sociales, define la comunicación como una práctica socioespacial de la movilidad. El autor se propone entender los sentidos que esas prácticas producen y reproducen en la vida social y en las formas culturales. Desde su punto de vista las prácticas de viaje y desplazamiento engloban sujetos, objetos e informaciones, que producen sentidos. Urry defiende que los viajes constituyen las estructuras de la vida social.

Partiendo de esa definición, en *Mobilities, networks, geographies* (2006), Urry evidencia los cambios que los avances de las tecnologías están produciendo en los ámbitos de la comunicación y del transporte, impactando en la manera como los sujetos se conectan y desconectan con lugares, objetos, personas e ideas. En esta publicación la comunicación y el transporte forman parte de un contexto en que se pretende entender las nuevas formas de conexión de las personas entre sí y de las personas con los lugares, cómo las personas se están relacionando con amigos, compañeros de trabajo y familiares y cómo mantienen el contacto frecuente a distancia. Sus planteos cuestionan ¿por qué las personas viajan si las redes sociales son cada vez más móviles y dispersas? y también ¿por qué las

personas siguen viajando, considerando la creciente ampliación de las redes de comunicación en la sociedad contemporánea?

Desde su punto de vista, el concepto de comunicación está restringido a las formas de contacto, conexión y encuentro entre personas, sean ellas de manera presencial o a distancia. (Urry et al., 2006, pp. 4–5) Los autores están interesados en saber “cómo las tecnologías de comunicación pueden, ocasionalmente, sustituir los encuentros físicos cara a cara y consecuentemente el viaje” (Urry et al., 2006, p. 6).

En las palabras de los autores, notamos que los medios son vistos como interfaces capaces de poner personas en contacto físicamente y virtualmente.

Por "comunicación" nos referimos a varias formas de comunicación cara-a-interfaz-a-cara, como el movimiento de imágenes, textos, sonidos y palabras a través de fax, correo electrónico, mensajes de texto, mensajería, videoconferencia, hablando por teléfono o net ('skyping', ver [www.skype.com](http://www.skype.com)). Usamos el término 'reunión' para referirnos a la presencia física planeada o no planificada de dos o más personas que de algún modo orientan sus acciones entre sí (y no solo a reuniones comerciales o de tipo profesional). Algunas reuniones implican reunirse con clases particulares de personas, miembros de una organización en particular, profesión, familia, etc. Utilizamos el término "reunión virtual" para referirnos a varias formas de copresencia mediada y virtual efectuada a través de uno o más medios de comunicación, ya sea uno a muchos o uno a uno.<sup>11</sup> (Urry et al., 2006, pp. 5–6, traducción mía)

Desde este concepto los autores muestran cómo las tecnologías de comunicación son centrales para coordinar reuniones y viajes. Por eso, el concepto asumido para el término es limitado. En la época de la publicación de ambos libros mencionados anteriormente del mismo autor, las tecnologías de comunicación móvil todavía no habían alcanzado un gran nivel de desarrollo y tampoco tenían el alcance que tienen actualmente.

---

<sup>11</sup> Del original: “By ‘communication’ we refer to various forms of face-to-interface-to-face communications such as the movement of images, texts, sounds and words through faxing, emailing, text messaging, messaging, videoconferencing, speaking on the phone or the net (‘skyping’, see [www.skype.com](http://www.skype.com)). We use the term ‘meeting’ to refer to the planned or unplanned physical co-presence of two or more people who in some sense orient their actions to each other (and not just to business or professional-type meetings). Some meetings involve meeting up with particular classes of people, members of a particular organization, profession, family and so on. We use the term ‘virtual meeting’ to refer to various forms of mediated and virtual co-presence effected through one or more means of communications, either one-to-many or one-to-one.” (Urry et al., 2006, pp. 5–6)

En publicaciones posteriores (Büscher et al., 2011; Grieco & Urry, 2011), que compilan estudios de otros investigadores, el concepto es utilizado para referirse al desarrollo de tecnologías de información y comunicación – las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC). La comunicación en esta perspectiva adquiere múltiples sentidos, más allá del envío de mensajes entre sujetos, incluye desde el desarrollo de software y aplicaciones para dispositivos móviles, la producción y reproducción de contenidos multimedia con fines comerciales, la vigilancia, la comunicación entre vehículos y otros objetos (el diseño de objetos electrónicos y los datos intercambiados), hasta las innumerables herramientas creadas para tornar las ciudades inteligentes.

En *Mobility and Locative Media: Mobile Communication in Hybrid Spaces* (2015), Adriana de Souza e Silva y Mimi Sheller señalan la distinción entre tres áreas de estudios sobre la movilidad en el contexto de los avances de las Tecnologías de Información y Comunicación: la comunicación móvil, la movilidad y los medios locativos. Si por un lado, ellas reconocen las especificidades del conocimiento producido en cada una de esas tres áreas, por otro en esa publicación ellas refuerzan el carácter interdisciplinar de los estudios que ahí están compilados.

Por lo tanto, la definición de comunicación se amplía, pasando a abarcar aspectos sociales, culturales, económicos y políticos que influyen las prácticas de desplazamiento contemporáneas. La comunicación pasa a ser entendida no solamente por el intercambio de mensajes, textos, informaciones e imágenes, sino también por el movimiento y las relaciones establecidas con los lugares y espacios.

El abordaje más tradicional de los estudios de comunicación móvil enfoca el uso de los teléfonos móviles como dispositivos de comunicación interpersonal, reduciendo el fenómeno a la coordinación y planeamiento de encuentros, la formación de redes sociales por medio de llamadas de voz y mensajes de texto y la movilidad virtual en los mismos términos expuestos en el texto de Urry (2000) mencionado anteriormente.

Según De Souza e Silva & Sheller (2015, p. 3), el elemento faltante a esos trabajos es la localización. Así, mediante este término la comunicación va más allá de las relaciones sociales, incluyendo también las formas en que los sujetos interactúan con el espacio a través de las tecnologías.

El concepto también asume otro matiz en los trabajos de investigadores y artistas que analizan y utilizan los medios locativos como plataformas para la producción de sentido relacionada con las informaciones espaciales disponibles. “Los artistas de medios locativos fueron los primeros en prever las posibilidades de usar tecnologías móviles (incluidos los dispositivos GPS y teléfonos celulares) para replantear las relaciones entre las personas y los espacios.”<sup>12</sup> (de Souza e Silva & Sheller, 2015, p. 3, traducción mía)

Partieron de los artistas, investigadores y de la industria de entretenimiento las primeras experimentaciones que exploraban la interacción de las personas con las informaciones localizadas digitalmente y el espacio físico a su alrededor (de Souza e Silva & Frith, 2010, p. 486; de Souza e Silva & Sheller, 2015, p. 4). Desde esta perspectiva, la comunicación es entendida como personalizada porque dependiendo de la ubicación de las personas, las mismas tienen acceso a determinadas informaciones.

Entendiendo que esta lógica se profundizó y se difundió aun más en la medida en que los años fueron pasando, “la localización funciona como un filtro que determina los tipos de informaciones a que accedemos y la forma en que interactuamos con el espacio que nos rodea” (de Souza e Silva & Sheller, 2015, p. 4, traducción mía). En este modo de actuación están configurados los sistemas de búsqueda, como Google, las grandes tiendas de los más distintos objetos, las redes sociales y las aplicaciones de auxilio a la movilidad, como las que describimos en los capítulos 3 y 5 de este trabajo.

El párrafo de apertura del texto *Locative Media* (2014a, p. 233) de Jason Farman expone la amplitud del concepto dentro de la perspectiva de los medios locativos. El autor describe las prácticas que conectan los medios locativos y redes sociales con la producción y reproducción de sentidos.

Desde hace varios años, uso medios locativos para "registrarme" en los lugares que visito. Cuando llego a una ubicación, prendo mi teléfono, abro la aplicación *Foursquare*, presiono el botón "Registrarme", espero a que el teléfono muestre una lista de posibles ubicaciones que están cerca de mis coordenadas de GPS y lo registro. Para mis propios propósitos, considero que esta práctica es una herramienta útil para el

---

<sup>12</sup> Del original: “Locative media artists were the very first ones to foresee the possibilities of using mobile technologies (including GPS devices and cell phones) to reframe the relationships between people and spaces.” (de Souza e Silva & Sheller, 2015, p. 3)

uso diario. Regresar a las ubicaciones a las que me registré en el último año revela la conexión íntima entre el espacio y la práctica, entre el lugar y el significado del lugar, y entre un lugar y la producción incorporada de ese lugar. (Farman, 2014a, p. 233, traducción mía)<sup>13</sup>

Avanzando un poco más en la reflexión, De Souza e Silva & Sheller (2015) extienden la definición de comunicación incorporando elementos que tienen que ver con las implicaciones de estas prácticas en la vida cotidiana de las personas. Adquieren relevancia aspectos de la construcción de identidades, el sentido de privacidad, la participación política, la elaboración de políticas, la ciudadanía, los modos de trabajo, la producción cultural y el consumo.

Cuando la localización o ubicación adquiere sentido, por definición (Agnew, 2002, p. 16; Cresswell, 2004, pp. 7–9), se convierte en lugar. Y el lugar es central para que se pueda comprender “cómo pensamos y experimentamos, quiénes somos, dónde estamos y las formas en que interactuamos y nos relacionamos unos con otros” (Wilken & Goggin, 2012, p. 18, traducción mía).

Por último, otro aspecto central que caracteriza la comunicación vista desde la óptica del desplazamiento es la experiencia de la movilidad mediada por las herramientas tecnológicas. Desde el paradigma del giro de la movilidad en las ciencias sociales, la comunicación, los medios, los dispositivos, los teléfonos, los profesionales periodistas, las narrativas, las experiencias y las vidas de los sujetos y, en algunos casos, las estructuras son móviles.

En todos esos momentos, la interacción de los sujetos y las relaciones, las historias, los textos, las imágenes producidas por ellos, todo pasa por la mediación de herramientas tecnológicas. Farman (2014b) compila los relatos de trabajos de académicos y de productores que se dedican a construir narrativas dirigidas para medios móviles. La publicación aborda distintas formas de contar historias en movilidad y también de entender las implicaciones en la memoria de los lugares a partir de la mediación realizada por las tecnologías (Ozkul & Gauntlett, 2014), por ejemplo. En la gran mayoría de los casos presentados, la mediación tecnológica es

---

<sup>13</sup> Del original: For several years now, I have been using locative media to “check in” to locations I visit. When I arrive to a location, I will turn on my phone, load the Foursquare app, click the “Check In” button, wait until the phone returns a list of possible locations that are near my GPS coordinates, and check in. For my own purposes, I find this practice to be a useful tool for journaling. Returning to the locations I checked in to over the past year unveils the intimate connection between space and practice, between the place and the meaning of the place, and between a location and the embodied production of that location. (Farman, 2014a, p. 233)

promovida positivamente, siempre apuntando a la creación de nuevas formas de explorarla.

Sin embargo, en algunos textos se cuestionan sobre la exposición y la relación de dependencia de los sujetos con la tecnología. Este aspecto crítico de la mediación también es percibida en la investigación empírica de nuestro trabajo a partir de las entrevistas con los participantes que manifiestan preferir la interacción directa con las personas en las calles, con los espacios y con los lugares en sí.

## **1.2 – La movilidad desde la comunicación**

En los estudios de comunicación, desde los últimos treinta años, el interés académico por las implicaciones sociales, culturales, económicas y políticas del desarrollo de la tríade internet, tecnología y telefonía móvil ha demostrado la centralidad de esos tres temas en nuestras vidas. Desde la década de 1970, la fascinación con los cambios surgidos en las prácticas de comunicación y en los modos como pasamos a interactuar con el mundo mediante los dispositivos tecnológicos ha despertado inquietudes no solamente de estudiosos del área de comunicación, sino de la sociología, antropología, geografía y computación.

Gran parte de la producción académica de esos estudiosos converge en las teorías de la comunicación móvil (*mobile communication*). Desde esta perspectiva teórica, la definición de movilidad emerge en gran parte de los estudios de comunicación. O sea, es en este lugar que buscamos entender cómo la movilidad es definida desde la óptica de los estudios de comunicación.

En los últimos años, la producción teórica sobre la comunicación móvil ha aumentado significativamente, siendo imposible mencionar todos los trabajos realizados y buscar una definición de movilidad suficientemente abarcadora. Sin embargo, notamos que las publicaciones científicas con estudios sobre la comunicación y movilidad se dividen en tres ejes teóricos comunes que se repiten con más frecuencia: la ecología de los medios, la teoría actor-red y los estudios culturales.

Alrededor de esos ejes buscamos elementos que definan la movilidad en los estudios de comunicación. Para eso, destacamos los trabajos de pensadores de esas perspectivas no para construir una noción unívoca de la movilidad, sino para

aclarar los matices que determinan los diálogos y las rupturas teóricas referentes a la movilidad dentro del proceso contemporáneo.

Enfocamos la obra de estudiosos ampliamente referenciados por otros académicos en sus trabajos de investigación sobre este tema. Destacamos obras de David Morley (2017), Manuel Castells (1996, 2010, 2013; 2007), James Katz (2002, 2008, 2014), Leopoldina Fortunati (2013, 2014a, 2014b), Christian Licoppe (2015, 2016), Gerard Goggin (2012, 2012) y André Lemos (2009a, 2013).

Empezamos por caracterizar la movilidad dentro del ámbito de la comunicación móvil. A pesar de ser una expresión ampliamente mencionada entre los trabajos que se dedican a estudiarla, son raros los textos que buscan explícitamente definirla. En *Perpetual Contact* (2002), James Katz y Mark Aakhus compilan textos de estudiosos que abordan las múltiples perspectivas teóricas y los distintos usos de los teléfonos móviles, entendidos como herramientas que potencializan contactos inter-personales a distancia en tiempo real.

La movilidad se refiere al potencial de los teléfonos de ser utilizados en movimiento por parte de los usuarios con el objetivo de conectarse con otros, estando en contacto perpetuo. Esta lógica social propia de la comunicación móvil de “contacto perpetuo” (*Perpetual Contact*), aún según ellos, expone el *apparatgeist*.

Es en este contexto que cuñan el concepto *Apparatgeist* (*apparat*, del alemán y eslavo, significa máquina; *geist*, es un sufijo germánico que significa espíritu o mente), que crea un puente entre los aspectos individuales y colectivos del comportamiento de la sociedad en el marco de las tecnologías móviles de comunicación.

El *Apparatgeist* se refiere al conjunto común de estrategias o principios de razonamiento sobre la tecnología evidente en los patrones identificables, consistentes y generalizados del avance tecnológico a lo largo de la historia. Es a través de estas estrategias comunes y principios de razonamiento que el comportamiento individual y colectivo se unen.<sup>14</sup> (Katz & Aakhus, 2002, p. 301, traducción mía)

---

<sup>14</sup> Del original: “The Apparatgeist refers to the common set of strategies or principles of reasoning about technology evident in the identifiable, consistent and generalized patterns of technological advancement throughout history. It is through these common strategies and principles of reasoning that individual and collective behavior are drawn together.” (Katz & Aakhus, 2002, p. 301)

A través de la teoría del *Apparatgeist*, Katz y Aakhus intentan resolver los huecos dejados por los abordajes funcionalistas y estructuralistas. Según ellos, por un lado, el funcionalismo enfoca la racionalidad instrumental a expensas de lo simbólico, por otro el estructuralismo es insuficiente para entender los valores que operan en el desarrollo de los procesos sociales. La teoría del *Apparatgeist* contribuiría a entender y explicar, más allá de los usos que hacemos de las nuevas tecnologías móviles de comunicación, el rol de “las máquinas que elegimos como compañeros íntimos en nuestras vidas cotidianas” (Katz & Aakhus, 2002, p. 316).

A partir de una perspectiva semejante de la movilidad, Manuel Castells (2007, 2009) propone una teoría que relaciona comunicación y poder. El autor se diferencia de los demás investigadores mencionados por tener un enfoque en su mirada desde un nivel macro para estudiar las redes y los flujos de comunicación. Sus publicaciones son mencionadas ampliamente por reconocidos estudiosos de la comunicación móvil.

A pesar de que su enfoque abarca las estructuras de las redes sociales y los flujos de comunicación, sus teorizaciones establecen conexiones con las interacciones entre grupos sociales. Estas interacciones son mediadas por estas mismas redes sociales y se relacionan también con los medios tradicionales. Desde esta mirada, Castells distingue tres formas de comunicación – la comunicación interpersonal, la comunicación de masa y la comunicación interpersonal de masa – las cuales interactúan entre sí en el ambiente digital.

Aun así, asumiendo una definición de comunicación con este enfoque, los trabajos de Castells traen un abordaje de la movilidad dentro de los mismos parámetros de la comunicación móvil. Su óptica de escala macro tiende a ver la movilidad por los flujos de datos e informaciones. No obstante, si miramos la movilidad desde las prácticas sociales y de la singularidad de las interacciones mediadas por las tecnologías móviles de comunicación, se problematiza la idea de flujo revelando los obstáculos de la vida digital. En el capítulo 7 de esta tesis, desarrollamos este planteo.

A su vez, Christian Licoppe (2015, 2016) propone que las reflexiones sobre la vida mediada por las tecnologías digitales con capacidades móviles deben ser analizadas desde la interacción de tres escalas – micro, meso y macro, que van desde las interacciones individuales, pasando por las relaciones sociales, hasta



llegar a las redes sociales y los flujos de comunicación. Su entendimiento sobre la movilidad se extiende a las lógicas y las prácticas de desplazamiento en las ciudades, extrapolando la frontera entre las áreas de estudio que nombramos anteriormente – *mobile communication* y *mobility*. También, más adelante, profundizaremos las contribuciones de este autor.

Las lógicas de poder en el ambiente tecnológico son desvendadas por la interacción de los cuerpos humanos con las tecnologías en el trabajo de Leopoldina Fortunati (2003, 2013). La autora destaca la necesidad de nuevas políticas que gobiernen la interacción entre el cuerpo humano y las tecnologías a precio de que el primero pierda el dominio sobre el segundo, desencadenando en prácticas regidas únicamente por el poder económico.

Sin embargo, es en su publicación sobre el rol de los medios móviles en la sociedad (Fortunati, 2014b) que la autora problematiza el uso del término “móvil” para caracterizar los medios. En este contexto, la movilidad es la característica definitoria de las prácticas de los medios móviles que alternan entre momentos de movimiento e inmovilidad, acompañando el ritmo dictado por los cuerpos humanos. Fortunati llega a sugerir el uso de los términos “portable” y “vestible” para definir con más precisión esos medios (Fortunati, 2014b, p. 21). Desviémonos de esta discusión para enfocarnos en la definición de movilidad evidenciada por Fortunati, que pasa a comprender el desplazamiento y el sedentarismo. En el mismo texto, la autora indica cuatro perspectivas teóricas de los estudios sobre los medios móviles. En el capítulo 3 de la presente tesis detallamos los aportes de esas perspectivas.

Si bien esos cuatro estudiosos – Manuel Castells, James Katz, Leopoldina Fortunati, Christian Licoppe – de la comunicación móvil tienen orígenes teóricos distintos, la articulación entre sus proposiciones es frecuente en trabajos sobre teléfonos móviles. Uno de los trabajos de Gerard Goggin (2012, pp. 11–27) problematiza la pertinencia de una teoría de la comunicación específica para entender los cambios que los teléfonos móviles iPhone han producido o prometido implementar en las prácticas sociales contemporáneas.

En este mismo texto, Goggin direcciona las discusiones sobre el impacto del desarrollo tecnológico implementado por el teléfono móvil creado por la empresa Apple a través de las reflexiones de James Katz, Manuel Castells, Christian Licoppe y Leopoldina Fortunati. En su texto se evidencia un ejemplo de la

interrelación entre los trabajos de esos autores en el ámbito de las tecnologías móviles de comunicación.

El trabajo de Katz llama nuestra atención sobre la omnipresencia, amplitud y variedad de la comunicación móvil. Katz también plantea la cuestión de la conexión, a través del concepto de contacto perpetuo y los rumbos globales de la tecnología móvil. El concepto de "presencia conectada" de Licoppe combina una investigación detallada sobre la etnografía y la pragmática de las facetas de la comunicación móvil con una conciencia de los "paisajes tecnológicos" y las nociones cambiantes de lo social que lo subsisten. Para avanzar en nuestra comprensión de este macro nivel, así como ofrecer una nueva cuenta de la economía general de la comunicación en la era digital, el trabajo de Castells es especialmente útil. Finalmente, Fortunati amplía la visión de qué lógicas de poder están en juego en la comunicación móvil a través de los cuerpos, las identidades, las relaciones, la reproducción, el trabajo y el capital.<sup>15</sup> (Goggin, 2012, p. 16, traducción mía)

También suscritos en los estudios sobre la comunicación móvil están los trabajos sobre el periodismo móvil. Con gran influencia de las perspectivas teóricas de la Ecología de los Medios y de la Teoría Actor-Red, gran parte de esos trabajos tienen en común la problematización de las prácticas profesionales en periodismo, la descripción de las funcionalidades de medios y dispositivos móviles, la búsqueda por nuevos modos de narrar y de relacionarse con el público lector, y las transformaciones en los procesos de gestión y financiación de las empresas periodísticas en el siglo XXI.

En este mismo contexto surge la expresión "periodista móvil". En líneas generales, designa al profesional de periodismo que desempeña las prácticas que surgen a partir de la presencia del teléfono móvil en las redacciones y que se caracterizan por explorar al máximo las funcionalidades de los medios y dispositivos móviles en la ejecución de proyectos, coberturas e investigaciones

---

<sup>15</sup> Del original: "Katz's work draws our attention to the pervasiveness, breadth and variety of mobile communication. Katz also poses the question of connectedness, through the concept of perpetual contact and the global bearings of mobile technology. Licoppe's concept of "connected presence" combines a detailed investigation into the ethnography and pragmatics of facets of mobile communication with an awareness of the "technoscapes" and changing notions of the social which sub-tend it. To advance our understanding of this macro level, as well as offering a fresh account of the general economy of communication in the digital age, Castells' work is especially helpful. Finally, Fortunati broadens the vista of what logics of power are at play in mobile communication across bodies, identities, relationships, reproduction, labor and capital." (Goggin, 2012, p. 16)

periodísticas. El periodismo móvil es su campo de actuación y también el de las investigaciones científicas relacionadas a él.

La óptica que agrupa los trabajos mencionados arriba está restringida a los estudios de la comunicación móvil y sus ramificaciones en la comunicación e información *wireless*, el periodismo móvil y las tecnologías móviles. Sin embargo, la movilidad desde los ojos de la comunicación también es problematizada por trabajos que tratan la movilidad incluyendo conceptos particulares de las prácticas de desplazamiento, como espacio, tiempo y lugar. Esta es la propuesta de David Morley, en *Communications and Mobility: The Migrant, the Mobile Phone, and the Container Box* (2017).

Me preocupa reunir las tradiciones materialistas europeas y norteamericanas de la teoría de las comunicaciones representadas por Armand Mattelart, Yves de la Haye, Harold Innis, James Carey y John Durham Peters en combinación con las perspectivas ofrecidas por el paradigma de las "nuevas movilidades", y trabajos en estudios transnacionales, geografía cultural y estudios de transporte.<sup>16</sup> (Morley, 2017, pp. 1–2, traducción mía)

El estudio de Morley propone una mirada contextualizada e histórica de los medios digitales, considerando las variables geográficas, regionales y espaciales que condicionan la interacción entre sujetos y medios. “Espacializar la teoría de los medios significa reconocer su multiplicidad y su apertura.” (Morley, 2017, p. 5)

Morley, entonces, establece conexiones con el paradigma del giro de la movilidad, a partir de los textos de John Urry, Tim Cresswell y Caren Kaplan. Esta perspectiva propone analizar la movilidad a partir de la óptica de las ciencias sociales, incluyendo en la problematización mucho más que describir las lógicas de desplazamiento, sino también analizar “las formas en que distintas redes y flujos globales socavan las estructuras sociales endógenas, en la medida en que las sociedades contemporáneas se organizan en torno al movimiento de personas,

---

<sup>16</sup> Del original: I am concerned to bring together the European and North American materialist traditions of communications theory represented by Armand Mattelart, Yves de la Haye, Harold Innis, James Carey, and John Durham Peters in combination with perspectives offered by the “new mobilities” paradigm, alongside work in transnational studies, cultural geography, and transport studies. (Morley, 2017, pp. 1–2)

ideas, información y objetos en lugar de un conjunto estático de relaciones, estructuras e instituciones” (Morley, 2017, p. 65).

En el capítulo 3 de esta tesis desarrollamos mejor el concepto de movilidad a partir del paradigma propuesto por Urry y otros estudiosos. En síntesis, esta teoría nos direcciona a pensar las ciencias sociales a partir de la óptica del movimiento y de la inmovilidad, transponiendo los límites impuestos por las teorías que restringen el análisis a las fronteras del Estado nación. De cierta manera, lo que hace Morley es pensar la comunicación en movilidad.

Resaltamos también las reflexiones de Rossana Reguillo (1997, 2015) sobre cómo pensar la ciudad desde la comunicación. Teniendo como referencia los estudios de Jesús Martín-Barbero, Nestor García-Canclini, Guillermo Orozco-Gomes, entre otros, la autora evidencia la necesidad de problematizar la comunicación desde las prácticas sociales, observando la presencia de agencias, instituciones, discursos y prácticas objetivadas. Reguillo argumenta que la cultura en los niveles subjetivo y objetivo puede ser aprehendida a partir de tres ejes principales en las ciencias sociales: lo público-privado, lo institucional-emergente y lo legítimo-ilegítimo (Reguillo, 1997, pp. 123–124, 2015, p. 5).

En este contexto, ella ve la ciudad como un espacio privilegiado de observación.

La ciudad es espacio de investigación prioritario y privilegiado, en la medida en que no es solamente el escenario de las prácticas sociales, sino fundamentalmente el espacio de organización de la diversidad, de los choques, negociaciones, alianzas y enfrentamientos entre diversos grupos sociales por las definiciones legítimas de los sentidos sociales de la vida. (Reguillo, 1997, p. 122)

Aun así, es importante mencionar trabajos de comunicólogos que tienen la movilidad como fundamento para estudiar la comunicación. Esos trabajos están suscritos a la Teoría Actor-Red, en la que Bruno Latour está entre los estudiosos más influyentes. En la publicación *Comunicação e mobilidade: aspectos socioculturais das tecnologias móveis de comunicação no Brasil* (2009a), André Lemos y Fabio Josgrilberg reúnen trabajos de comunicólogos brasileños que se dedican a estudiar los medios locativos y las prácticas de comunicación en movilidad. En esta compilación de trabajos la movilidad es definida desde una mirada múltiple que comprende investigaciones sobre vigilancia, regulación

gubernamental de tecnologías móviles, experimentaciones artísticas e innovaciones teniendo como base la telefonía móvil, el impacto de las nuevas formas (Lemos, 2013, p. 2, traducción mía) de comunicar creadas a partir de los medios locativos en la práctica periodística y también en las teorías de comunicación.

En otro texto de autoría de Lemos (2013), su concepción sobre la movilidad en los estudios sobre comunicación a partir de la Teoría del Actor-Red (TAR) es más evidente. Lemos relaciona las nociones de espacio y redes, teniendo como base la definición de redes dada por la Teoría Actor-Red. Según él, el concepto de redes no está restringido a una estructura, pues es un tejido. “Al mirar el mundo, vemos redes haciéndose y deshaciéndose a todo momento. El concepto de red pretende aprehender algo pulsante, lo que se forma y se deforma aquí y allá por la dinámica de las relaciones.” (Lemos, 2013, p. 2, traducción mía) Entonces, para Lemos, cuando hablamos de red, hablamos de movilidad.

Así que a pesar de dedicarse al estudio de los medios locativos, el trabajo de Lemos profundiza las nociones de espacio, lugar y red, ampliando el concepto de movilidad y la relación con la comunicación. Si bien no realiza una interlocución directa con las teorías del transporte y movilidad – como hace David Morley, por ejemplo – desde su óptica problematiza conceptos clave para el entendimiento de las interlocuciones posibles entre las dos áreas. Es así, que puede entender la relación de los medios locativos con la implementación de esas tecnologías en el panorama de las ciudades inteligentes, por ejemplo.

### **1.3 – La comunicación en movilidad: una aproximación interdisciplinar e interparadigmática**

El reto de este apartado es comprender los estudios que plantean el movimiento en la investigación de fenómenos comunicacionales. Discutimos en qué medida los estudios sobre comunicación se beneficiarían si incluyen el movimiento y la inmovilidad en la constitución del pensamiento.

En los apartados anteriores, abordamos cómo los estudios sobre comunicación y movilidad son tratados a partir de matrices teóricas ajenas a sus campos habituales. Por un lado, mostramos cómo los estudios sobre la movilidad,

oriundos en gran parte de áreas como la sociología, antropología y geografía, problematizan temas relativos a la comunicación, buscando reunir los matices que agregan al entendimiento de los procesos sociales. Por otro lado, reuniendo trabajos de académicos oriundos de la comunicación, buscamos entender los elementos que dan sentido a la definición de movilidad.

En la primera perspectiva, enfocando la comunicación desde la movilidad, el primero es abordado enfocándose en los teléfonos móviles y medios locativos. Gran parte de los estudios tratan de los cambios en la percepción de espacio y tiempo en el ámbito de la mensajería instantánea y de los aplicativos de geolocalización.

En la segunda, que trata de la movilidad a partir de los estudios comunicacionales, los trabajos presentan una amplia visión de la movilidad. Desde trabajos sobre el uso de los teléfonos móviles, hasta el acompañamiento del uso de aplicaciones y dispositivos tecnológicos, se entiende la movilidad por las teorías de la comunicación móvil (*mobile communication*), que está restringida a la característica de movilidad de esos aparatos, y también por el paradigma del giro de la movilidad, que abarca estudios de la comunicación, sociología, antropología y geografía.

Dentro de este panorama, proponemos una perspectiva que piensa la comunicación en movilidad. En este trabajo de investigación, miramos los dispositivos móviles como mediadores de la experiencia de desplazamiento en la ciudad. Por eso, nuestro abordaje se propone reflexionar teórica y metodológicamente a la comunicación en movimiento.

Este posicionamiento exige un tratamiento interdisciplinar e interparadigmático. La interdisciplinaridad se refiere al aporte de estudios de las distintas disciplinas – antropología, comunicación, geografía y sociología – que desde hace años se dedican a entender fenómenos relacionados al que planteamos en esta tesis. Es un estudio interparadigmático porque pone en contacto investigaciones de modelos teóricos distintos.

Esta articulación tiene el movimiento como nodo de conexión entre el nuevo paradigma de la movilidad y los estudios sobre la comunicación móvil. En los próximos capítulos, que componen el marco teórico y metodológico de este trabajo, detallamos conceptos, nociones y estrategias a favor de esta mirada.

Muchos estudiosos han señalado la necesidad de abordar temas de distintas áreas desde la óptica de la movilidad (Cresswell, 2006; Grieco & Urry, 2011; Jensen, 2009; Leary, 2014; Morley, 2017; Sheller & Urry, 2006b). Sin embargo, David Morley (2017), teniendo como base el estudio de Tim Cresswell (Cresswell, 2006, pp. 26–48), confirma la dicotomía existente en el debate contemporáneo sobre la movilidad entre dos perspectivas metafísicas del viaje: sedentaria y nómada<sup>17</sup>.

A partir de esas dos perspectivas, Cresswell muestra las formas como las ideas de lugar, espacio y movilidad – imaginación geográfica – influyen, tanto en el pensamiento, cuanto en las prácticas de movilidad contemporáneas. Si actualmente el movimiento está asociado a aspectos positivos de la vida contemporánea, como la fluidez y el dinamismo; la inmovilidad, basada en los fundamentos de lo estático y limitado, no siempre fue entendido como anticuado.

Por la óptica de Cresswell, la metafísica sedentaria lee la movilidad a partir de las nociones de lugar, enraizamiento, ordenamiento espacial y pertenencia. “La movilidad, en esta formulación, se considera sospechosa moral e ideológicamente, un subproducto de un mundo organizado a través del lugar y el orden espacial.”<sup>18</sup> (Cresswell, 2006, p. 26, traducción mía) La metafísica nómada prioriza la movilidad, emergiendo a través de las nociones de fluidez y dinamismo. “El lugar es retratado como atrapado en el pasado, excesivamente limitado y posiblemente reaccionario.”<sup>19</sup> (Cresswell, 2006, p. 26, traducción mía)

A pesar de defender que esos dos enfoques tienen implicaciones políticas e ideológicas en la manera como la movilidad es entendida y experimentada en el mundo, Cresswell (2006, p. 55) sostiene que ninguna de esas dos perspectivas es consciente de la naturaleza ideológica de los significados que atribuyen a la movilidad. “La política, el poder y la ideología no son parte de su léxico. [Los dos enfoques] Dicen que la movilidad tiene un significado, pero desconocen su propio

---

<sup>17</sup> O también pueden ser entendidas por metafísica de fijeza y flujo, de acuerdo con el título del capítulo que las define: *The Metaphysics of Fixity and Flow* (Cresswell, 2006, pp. 25–56).

<sup>18</sup> Del original: “Mobility, in this formulation, is seen as morally and ideologically suspect, a by-product of a world arranged through place and spatial order.” (Cresswell, 2006, p. 26)

<sup>19</sup> Del original: “Place is portrayed as stuck in the past, overly confining, and possibly reactionary.” (Cresswell, 2006, p. 26)

papel en la atribución de estos significados.”<sup>20</sup> (Cresswell, 2006, p. 55, traducción mía)

En el enfoque sedentario identificado por Cresswell, la manifestación de lo ideológico y lo político percibe la movilidad del otro como sospechosa y amenazadora. En el enfoque nómada, la ideología se manifiesta por el acceso diferenciado a la movilidad. En los próximos capítulos desarrollamos más ese argumento. En el capítulo final, por ejemplo, contraponemos la idea de fluidez con la de viscosidad a partir de la experiencia de los participantes de nuestro estudio.

Por supuesto, los estudios *on the move* privilegian la movilidad a lo estático. Algunas de las implicaciones relacionadas a esa mirada necesitan, aunque brevemente, ser anticipadas acá para que avancemos en el entendimiento de su impacto en los estudios comunicacionales. En el capítulo 3, examinamos con detalle el impacto de esa perspectiva en los estudios sobre movilidad a partir de la discusión hecha por John Urry y otros autores.

La adopción del término movilidad para caracterizar un nuevo modelo de estudio en las ciencias sociales implica cambios en la manera de entender la relación entre movimiento, tiempo y espacio y también la conexión entre ideología, escala y la movilidad en sí. Esos cambios son determinados principalmente por la percepción de que, en el ámbito de los estudios de movilidad, el movimiento, el tiempo y el espacio producen sentido. Eso se da en distintas escalas de percepción, desde lo más cercano al cuerpo, hasta la más abarcadora dimensión geográfica. Para Cresswell (2006, p. 9), lo que los conecta – y de alguna manera los particulariza – es que el movimiento está imbricado de sentido y suscrito a las lógicas de poder.

En el trabajo de Paola Jirón (2009a, p. 34), entre los aportes del abordaje teórico de esa perspectiva de estudio, está el reconocimiento de la influencia de la movilidad en la manera como se experimenta el tiempo y el espacio, y en los modos como las personas se apropian y dan sentido a los lugares mientras están en movimiento. Además, en sus reflexiones, evidencia aspectos de la heterogeneidad de las prácticas diarias de movilidad y la reproducción de la desigualdad en los espacios urbanos.

---

<sup>20</sup> Del original: “Politics, power, and ideology are not parts of their lexicon. They take it for granted that mobility has meanings, but are unaware of their own role in ascribing these meanings.” (Cresswell, 2006, p. 55)



Esta manera de entender la movilidad fue potenciada en los últimos años con los avances recientes en las tecnologías de comunicación e información. Como mostramos en los apartados anteriores, los estudios sobre la comunicación móvil han problematizado los impactos de los dispositivos y medios móviles en la contemporaneidad. No obstante, muchos de los estudios del área de la comunicación que se dedican a entender esos procesos siguen estáticos, contrastando con la perspectiva que asumimos para nuestro trabajo que es entender la comunicación en movilidad.

Empezamos a caracterizar la perspectiva de la comunicación en movilidad, desde la distinción entre movilidad y movimiento. En pocas palabras, el movimiento es definido como el desplazamiento que ocurre desde un punto de salida, hasta un punto de llegada. El movimiento describe “la idea de un acto de desplazamiento que permite a las personas moverse entre ubicaciones”<sup>21</sup> (Cresswell, 2006, p. 3, traducción mía). Es decir, es el hecho de desplazamiento antes de que sean consideradas las implicaciones sociales del movimiento realizado.

A su vez, la movilidad comprende el desplazamiento, pero abarca también los sentidos producidos durante ese desplazamiento y las lógicas de poder que ahí operan. Cresswell (2006, pp. 3–4) define la movilidad como el movimiento socialmente producido a través de tres momentos: (1) empíricamente observable, medible y analizable; (2) representacional, que se refiere a las más distintas apropiaciones de la movilidad en el cine, derecho, etc.; y (3) como una experiencia corporal. En este panorama, moverse de un lugar a otro puede estar relacionado a la libertad, la subversión, la creatividad, que es practicada y experimentada corporalmente.

La distinción entre movimiento y movilidad es uno de los fundamentos de la perspectiva comunicacional que asumimos en este trabajo. Por eso, pensamos la comunicación en movilidad y no la comunicación en movimiento.

La dicotomía entre movimiento y movilidad es importante porque revela elementos que fundamentan el enfoque de esta investigación. Uno de esos elementos es el entendimiento del tiempo y del espacio. Cresswell resume la

---

<sup>21</sup> Del original: “Movement, therefore, describes the idea of an act of displacement that allows people to move between locations (usually given as point A and point B in abstract and positivist discussions of migration).” (Cresswell, 2006, pp. 3–4)

relación existente entre movimiento/movilidad, tiempo y espacio argumentando que el “movimiento es hecho de tiempo y espacio. [El movimiento] Es la espacialización del tiempo y la temporalización del espacio” (2006, p. 4, traducción mía). O sea, moverse de un lugar a otro comprende el pasaje de tiempo y la travesía de espacio, siendo tiempo y espacio ambos el contexto y el producto del movimiento.

Un ejemplo que aclara eso es la expresión “compresión espacio-tiempo”, que adquiere relevancia, no solamente por el desarrollo actual de las tecnologías de transporte y comunicación, sino también en el sentido histórico. Otros períodos de la historia son marcados por la reducción de las distancias, por el incremento de la movilidad en los ritmos de la velocidad posibilitada por las tecnologías disponibles de transporte e información.

Sin embargo, Cresswell argumenta que la noción de movimiento es abstracta y, por efecto, tiempo y espacio son entendidos como abstractos dentro de esa lógica. A su vez, la idea de movilidad que propone asume una “faceta completamente social de la vida imbuida de significado y poder, que está compuesta de elementos de tiempo social y de espacio social”<sup>22</sup> (Cresswell, 2006, p. 5, traducción mía).

Para él, la movilidad es parte del proceso de producción social del tiempo y del espacio. Ejemplo de esto es la forma como la invención del ferrocarril no solamente produjo cambios en el acercamiento de las distancias en el mundo, sino también ha impactado la distribución espacial de las ciudades, posibilitando el crecimiento urbano para regiones suburbanas. En otras palabras, las distancias disminuyeron cuando pasó a ser posible viajar en períodos cada vez más cortos de tiempo, dejando de ser necesario vivir en áreas próximas al trabajo, por ejemplo.

Nuestro planteo asume el aspecto social de las nociones de tiempo y espacio, pero agregamos el elemento relacional. Tratándose de un fenómeno social que va más allá de la eficiencia de viajes, la experiencia social de comunicación en movilidad está compuesta de conexiones establecidas entre sujetos, objetos, lugares y redes, que ocurren en una lógica que busca cada vez más la compresión de tiempo y espacio. El aspecto relacional, que para nosotros es la base del

---

<sup>22</sup> Del original: “While the abstract idea of movement is composed of equally abstract notions of absolute time and space, the notion of mobility I want to propose here, as a thoroughly social facet of life imbued with meaning and power, is composed of elements of social time and social space” (Cresswell, 2006, p. 5).

pensamiento comunicacional, determina las prácticas comunicativas y relacionales que los sujetos establecen con otros sujetos, ideas y lugares mientras se mueven. En el contexto de esta investigación, damos relevancia a los procesos comunicacionales mediados por dispositivos móviles.

El aspecto relacional, así como el social defendido por Cresswell, está imbuido de significado y poder. Revelar las lógicas de producción de sentido y de manifestación de las relaciones de poder en movilidad es un gran desafío. En nuestro estudio, señalamos algunas posibilidades teóricas y metodológicas que nos acercan a esos objetivos. En los capítulos que siguen, se evidencia el abordaje interdisciplinar e interparadigmático que proponemos, por medio de las definiciones de comunicación y movilidad.

## **PARTE II – MARCO TEÓRICO Y METODOLÓGICO**

## Capítulo 2 – Comunicación y dispositivos móviles

*To understand the dynamics of a scientific domain – for example the theoretical production of digital communication – it is necessary to map its discursive territory, identify the interlocutors that participate in the conversations and reconstruct their exchanges. (Scolari, 2009, p. 944)*

Si por un lado el trabajo de investigación en el campo de la comunicación permite la articulación entre teorías oriundas de distintas áreas del conocimiento; por otro, los matices del diálogo establecido deben ser conscientes de la relación de las teorías con la historia y con la epistemología. En este capítulo, presentamos un mapeo de las perspectivas teóricas que atraviesan a la comunicación y sus especificidades relacionadas con la movilidad y al periodismo digital y móvil. Nuestra propuesta es explorar el campo científico y ubicar nuestra investigación en este contexto.

### 2.1 – Comunicación digital: topografía y definiciones

El impacto de internet en la contemporaneidad va más allá de los cambios en el sentido práctico de las lógicas de comunicación. Su advenimiento también ha producido transformaciones en las lógicas de la ciencia, particularmente, en las ciencias que se interesan por fenómenos relacionados a la comunicación. Más allá de generar adaptaciones teórico-metodológicas en teorías elaboradas para entender fenómenos anteriores a internet, se ha notado un esfuerzo en la constitución de nuevas miradas sobre fenómenos de esta naturaleza, lo que ha generado nuevas articulaciones entre teorías ya existentes, nuevas lecturas sobre procesos anteriores y también un reposicionamiento de lo social junto a las ciencias naturales.

El carácter topográfico de esta descripción nos sirve no solamente para mapear el panorama actual de los estudios sobre comunicación digital, sino para entender el histórico de estas investigaciones y su conexión con otras disciplinas y teorías. Para sistematizar el análisis proponemos una distinción entre cuatro paradigmas de los estudios de comunicación contemporáneos. La distinción entre esos paradigmas está basada en un recorte temporal – que corresponde a trabajos

de los estudios de la comunicación de masas hasta la actualidad – y un recorte teórico – que comprende los estudios del campo de la comunicación mediática, digital y móvil. Empezamos por identificar estos paradigmas, sus autores principales y cómo piensan la comunicación.

Scolari (2009, pp. 946–947) identifica tres paradigmas tradicionales de los estudios de la comunicación de masas que siguen influenciando investigaciones sobre la comunicación digital. El autor mapea las conversaciones entre distintas perspectivas teóricas sobre los medios digitales y clasifica los trabajos entre: (1) el paradigma crítico, (2) el paradigma empírico y (3) el paradigma interpretativo/cultural.

El primero se caracteriza por los estudios de autores de la Escuela de Frankfurt, como Theodor Adorno, Mark Horkheimer y Walter Benjamin. Son pensadores que enfocan la industria cultural y la racionalización de la dominación en sociedades capitalistas contemporáneas. Entre sus representantes recientes, Scolari (2009, p. 946) menciona a Herbert Marcuse y Jürgen Habermas. En el panorama actual, Scolari señala a Maldonado (1998) como importante referente.

A su vez, el paradigma empírico reúne a autores como Robert Merton, Harold Lasswell, Paul Lazarsfeld y Wilbur Schramm, quienes según Scolari (2009, p. 947) son el principal contrapunto a la Escuela de Frankfurt. De acuerdo con Braga & Duarte Rodrigues (2015), esos autores también influyen los estudios de Niklas Luhmann y su teoría general de los sistemas sociales.

En general, según Scolari (2009, p. 950), son investigaciones que tematizan las audiencias en línea y la difusión de internet, sociológicas de la sociedad en red (Castells, 1996), estudios más específicos sobre la interacción entre humanos y máquinas (Shneiderman, 1998) y su usabilidad (Nielsen, 1993, 2000). Scolari también incluye en este paradigma las investigaciones sobre el medio digital basadas en la teoría de los usos y gratificaciones.

El paradigma interpretativo/cultural analiza la producción noticiosa, los discursos sociales, conflictos culturales y los procesos de recepción a través de una mezcla entre la semiología y etnografía (Scolari, 2009, p. 947). Los autores de los Estudios Culturales, como son denominados Raymond Williams, Stuart Hall, Jesús Martín-Barbero y Néstor García Canclini, por ejemplo, buscan investigar los medios y su conexión con la sociedad y la cultura, problematizando temas como

ideología, hegemonía e identidad. Es donde también percibimos una conexión con los trabajos que utilizan como matriz teórica el análisis del discurso.

Para Scolari (2009, p. 950), los aspectos comunes de investigación que reúnen trabajos en la óptica de este paradigma actualmente son los estudios sobre las comunidades virtuales y el consumo de los medios digitales en la vida cotidiana (Miller & Slater, 2000). Además, según sostiene Scolari (2009, p. 950), los estudios que ya planteaban el rol activo de la audiencia frente a los medios tradicionales vuelven a ganar aliento.

Este texto de Scolari (2009) hace un recuento histórico de las principales referencias bibliográficas que siguen influenciando la configuración actual de los estudios sobre comunicación digital. De esta manera, los paradigmas que identifica, si bien apunta que ya hacían conexiones con trabajos de otros paradigmas, son caracterizados por los aspectos de diferenciación entre sí y por su evolución cronológica.

En nuestra investigación, visualizamos esos paradigmas, las conversaciones que establecen entre sí, los elementos de su cronología y además las conversaciones que mantienen recientemente con otros campos del conocimiento. Por eso, además de esos tres paradigmas podemos nombrar un cuarto que compila un espectro amplio y diversificado de trabajos y teorizaciones sobre los medios digitales o los “nuevos medios”: el paradigma tecnocomunicativo o cibercultural<sup>23</sup> (Scolari, 2009, pp. 951–953).

En este paradigma, están desde los primeros trabajos relacionados con la computación, que se desarrollan en paralelo a su desarrollo y popularización, hasta los más recientes. En este panorama es posible encuadrar el trabajo de Marshall McLuhan, que es una referencia importante en los fundamentos de la perspectiva de la Ecología de los Medios.

En este mismo paradigma, Scolari referencia a Silver (2000, pp. 19–30) para evidenciar tres fases de la producción teórica sobre cibercultura.

---

<sup>23</sup> Carlos Alberto Scolari (Scolari, 2009, pp. 951–953) menciona los trabajos sobre cibercultura y los trabajos que caracteriza como “estudios de internet”. En esta tesis, optamos por caracterizarlos como un paradigma a parte porque entendemos que esos estudios sobre cibercultura constituyen un conjunto coherente de prácticas y saberes sobre comunicación, tecnología e información. Además, ayuda a leer el panorama actual de los estudios de comunicación digital buscando las conexiones que los paradigmas establecen entre si y el histórico de sus conversaciones.

La primera fase, cibercultura popular, es marcada por sus orígenes en el periodismo y caracterizada por su naturaleza descriptiva, el dualismo limitado, y el uso de internet como una metáfora de frontera. La segunda fase, estudios de la cibercultura, en gran parte enfoca las comunidades virtuales; y las identidades y los beneficios online a partir de una afluencia de estudiosos. La tercera fase, los estudios críticos de la cibercultura, extiende el concepto de cibercultura para incluir cuatro áreas de estudios – interacciones en línea, discursos digitales, acceso y exclusión de la internet, y el diseño de interface del ciberespacio – y explora las intersecciones e interdependencias entre cada uno de esos cuatro dominios. (Silver, 2000, p. 19, traducción mía)<sup>24</sup>

A partir de esos paradigmas que mencionamos se establecen las relaciones entre los distintos abordajes propuestos por los estudios del área. Scolari (2009, p. 949) identifica dos posiciones opuestas en la manera en que los investigadores direccionaron sus estudios respecto de los medios digitales al comienzo de la década de 1990. Para él, es evidente una dicotomía compuesta por un lado crítico de los nuevos medios, el cual niega que se estén procesando transformaciones sustanciales en los medios y en la sociedad en la que están insertos, y por otro, un entusiasta y apoyador de los nuevos medios, que profetiza los cambios de la sociedad hacia un mundo digital.

Al analizar la “razón informática” (Maldonado, 1998, p. 9) desde una óptica que denomina tecnoescepticismo camuflado, Maldonado (1998) evidencia la existencia de esta brecha entre entusiastas y críticos.

A pesar de ello, las cosas, por suerte, no se dejan reducir a una esquemática contraposición entre aquellos que están o no a favor de la informática. Un clásico enfrentamiento, para entendernos, entre optimistas y pesimistas. Entre enfermos de tecnofobia y enfermos de tecnofilia. Entre zapadores ludistas y ludistas jocosos. La verdad es muy distinta. Si los desvaríos pesimistas son deplorables, no lo son menos los optimistas. Se equivocan quienes ven la informática como una caja de Pandora rebosante de desgracias, pero también quienes la consideran una cornucopia desbordante de frutos milagrosos. En el presente ensayo, he intentado superar esta manera simplista de

---

<sup>24</sup> Del original: The first stage, popular cyberculture, is marked by its journalistic origins and characterized by its descriptive nature, limited dualism and use of the internet-as-frontier metaphor. The second stage, cyberculture studies, focuses largely on virtual communities and online identities, and benefits from an influx of academic scholars. The third stage, critical cyberculture studies, expands the notion of cyberculture to include four areas of study - online interactions, digital discourses, access and denial to the internet, and interface design of cyberspace - and explores the intersections and interdependencies between any and all four domains. (Silver, 2000, p. 19)



presentar el problema. Fiel a una aproximación que, desde siempre, me resulta muy congenia, me he esforzado por tratar el tema recurriendo a distintas áreas disciplinarias. (Maldonado, 1998, pp. 9–10)

Otra dicotomía que compone el panorama de los estudios de la comunicación digital es la distancia entre la teoría y la práctica frente a los medios digitales. Bolter (2003, p. 28) hace una crítica a los estudios culturales y críticos en la que indica la dificultad de esos estudios en apuntar soluciones prácticas que den respuesta a los cuestionamientos que plantean.

Las teorías Culturales direccionan su enfoque a otro lugar. Al mostrar cómo el peso del capital global define la producción de los nuevos medios, una teoría cultural parece estar negando el control del individuo diseñador y productor. Al mostrar cómo los estereotipos sexuales y raciales son reproducidos en el ciberespacio, el crítico parece sugerir que el productor o el equipo de producción está reinscribiendo valores culturales más grandes. No es que los críticos culturales creen que los artefactos individuales son determinados por grandes fuerzas económicas o sociales. De hecho, ellos pueden también exponer formas de resistencia, pero la retórica de la resistencia raramente lleva a concretizar propuestas para mejorar la práctica. (Bolter, 2003, pp. 23–24, traducción mía)

Sin embargo, Scolari identifica un contexto en que los estudios sobre comunicación digital presentan un gran potencial para sugerir nuevos planteamientos y desafíos al mismo tiempo que muestran una fragilidad al construir los fundamentos de una teoría. El autor (Scolari, 2009, p. 956) concluye que:

- La investigación sobre medios digitales no puede limitarse a los antiguos modelos de comunicación de masas. Las nuevas formas de comunicación colaborativa están desafiando los sistemas y teorías tradicionales de difusión. Entonces, nuevas categorías y metodologías son necesarias;

- La investigación sobre comunicación digital no debería, sin embargo, diluirse en un crisol de conjeturas discursivas, especulaciones y perspectivas utópicas/distópicas que pueden parecer estar de moda pero son difíciles de articular en un corpus teórico coherente. (Scolari, 2009, p. 956)

Otra contribución de Scolari (2009, pp. 956–958) es identificar un nuevo conjunto de estudiosos a partir del análisis del impacto de las nuevas lógicas de

producción y consumo. Al apuntar cambios en las lógicas de producción de contenido en los medios digitales, Scolari (2009, p. 956) ejemplifica articulaciones posibles entre la economía de los medios y un abordaje de la sociología del trabajo y de las organizaciones.

Desde la óptica de las transformaciones en el contenido (hipertextualidad, interactividad, colaboración), Scolari vislumbra trabajos sobre las lógicas del hipertexto, la experiencia de la tradición de la computación en humanidades, la semiótica de nuevos medios y las investigaciones sobre la convergencia de los medios. A su vez, las prácticas de consumo potencializadas por el sentido de inmersión y formas distintas de interacción del contexto digital exigen nuevos abordajes y técnicas de la tradición de los estudios culturales y de la teoría del actor-red de Bruno Latour (2008).

En medio a este panorama, lo que percibimos en los estudios recientes sobre comunicación digital es que hay una aproximación entre teorías críticas, interpretativas y sistémicas en el sentido de que: si estas tratan de entender el mundo en que están y a partir de eso proponer soluciones eficientes, teniendo en su fundamento los cuestionamientos identificados por las teorías interpretativas/culturales y críticas; aquellas proponen una lectura del contexto tecnológico sin soslayar el análisis de las soluciones prácticas vigentes para que sirvan de parámetros en la elaboración de alternativas más inclusivas y equitativas de comunicación. Entendemos la contribución de los estudios críticos, especialmente de los estudios culturales, a la lectura contextual del impacto de las nuevas tecnologías tanto en la configuración de los medios cuanto en aspectos de la vida de los sujetos.

En líneas generales, distinguimos dos ejes principales en los cuales se encajan los abordajes teóricos sobre la comunicación digital, los cuales son: (1) un eje caracterizado por estudiar sus potencialidades de innovación; y (2) un eje crítico que se dedica a entender los procesos de orden social, económico, político y cultural en el contexto de los avances tecnológicos. Ambos ejes establecen diálogos con teorías oriundas de otras disciplinas, tanto de las dichas ciencias naturales cuanto de las sociales.

Nuestra investigación se sitúa entre estos dos abordajes teórico-metodológicos. Está ubicada en un lugar de enlaces y también de brechas. Es de enlaces en el sentido de que mira la conexión entre las posibilidades de innovación

y la vida cotidiana. Es de brechas si consideramos la tradición de los estudios de comunicación constituida por percepciones de mundo en gran parte contrastivas. Desde esta posición tratamos de identificar estas conexiones y desconexiones con el objetivo de reflexionar sobre sus aspectos fundantes.

Juan Miguel Aguado (2014, p. 78) también identificó las articulaciones y rupturas entre esos abordajes. En sus propias palabras:

El abordaje a los medios móviles tradicionalmente ha englobado dos perspectivas distintas y muchas veces desconectadas: un abordaje sociológico que enfoca el impacto de los emergentes medios móviles en interacciones sociales, identidades y espacios; y una mirada tecnoeconómica que prioriza el rol de las nuevas tecnologías en proveer contenidos y servicios. No obstante, desde la perspectiva de los estudios sobre consumo cultural, ellos no son esferas separadas: engloban procesos codependientes que contribuyen a moldar tanto los usos sociales y sentidos de los medios móviles cuanto la naturaleza de las industrias mediáticas en un ambiente informativo socialmente ubicuo.<sup>25</sup> (Aguado & Martínez, 2014, p. 78, traducción mía)

En este panorama, planteamos una definición de comunicación digital que se sitúe entre los estudios del paradigma interpretativo/cultural y del tecnocomunicativo. También una comunicación digital en la que se pueda pensar los aspectos distintivos del digital y su conexión con otras disciplinas que contribuyen a pensar temas como la movilidad urbana, por ejemplo – en este caso, la geografía, ingeniería, arquitectura, sociología, antropología y computación.

Entonces, pensamos la comunicación social desde su carácter dialógico, contrastivo y situado. Solamente desde esta mirada es posible establecer conversaciones con textos de otras perspectivas teóricas, conocer sus particularidades y la genealogía de sus conceptos, categorías y nociones y ubicar

---

<sup>25</sup> Del original: The approach to mobile media has traditionally involved two different and often disconnected views: a sociological take that focuses on the impact of emerging mobile media in social interactions, identities, and spaces; and a techno-economic view that privileges the role of new technologies in the supply of contents and services. However, from the perspective of cultural consumption studies, these are not separate spheres: they involve codependent processes that contribute to the shaping of both the social uses and meanings of mobile media and the nature of media industries in a socially ubiquitous information environment. (Aguado & Martínez, 2014, p. 78)

nuestra investigación en el campo científico, no solamente teórico, sino también empírico. A partir de eso, buscamos entender mejor el espacio donde se desarrollan los procesos sociales en el marco de los avances tecnológicos contemporáneos.

## 2.2 – Definiendo la comunicación, los medios y los dispositivos móviles

Los medios móviles ocupan un lugar central en los estudios contemporáneos. El interés académico aumenta a medida que crece también la popularización de su uso en el cotidiano. En este contexto se evidencia su capacidad de conectar distintas perspectivas teóricas, llegando a ser imprescindible para su entendimiento la articulación entre las teorías más tradicionales – economía, política, sociología, geografía, antropología y filosofía – con las teorías más jóvenes, como la comunicación.

En el libro *Handbook of Mobile Communications Studies*, Katz (2008) identifica un amplio mosaico de estudios sobre la comunicación móvil que muestran cómo esta afecta el tiempo, la estructura y el proceso de la vida cotidiana (Katz, 2008, p. 3). La publicación trae una compilación de investigaciones que muestran cómo la comunicación móvil reconstruye la organización y el contenido de la vida cotidiana en contextos variados (Katz, 2008, p. 2). Ya en la época de la publicación de este libro es evidente la profusión de estudios sobre el tema también a partir de distintas disciplinas y teorías como identifican Haddon & Green (2009, p. 1):

Antes de 2000, uno podría argumentar que había poca investigación sobre la comunicación móvil – pero desde ahí, percibimos una proliferación significativa de investigaciones y de literatura. En los últimos años, por ejemplo, identificamos una serie de compilaciones editadas enfocadas en la investigación científica: Brown et al. (2002), Katz & Aakhus (2002), Katz (2003), Hamill & Lasen (2005), Ling and Pedersen (2005) and Glotz et al. (2005). Las fechas de publicación muestran cómo esta área de investigación se desarrolló recientemente. (Haddon & Green, 2009, pp. 1–2, traducción mía)<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Del original: Before 2000, one could argue that there was very little research on mobile communications – but since then, we have seen a significant proliferation of research and literature. In the last few years for example, we have seen a number of edited collections focussed on research: Brown et al. (2002), Katz and Aakhus (2002), Katz (2003), Hamill and Lasen (2005),

Anshul Jain en Katz (2014, pp. 5–6) identifica el empleo de combinaciones distintas de cuatro abordajes respecto de la comunicación móvil: (1) análisis etnográfico, (2) análisis estructurales y comparativos de plataformas, (3) exploración teórica, (4) creación o instalación de una plataforma o aplicación.

En general, los autores aplican combinaciones distintas de cuatro abordajes generales: aproximadamente la mitad de esos estudios desempeñan una especie de análisis etnográfico (frecuentemente referenciando una “investigación profunda” o mencionando la “descripción densa” del antropólogo Clifford Geertz), mientras la otra mitad generalmente busca un análisis estructural y comparativo de plataformas de información; este método se enfoca más los procesos de interactividad y tiende a incluir más datos empíricos.<sup>27</sup> (Katz, 2014, p. 6, traducción mía)

En el mismo texto el autor constata que la infraestructura para la tecnología móvil crece interconectada con otros sistemas, afectando partes más abarcadoras de la existencia humana. De esta manera, sostiene que en la medida que la tecnología móvil se desarrolla, se fortalece la evidencia de que el abordaje tradicional e individualizado de disciplinas como economía, ciencia política y sociología – o las aún más jóvenes como la comunicación – no aporta cuestionamientos importantes cuando son tomadas de manera aislada. (Jain en Katz, 2014, p. 6)

En un texto seminal de la perspectiva de los estudios culturales: *Doing Cultural Studies: The Story of the Sony Walkman*, Du Gay et al (1997) proponen un abordaje denominado de “circuito de la cultura” con el fin de analizar las tecnologías. Haddon (2009, p. 3) recuerda el pensamiento de esos autores al identificar los cinco procesos culturales que pueden ser abordados para entender cómo las tecnologías son desarrolladas y producen sentido en la sociedad. Ellos son: (1) cómo la tecnología es producida, (2) cómo una tecnología viene a ser

---

Ling & Pedersen (2005) and Glotz et al. (2005). The publication dates themselves show how recently this research area has developed.

<sup>27</sup> Del original: Overall, the authors employ different combinations of four general approaches: roughly half of these studies engage in some form of ethnographic analysis (often referred to as “deep research” or, taking a page from anthropologist Clifford Geertz, “thick description”), while the other half generally pursues a structural and comparative analysis of information platforms; this method focuses more on the processes of interactivity and tends to include more empirical data. (Jain en Katz, 2014, p. 6)

consumida, (3) cómo cualquier tecnología es regulada y gobernada, (4) cómo es representada (o percibida), (5) cómo las identidades sociales son asociadas con la tecnología a través de su sentido y uso.<sup>28</sup> (Haddon & Green, 2009, pp. 3–4, traducción mía)

Nuestra investigación se caracteriza por un abordaje dialógico en relación a otros saberes. Teniendo eso en cuenta, empezamos a pensar el fenómeno de la comunicación móvil y los medios desde un lugar atravesado por distintos abordajes disciplinares. Desde ahí, es importante delimitar algunos conceptos que generalmente son usados como sinónimos por gran parte de los estudios recientes del área, son ellos: comunicación móvil, medios móviles y dispositivos móviles.

El primer planteamiento en este sentido es pensar el papel del término “móvil” en la distinción entre esos tres conceptos. Si lo miramos desde este lugar la diferenciación entre ellos parece muy clara: la comunicación es un proceso, área, una disciplina o un campo científico; los medios designan un sistema, un elemento, una herramienta que se usa para enviar o transmitir mensajes; y los dispositivos refieren a un equipamiento, artefacto u objeto.

De ahí partimos para pensar la especificidad referente al término “móvil” en el ámbito de la comunicación, de los medios y de los dispositivos. O sea, desde la comunicación planteamos la reflexión sobre la “movilidad” considerando las particularidades de su desarrollo histórico en las dimensiones sociales y culturales. Sin embargo, enfocamos la discusión en las transformaciones contemporáneas, las cuales son marcadas por la creciente presencia e innovación de las tecnologías.

En este contexto, Logan y Scolari (2010, pp. 173–174), señalan la emergencia de la *mCommunication* o *Mobile Communication*, la cual es definida por la convergencia de los dispositivos de comunicación móviles y el acceso a internet. Como los propios autores la definen dentro de la perspectiva de la Ecología de Medios, “mComunicación es una práctica social de producción y consumo de contenido y de apropiación tecnológica llevada a cabo por medio de la

---

<sup>28</sup> Del original: In this approach, they identify five cultural processes that should be addressed if one is to understand how technologies are developed and given meaning in society. These are as follows: (1) How that technology is produced, (2) How a technology comes to be consumed, (3) How any technology is regulated and governed, (4) How it is represented (or perceived), (5) How social identities are associated with the technology through its meaning and use. (Haddon & Green, 2009, p. 3)

difusión masiva de dispositivos multifuncionales *wireless*”<sup>29</sup> (Logan & Scolari, 2010, p. 173).

En líneas generales, la mCommunication es un fenómeno caracterizado por la confluencia de propiedades como: (1) ubicuidad y posibilidad de ser transportado; (2) convergencia de funciones, medios y lenguajes; (3) integración de modelos de comunicación (*broadcasting, unicasting, multicasting, etc.*); (4) bidireccionalidad de los contenidos; (5) contenidos y servicios elaborados de acuerdo con la localización.

Con base en esa caracterización podemos delimitar la especificidad de la comunicación móvil en la contemporaneidad. Sin embargo, sabemos que la relación entre comunicación y movilidad no es una particularidad de la sociedad contemporánea. Según ejemplifican Logan y Scolari (2010, pp. 170–171), el flujo de informaciones de comando y control ya en el Imperio Romano consistía en un sistema que articulaba mensajes de texto en papel y rutas, teniendo como centro de control la ciudad de Roma, por donde pasaban todos los mensajes obligatoriamente. La diferencia para el sistema contemporáneo es que actualmente no hay un controlador único. O sea, miles de personas desde sus dispositivos móviles son los emisores y receptores de las informaciones, además de que pueden establecer su propio flujo de contenidos.

Eyzaguirre (2012, 2013) también aporta para pensar lo que sostiene como una relación endógena de desarrollo entre comunicación y movilidad. La autora (2013, p. 39) entiende que las prácticas y los usos comunicativos condicionan las formas sociales, culturales y el desarrollo que surgen a partir de las dinámicas de movilidad. Eyzaguirre explica que:

Si entendemos la movilidad en función de los patrones que describen los desplazamientos — y que integran modalidades históricas o variedades culturales y temporales de diferente intensidad — y las interpretamos según los sistemas culturales que las orientan, se muestran diferentes prácticas en los encuentros: hacia el acercamiento y el contacto, como contexto de intercambios, o como prácticas de explotación, dominio y apropiación. (Eyzaguirre, 2013, p. 39)

---

<sup>29</sup> Del original: “mCommunication is a social practice of content production and consumption and technological appropriation carried out through the massive diffusion of multifunctional wireless devices” (Logan & Scolari, 2010, p. 173).

Este argumento sirve a la autora de base para apuntalar, a partir de Appadurai (2001), que la conectividad comunicativa y el desplazamiento actúan como elementos transformadores de lo político y social, a través de procesos de negociación y resistencia contruidos por los imaginarios individuales y colectivos. “Tanto las prácticas comunicativas y de enunciación como la movilidad están ligadas a espacios de autonomía y empoderamiento, que son elementos esenciales de una ciudadanía democrática.” (Eyzaguirre, 2013, p. 46)

Nótese la diferencia entre la perspectiva de Scolari y Logan (2010) comparada con la de Eyzaguirre (2013), la cual tensiona el ámbito político de las prácticas comunicativas y de desplazamiento. En líneas generales, Eyzaguirre (2013) hace una lectura de los procesos sociales históricos que operan en las dinámicas de comunicación y de movilidad. Ella parte de ahí para sostener que el espacio comunicativo de Internet realizó cambios en la percepción de los espacios físicos desde lo virtual. Por eso, defiende la importancia de pensar prácticas comunicativas basadas en la democracia y la ciudadanía a partir de la construcción de espacios de autonomía y empoderamiento político, los cuales serían como instrumentos de sensibilización, cooperación y organización ampliando los espacios de intercambios comunicativos como lugares sociales interactivos y de producción simbólica de diversidades.

Este ámbito político y social se produce en la comunicación, que se diversificará en función de una participación flexible de las esferas locales y globales que alimente los intercambios de la diversidad y pluralidad con respeto a las diferencias. Porque el espacio comunicativo es, en definitiva, un escenario vivo y alternativo donde reconstruir las dimensiones de lo colectivo atendiendo a las necesidades de las personas, orientadas por ellas mismas como protagonistas de la acción y como destinatarias de la transformación comunicativa; la cual es, con mucho, un nivel productor de consensos sociales superior a la simple difusión de información. (Eyzaguirre, 2013, p. 47)

Podemos decir que lo que tienen en común las dos miradas es que no delimitan la movilidad a una propiedad de la comunicación y viceversa, sino que las entienden como procesos distintos que confluyen condicionando y siendo condicionados por procesos sociales, culturales, económicos y políticos. Estas dos



perspectivas nos posibilitan avanzar en la reflexión sobre los medios y también sobre los dispositivos móviles.

Empezamos a caracterizar los medios en el contexto de la movilidad. Además de pensar en que son distintos medios y dispositivos, trataremos de hacer la reflexión en torno de por qué todavía tiene sentido delimitar esa distinción. Empezamos por delinear los puntos de conexión entre medios y dispositivos móviles.

Los medios son “herederos afortunados” del teléfono móvil, según sostiene Leopoldina Fortunati (2014a, p. 58). Reconociendo la herencia de los dispositivos móviles a los medios, la autora destaca los elementos que deben servir de guía para los medios en un contexto en que proliferan innovaciones.

El primer elemento es el ecumenismo. O sea, la capacidad de difusión y adopción de los teléfonos móviles por todo el mundo. “De hecho, el uso de los teléfonos móviles ha infiltrado muchas esferas de la vida social y casi todos sus miembros, aunque con grados distintos de sofisticación.”<sup>30</sup> (Fortunati, 2014a, p. 58, traducción mía) Según la autora, eso está relacionado con la capacidad que tienen de agenciar las necesidades y deseos de cada ser humano. (Fortunati, 2014a, p. 59)

El segundo elemento es la capacidad de expandirse por el mundo en un corto período de tiempo. Para Fortunati, los medios deben heredar de los teléfonos la velocidad de propagación y de adopción por personas de cualquier idioma, cultura, raza, ubicación geográfica.

El tercer elemento es la capacidad de ser global. En pocas palabras, en este contexto la globalidad se refiere al potencial del dispositivo móvil en conectar personas de diferentes puntos del mundo a través de los medios sociales y del acceso a internet.

De esta manera, Fortunati indica tres términos que pueden ser usados para describir los medios móviles contemporáneos: locativos, conectados a la red y sociales. Todos ellos son características que medios y dispositivos comparten entre ellos.

---

<sup>30</sup> Del original: “In fact, the use of mobile phones has infiltrated many spheres of social life and almost all its members, although with a different degree of sophistication.” (Fortunati, 2014a, p. 58, traducción mía)

Los estudios de Fortunati avanzan en una publicación posterior en que discute las perspectivas teóricas que se dedican a estudiar los medios móviles. La autora (Fortunati, 2014b, p. 22) constata cuatro maneras en que los medios móviles son estudiados por gran parte de las investigaciones del área, las cuales los tratan como: (1) artefactos tecnológicos, (2) objetos relacionales, (3) tecnologías en práctica y (4) sistemas socio-técnicos.

Sobre la primera perspectiva, la autora señala que mirar los medios móviles como artefactos tecnológicos es en general la primera forma de acercarse al objeto de estudio. Entonces, el primer movimiento de aproximación es en gran parte una descripción de sus características respecto de sus funciones y servicios disponibles, a la manera como son diseñados en el espacio físico del dispositivo, a los procedimientos de uso, a la ritualidad y los gestos hechos por usuarios, y también a las interfaces y modalidades de uso (Fortunati, 2014b, p. 22).

La segunda forma de mirar los medios es por su sentido social. O sea, como objetos relacionales.

Explorar profundamente el sentido social de los medios móviles es importante para analizarlos en su relación con los seres humanos y entonces introducir una concepción relacional del medio móvil. Direccional el análisis hacia la estructura de esa relación tiene el efecto de moldar una perspectiva en la que la relación de poder entre las dos polaridades está en juego.<sup>31</sup> (Fortunati, 2014b, p. 23, traducción mía)

Mirar las tecnologías en práctica es analizar qué hacen las personas con las tecnologías y cómo las utilizan. Por eso, es posible entender sus propiedades en uso. Según Fortunati (2014b, p. 23), es posible saber, por ejemplo, cuáles son las funciones y los servicios utilizados y cuáles no, los sentidos que los usuarios atribuyen a ellos, la inversión emocional que ellos expresan en los medios, cómo las personas conceptualizan los dispositivos y las representaciones sociales que ellos construyen de los medios sociales.

La cuarta manera de entender los medios móviles es pasar de estudios microdimensionales – como los mencionados arriba por la autora – hacia una

---

<sup>31</sup> Del original: To explore deeply the social meaning of mobile media it is important to analyze them within their relation with human beings and thus to introduce a relational conception of mobile media. Moving the analysis towards the structure of this relation has the effect of framing a perspective in which the power relationship between the two polarities comes into play. (Fortunati, 2014b, p. 23)

perspectiva macrodimensional de sistemas sociotécnicos. Para Fortunati (2014b, p. 23), esta perspectiva es ideal para entender la compleja interrelación entre las tecnologías y la sociedad. Según sostiene la autora, considerando el nivel de integración de los artefactos tecnológicos y las prácticas de su consumo en la vida cotidiana y, además, el fortalecimiento de la convergencia entre los grupos de medios, *telecoms*, operadores, proveedores de contenido y otros agentes, es importante pensar desde esta perspectiva abarcadora.

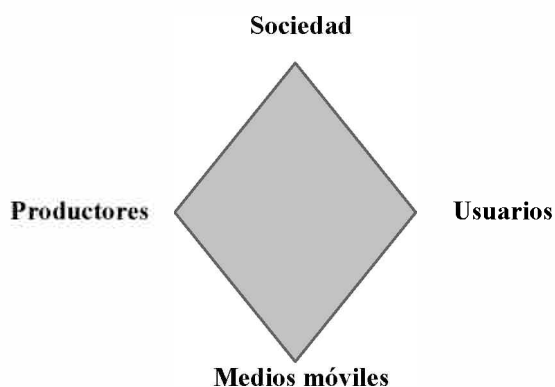
La lectura que hace de la importancia de los modelos de investigación sobre los medios móviles mencionados arriba le sirve como base para proponer un modelo nuevo. Este modelo está constituido por dos niveles, uno que trata los medios móviles como actores de papeles múltiples y otro que los trata como objetos culturales.

El primer nivel se caracteriza por situar humanos y medios móviles en el tiempo y espacio. De esta manera, la autora sostiene que es posible situar la relación entre e-actores y medios en un determinado momento histórico y en un dado espacio, lugar y contexto. En este espacio, lugar o contexto, humanos y medios asumen múltiples papeles en la relación que establecen entre sí. Esos papeles pueden ser de relaciones distintas de poder, creando oposiciones, o también situaciones de cooperación mutua.

El segundo nivel articula tres campos distintos de investigación: los estudios sobre ciencia y tecnología, los de los usos sociales de las tecnologías de comunicación e información y los de las prácticas culturales. Para conceptualizar los medios móviles como objetos culturales, Fortunati (2014b, pp. 27–29) elabora el “diamante tecnológico”, el cual articula productores, usuarios, sociedad y medios móviles.

Este modelo teórico se presenta como una perspectiva interesante por su potencial campo de visión. La distinción específica a los los medios móviles nos parece oportuna para la sistematización de los trabajos de investigación dedicados a eso. Pero una posibilidad de desarrollo de la investigación sería la adopción de los medios sin la restricción de movilidad y la articulación con las categorías del primer nivel: espacio y tiempo.

**Figura 2.2.1** – Representación gráfica del diamante tecnológico.



Fuente: Elaborado por Fortunati (2014b, p. 27).

Una mirada distinta y complementaria a la definición de medios es representada por la perspectiva de los estudios de *software* (*software studies*) propuesta por Lev Manovich (2001, 2013). Sus estudios revelan la evolución histórica del desarrollo de los programas computacionales, evidenciando su centralidad en los modos de vida contemporáneos. Para Manovich, el *software* es la principal interface que conecta sujetos entre sí, con el mundo, la memoria y la imaginación. “Lo que la electricidad y el motor a combustión fueron para el comienzo del siglo veinte, el *software* es para el comienzo del siglo veintiuno.” (Manovich, 2013, p. 2, traducción mía)

Más que solo narrar la historia de la creación del *software*, los estudios bajo este marco teórico buscan revelar el rol del *software* en la cultura contemporánea y las fuerzas sociales y culturales que moldean su desarrollo en sí (Manovich, 2013, p. 10). En un contexto en que todas las áreas de la experiencia social contemporánea son atravesadas por software, es imprescindible su estudio para que entendamos las técnicas contemporáneas de control, comunicación, representación, simulación, análisis, toma de decisión, memoria, visión, escritura e interacción (Manovich, 2013, p. 15).

Estas distintas maneras de pensar los medios móviles muestran un poco de la complejidad de hacer una definición unánime para ellos. Por ahora, nos limitamos a pensar los medios móviles como sistemas y herramientas utilizados para transmitir/cargar/reproducir mensajes en distintas plataformas y formatos de contenidos, que siguen el movimiento o el desplazamiento intencionado del cuerpo humano.

Esta definición no se delimita a entender los teléfonos como los únicos dispositivos móviles, ni tampoco entiende que los medios móviles son únicamente los dispositivos móviles. “Ellos [medios móviles] están constituidos por variados dispositivos como teléfonos móviles, laptops, iPods, walkmans, asistentes personales digitales, cámaras digitales, GameBoys y otros más.”<sup>32</sup> (Fortunati, 2014b, p. 21, traducción mía) Sin embargo, para los fines de esta investigación, seguimos con la caracterización de los dispositivos móviles muy marcada por el desarrollo de los teléfonos móviles en los últimos años.

Para Scolari, Aguado, & Feijóo (2012, p. 29), los teléfonos móviles adquieren el status de dispositivos móviles desde cuando incorporaron un amplio espectro de funcionalidades y propiedades multimedia.

La telefonía de voz era la función principal del equipamiento móvil tradicional; sin embargo, en la última década esos dispositivos mutaron para un sistema multiplataforma complejo que incluye email, navegador de internet, agenda de contactos, calendario, reloj, juegos, cámara de video, GPS, reproductor de música, lector de libros electrónicos, acceso a contenido de radio y televisión y miles de aplicaciones disponibles para descarga y actualización.<sup>33</sup> (Scolari et al., 2012, p. 29, traducción mía)

Los autores proponen una taxonomía muy completa de contenidos y aplicaciones de los dispositivos móviles. Identifican dos generaciones de dispositivos móviles marcadas por etapas de desarrollo en los contenidos. La primera generación es marcada por la comunicación estrictamente oral, siendo considerada analógica. La segunda generación inaugura la fase digital con la creación del *Short Message Service* (SMS) en la década de 1990 y sigue por su multimediatización en los años 2000, hasta el estado actual denominado de *plataformización* (Scolari et al., 2012, p. 30). Según esos mismos autores, en el origen de las plataformas las empresas productoras de tecnología constatan que el

---

<sup>32</sup> Del original: They are constituted by various devices such as mobile phones, laptops, iPods, walkmans, personal digital assistants (PDAs), digital cameras, GameBoys and so on. (Fortunati, 2014b, p. 21)

<sup>33</sup> Del original: Voice telephony was the main function of a traditional mobile handset; however, in the last decade these devices have mutated into a complex multi-platform system that includes email, a web browser, address book, calendar, clock, games, video camera, GPS, music player, e-book reader, access to radio and television content, and thousands of downloadable and upgradeable applications. (Scolari et al., 2012, p. 29)

éxito de los productos *mobile* requería una lógica de cooperación ampliada entre los participantes del proceso, pero bajo un sistema de control o dominio.

Todas las plataformas tienen una estructura relativamente común. Por ejemplo, la plataforma de Apple se compone de cuatro componentes: el iPhone-iPod-iPad como dispositivos móviles/portátiles (con Apple iOS como sistema operativo), la Apple Store en que las aplicaciones están disponibles para que los usuarios las descarguen, la aplicación iTunes como sistema de control y de pagos, y un kit de desarrollo de software para los interesados (*Software Development Kit - SDK*). Este mismo modelo fue imitado, por ejemplo, por Google (el combinado Android, los teléfonos inteligentes basados en él, su tienda de aplicaciones y un conjunto de instalaciones de *software* para los desarrolladores) y Microsoft (Windows Mobile, teléfonos inteligentes que usan este sistema operativo, una tienda de aplicaciones y el correspondiente SDK). En el caso de Nokia, el modelo ya estaba parcialmente instalado cuando el iPhone fue introducido en el mercado, e incluía sus propios teléfonos, el sistema operativo Symbian para dispositivos móviles y la tienda de aplicaciones y servicios Ovi.<sup>34</sup> (Scolari et al., 2012, p. 30, traducción mía)

En esos parámetros se desarrolló ampliamente el mercado y el uso de los dispositivos móviles en los últimos años. Diariamente, miles de aplicaciones nuevas son creadas y adaptadas a los más variados usos en nuestros cotidianos.

### **2.3 – La comunicación y la información en la era de la movilidad: las aplicaciones y los contenidos**

El desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas a dispositivos móviles en los últimos años ha sido cada vez más veloz. Nuevas propiedades consideradas

---

<sup>34</sup> Del original: All platforms have a relatively common structure. For instance, Apple's platform is composed of four main components: the iPhone-iPod-iPad as the mobile/portable devices (with Apple iOS as the operating system), the App Store in which applications are available for users to download, the iTunes software as the billing and control system, and a software development kit (SDK) for interested parties. This same model has been imitated, for instance, by Google (the Android suite, the smartphones based on it, its application store, and a set of software facilities for developers) and Microsoft (Windows Mobile, smartphones using this operating system, an application store and the corresponding SDK). In the case of Nokia the model was already partly in place before the iPhone was introduced into the market, and it included its own handsets, the Symbian operating system for mobile devices and the Ovi services and application store. (Scolari et al., 2012, p. 30)

innovadoras en la época de su lanzamiento, prontamente son tomadas como habituales y muchas veces obsoletas en un corto período de tiempo.

En resumen, la combinación de nuevas posibilidades en el teléfono (pantalla táctil, sensor de movimiento, sistema de ubicación preciso, pantalla mejorada, almacenamiento pesado, audio de alta calidad, cámara integrada) y la conexión ubicua a la red ha permitido desarrollar muchas innovaciones, incluyendo tiendas de aplicaciones, acceso a contenido en línea mientras se está en movimiento, el contacto continuo con las redes sociales, el consumo del contenido a través de varios medios y el aprovechamiento de las características únicas del dominio móvil: personalización y conciencia del contexto (ubicación como un buen ejemplo).<sup>35</sup> (Scolari et al., 2012, p. 31, traducción mía)

A pesar de esta profusión de nuevas alternativas o soluciones, es necesario considerar una tipología para aplicaciones y contenidos con el fin de analizarlos a partir de las semejanzas y las diferencias que guardan entre sí. En este sentido Scolari, Aguado & Feijóo (2012, pp. 33–36) proponen un conjunto de clasificaciones. Según ellos, las aplicaciones y los contenidos pueden ser clasificados de acuerdo con (1) género y propósito, (2) orígenes, (3) estrategia narrativa y (4) almacenamiento.

**Tabla 2.3.1** – Resumen de las tipologías de clasificación para aplicaciones y contenidos.

Tipologías	Categorías	Explicación o ejemplo
Género y propósito	Noticias e información	Medios informativos y periodísticos.
	Marketing y propaganda	<i>Apps</i> y campañas para móviles de marcas como Nike, Coca-Cola, Nestlé, Nokia, Apple.
	Libros, música y contenidos audiovisuales	Episodios web, tráilers de series y películas, video-clips, etc.
	Videojuegos	Desde el clásico <i>Snake</i> , hasta los recientes

<sup>35</sup> Del original: In summary, the combination of new possibilities in the handset (touch screen, motion sensor, precise location system, enhanced display, heavy storage, high-quality audio, embedded camera) and the ubiquitous connection to the network has allowed many innovations to be developed, including application stores, accessing content online while on the move, keeping in continuous contact with social networks, consuming content across several media, and taking advantage of the unique features of the mobile domain: personalization and context-awareness (location as a prime example). (Scolari et al., 2012, p. 31)

		<i>Euclidean Lands, Minecraft, FIFA Soccer.</i>
	Educación	Juego móvil <i>Emergencia 112</i> (en España).
Origen	Adaptados	Versiones de portales de búsqueda y de informaciones ajustados para el ambiente móvil.
	Reposicionados	Versiones de videojuegos creadas para el ambiente móvil.
	Originales o específicos	<i>Apps</i> y contenidos pensados para ambiente móvil. Serie <i>Supervillanos</i> , en España.
	Aumentados	Utilizan propiedades adicionales de los sistema móviles, como realidad aumentada, ubicación, etc. Ejemplo: <i>Farmadroid</i> .
Estrategia narrativa	- Respecto de la relación con otra composición narrativa (película, serie, etc): a. Autónomos b. Dependientes	Si el contenido del móvil puede ser entendido sin que sea necesario ver otra composición narrativa como una película o serie, entonces es autónomo, si no es dependiente.
	- Respecto de su autoría: a. Oficiales b. Generados por usuarios	Si el contenido es creado por la industria, entonces es oficial: si es parte de una iniciativa de los fans, los seguidores o usuarios heterogéneos, es generado por los usuarios.
Almacenamiento	En la nube	Google Music, Amazon Cloud Player, Apple iCloud, Spotify.
	En el propio dispositivo	Spotify (cuando es usado sin conexión)

Fuente: Elaboración propia, según Scolari, Aguado & Feijóo (2012).

Aunque la tipología que proponen sea igual para ambos, los autores parten de una distinción puntual entre aplicaciones y contenidos.

El *software* de la aplicación contrasta con el del sistema y el *middleware*, que administran e integran las capacidades de una computadora, pero generalmente no se aplican directamente para realizar tareas. El contenido es un conjunto de información y experiencias que pueden proporcionar valor para un usuario final/audiencia en contextos específicos. El contenido puede ser entregado a través de cualquier medio. Sin embargo, desde la perspectiva de la experiencia del usuario, las aplicaciones y los



contenidos parecen estar inextricablemente conectados en el entorno móvil.<sup>36</sup> (Scolari et al., 2012, p. 31, traducción mía)

Según la clasificación que hace Scolari et al., los contenidos pueden ser desde su género y propósito: (1) *Noticias* e información, (2) *marketing* y propaganda, (3) libros, música y contenidos audiovisuales, (4) videojuegos y (5) educación. Sin embargo, cuando tratan de hacer la tipología para las aplicaciones, los autores recurren a la clasificación de las propias tiendas de aplicaciones. Es ahí que constatan que los límites entre diferentes aplicaciones no son evidentes y que las categorías no son estandarizadas. Por eso, la clasificación según géneros de contenidos y aplicaciones acaba siendo una traducción de otras industrias al ambiente móvil.

En cuanto a sus orígenes, contenidos y aplicaciones también son clasificados por los mismos parámetros, según lo que propone Feijóo et al. (2009, p. 4). Así pueden ser (1) adaptados, cuando la información es oriunda de una fuente ya existente solamente siendo adaptada al ambiente móvil, (2) reposicionados, para contenidos que fueron reutilizados, (3) originales o específicos, aplicaciones y contenidos diseñados teniendo en cuenta las posibilidades móviles y (4) aumentados, para los que usan las propiedades específicas de los dispositivos móviles para mejorar el valor y el interés por parte de los usuarios.

Desde el punto de vista de las estrategias narrativas, los contenidos y las aplicaciones son clasificados por su posibilidad de expandir narrativas a otros medios y plataformas. Este criterio de clasificación está relacionado con el proceso de narrativa transmedia, que incluye una gran variedad de contenidos y *apps*, como juegos, series, películas, medios de información, entre otros. En este contexto, pueden ser clasificados entre: (1) autónomos y dependientes – si el contenido del móvil puede ser entendido sin que sea necesario ver otra composición narrativa como una película o serie, entonces es autónomo, si no es dependiente –, (2) oficiales y generados por usuarios – si el contenido es creado

---

<sup>36</sup> Del original: Application software is contrasted with system software and middleware, which manage and integrate a computer's capabilities but are generally not directly applied to perform tasks. Content is a 'set of information and experiences that may provide value for an end user/ audience in specific contexts. Content may be delivered via any medium'. However, from the perspective of user experience, applications and contents seem to be inextricably connected in the mobile environment. (Scolari et al., 2012, p. 31)

por la industria, entonces es oficial; si es parte de una iniciativa de los fans, los seguidores o usuarios heterogéneos, es generado por los usuarios.

La tipología respecto al almacenamiento se distingue en dos posibilidades: (1) el almacenamiento del contenido en la “nube” y (2) almacenamiento descargado en el dispositivo móvil. A su vez, las aplicaciones son generalmente descargadas e instaladas en los dispositivos móviles, actuando como una interface entre el contenido – en la nube o en el dispositivo – y el usuario o lector.

A pesar de la distinción conceptual entre contenidos y aplicaciones que mencionamos arriba, Juan Miguel Aguado (2013) percibe la tendencia a la fusión entre ambos. Para el autor (Aguado, 2013, pp. 17–18), tres factores impulsan esta tendencia, siendo ellos:

- La consolidación de las tiendas de aplicaciones como modelo de distribución dominante del ecosistema móvil;
- La necesidad de los productores de contenido de ofrecer un valor añadido suficiente que justifique en su caso el coste de acceso al servicio;
- La propia naturaleza relacional de las tecnologías móviles, que favorece la hibridación entre contenido y aplicación, por cuanto debe dar salida (a través de herramientas de gestión, acceso, edición y difusión) al caudal de contenidos generados por el usuario y que este utiliza como verdadero metalenguaje en el marco de sus redes e interacciones sociales. (Aguado, 2013, p. 18)

Además, el modelo de negocio y de interacción con los usuarios inaugurado por las aplicaciones cada vez más se establece en otros dispositivos, como la televisión, los juegos y las cámaras fotográficas, por ejemplo.

En este asunto, la tecnología móvil introduce aspectos importantes como personalización, integración y ubicuidad – en otras palabras, las plataformas móviles desempeñan un rol decisivo en integrar ambientes de información en acceso ubicuo y personalizado, fomentando una coordinación de acciones de múltiples dispositivos y propósitos en contextos diferentes (buscando, comprando, accediendo a entretenimiento, expresándose, socializando y cumpliendo tareas

específicas, etc.).<sup>37</sup> (Google & Ipsos, 2012 *apud* en Aguado & Martínez, 2014, p. 80, traducción mía)

De esta manera, las aplicaciones provocan transformaciones en las definiciones de contenido y consumo en ambiente móvil. O sea, siendo las *apps* herramientas que posibilitan a los usuarios hacer y crear y considerando también el creciente acceso a los contenidos directamente por las aplicaciones, se percibe una conexión entre el contenido móvil y los usuarios, que extrapola el modelo de los medios vistos como tradicionales. En este sentido, Aguado & Martínez parafrasean a Marshall McLuhan al sostener que en la configuración actual de los medios móviles “los relacionamientos son los medios”<sup>38</sup> (Aguado & Martínez, 2014, p. 88, traducción mía).

De acuerdo con este panorama de fusión entre contenido, *apps* y consumo por los usuarios, Aguado & Martínez (2014, p. 90) identifican una nueva tipología. Los autores distinguen cuatro campos para el desenvolvimiento de las aplicaciones de contenido móvil:

- Las adaptadas o reposicionadas: direccionadas a los medios tradicionales de difusión y consumo;
- Las creativas: facilitan el registro, la producción y la edición de contenidos creados por los usuarios, como fotos, videos, músicas, audio;
- Las de gerenciamiento de contenido: ayudan a organizar el contenido producido por los usuarios o por los medios, según los parámetros determinados por los usuarios;
- Las participativas: responsable de integrar el contenido producido por los usuarios con el aspecto social de sus vidas.

Según los autores, esos campos se caracterizan por un formato dado de acciones y tareas predefinidas. Ellas son: contemplación (el consumo pasivo de los contenidos), intervención (posibilita que el usuario actúe sobre el contenido

---

<sup>37</sup> Del original: In this respect, mobile technology introduces key aspects such as personalization, integration, and ubiquity—in other words, mobile platforms perform a decisive role in integrating information environments into ubiquitous and personalized access, fostering multidevice and multipurpose coordination of actions in different contexts (searching, buying, accessing entertainment, self-expressing, socializing, accomplishing specific tasks, etc.). (Google & Ipsos, 2012 *apud* en Aguado & Martínez, 2014, p. 80 traducción mía)

<sup>38</sup> Del original: Paraphrasing McLuhan again, the relationship is the medium. (Aguado & Martínez, 2014, p. 88)

transformándolo), y conversación (en que el contenido es usado como fuente de sentido para las interacciones sociales) (Aguado & Martínez, 2014, pp. 90–91).

En publicación posterior (Aguado, Martínez, & Cañete-Sanz, 2015), en que proponen un modelo de análisis para las tendencias de desarrollo del contenido digital en las aplicaciones móviles, Aguado, Martínez & Cañete-Sanz (2015, p. 789) distinguen cuatro categorías en las que se agrupan las acciones sobre el contenido digital. Son ellas: creación/edición, gestión, reproducción y comunicación. Estas acciones fundamentan el modelo posicional de análisis de las *apps* presentado por los autores en textos anteriores (Aguado & Martínez, 2014; Scolari et al., 2013).

Este modelo relaciona dos dimensiones: una vertical representada por la oposición entre contenido y herramientas; y otra horizontal que opone narrativas e interacción. Las dimensiones componen dos ejes ortogonales que separan conceptualmente cuatro grandes áreas (Aguado et al., 2015, p. 790):

- Área de reproducción: aplicaciones con funciones que se enfocan en la reproducción de contenidos en los que la construcción narrativa tiene una dimensión relevante. Ejemplos: BBC iPlayer y The New York Times.
- Área de creación: *apps* de construcción de distintas formas de narrativas, pudiendo ser texto escrito, icónico, vídeo, sonido, etc. Ejemplos: Instagram y Snapchat.
- Área de gestión: aplicaciones que se encargan de la organización, almacenamiento y distribución de distintos tipos de contenido. Ejemplos: iTunes y Google Play.
- Área de participación: *apps* de mensajería y redes sociales que son destinadas a la interacción entre usuarios. Ejemplo: Whatsapp y Facebook.

El análisis de la evolución de las aplicaciones sobre el contenido está basado en el historial de las actualizaciones hechas por los desarrolladores de las mismas en los últimos dos años. A partir de la lista de modificaciones publicada por los creadores en las tiendas de *apps* para informar a los usuarios, los investigadores pudieron clasificar las actualizaciones de acuerdo con las áreas y los ejes

mencionados arriba. De esta manera, cada evaluación resulta en un diagrama que representa gráficamente la tendencia de desarrollo de cada una de las aplicaciones.

**Figura 2.3.1** – Representación gráfica del modelo posicional de evaluación del contenido digital en las aplicaciones.



Fuente: Aguado, Martínez & Cañete-Sanz (2015, p. 790).

**Figura 2.3.2** – Ejemplos de diagramas generados a partir de los datos de evaluación de las tendencias de las aplicaciones y sus contenidos.

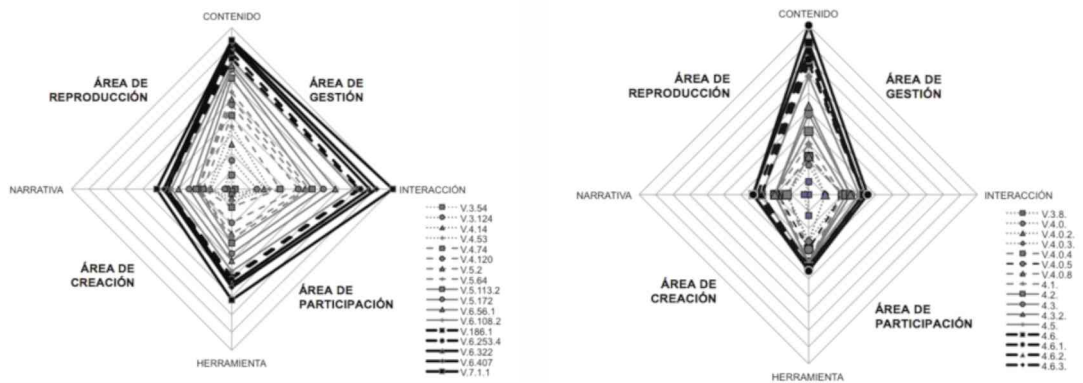


Gráfico con los resultados de la *app Clash of Clans*. Fuente: Aguado, Martínez & Cañete-Sanz (2015, p. 790).

Gráfico con los resultados de la *app The New York Times*. Fuente: Aguado, Martínez & Cañete-Sanz (2015, p. 790).

Hasta aquí definimos y caracterizamos la comunicación, los medios y los dispositivos móviles. A partir de ahora damos una atención más específica al contenido informativo de esos dispositivos con el objetivo de establecer las bases para una descripción de sus propiedades.

Por eso, hacemos una articulación con estudios sobre la comunicación digital, el periodismo digital y móvil. Por medio de las características identificadas

por autores como Bardoel & Deuze (2001), Canavilhas (2008, 2009, 2011, 2013b, 2014b, 2017), Fidalgo & Serra (2003), Mielniczuk (2003), Mielniczuk & Palacios (2001), Palacios (1999, 2003), Palacios & Cunha (2012), Palacios & Machado (2003), listamos las propiedades de publicaciones digitales con carácter informativo.

Inicialmente buscamos orientación en los estudios de João Canavilhas (2008, 2009, 2011, 2013b, 2014b; 2017). Más allá de investigar las características del periodismo digital, el autor también contribuye con una reflexión histórica de la producción de contenido informativo para medios móviles. De acuerdo con Canavilhas (2009, pp. 10–11), los contenidos evolucionaron en tres fases: 1) adaptación, con contenidos de baja complejidad; 2) autonomía, cuando empiezan a surgir las versiones propias para móviles y 3) emancipación, en que se puede utilizar mejor las potencialidades del medio.

También son importantes referentes para el estudio de los contenidos producidos las siete características del periodismo digital que relaciona en su trabajo Canavilhas (2008, p. 154). Entre ellas están: hipertextualidad, multimedialidad, interactividad, personalización, memoria, instantaneidad y ubicuidad.

En publicación posterior (Canavilhas, 2009), el autor nombra las mismas siete características con pequeños ajustes al analizar el contenido informativo para teléfonos de la marca iPhone. Las características utilizadas para el autor en su análisis son: hipertextualidad, multimedialidad, interactividad, personalización, perennidad/ memoria, instantaneidad/actualización continua y ubicuidad.

El autor las define:

Hipertextualidad: posibilidad de conectar documentos digitales o diferentes partes de un documento a través de enlaces; Multimedialidad: combinación integrada de texto, imagen y sonido; Interactividad: capacidad de permitir al usuario interactuar con los contenidos; Personalización: capacidad de ofrecer al usuario la información específica para su interés; Perennidad/Memoria: capacidad de almacenar y organizar información de forma permanente para consulta; Instantaneidad/ Actualización continua: capacidad de añadir nuevas informaciones de inmediato; Ubicuidad: capacidad de acceder a la información en todo/cualquier momento y desde diferentes puntos. (Canavilhas, 2009, p. 11)

Dos años más tarde, Canavilhas & Santana (2011) listan seis características a las que el periodismo de plataformas móviles debe atender, las cuales son: accesibilidad, instantaneidad, multimedialidad, hipertextualidad, interactividad y globalidad. Estas características son utilizadas para un estudio sobre las tendencias del periodismo con contenido de servicios. En esta publicación, accesibilidad se refiere a la forma como el medio de comunicación utiliza las nuevas tecnologías y prepara sus contenidos para que sea accesible a los públicos, independientemente de sus limitaciones físicas y de su disponibilidad de conexión (Canavilhas & Santana, 2011, p. 55). Por medio de la globalidad, el autor evalúa si los medios crean contenidos pensando en un mundo plural sin fronteras, en que el público, las recetas y la innovación pueden surgir desde cualquier parte (Canavilhas & Santana, 2011, p. 55).

Más tarde, en 2014, João Canavilhas compila el trabajo de siete autores sobre las particularidades que distinguen el periodismo en la web. Entre estas particularidades están la hipertextualidad (Canavilhas, 2014a, pp. 3–24), la multimedialidad (Salaverría, 2014, pp. 25–52), la interactividad (Rost, 2014, pp. 53–88), la memoria (Palacios, 2014, pp. 89–110), la instantaneidad (Bradshaw, 2014, pp. 111–136), la personalización (Lorenz, 2014, pp. 137–158) y la ubicuidad (Pavlik, 2014, pp. 159–184).

Gran parte de las características que mencionamos ya habían sido abordadas en textos anteriores de autores que investigaron nuevas posibilidades para el periodismo digital. En un texto seminal de los estudios sobre las características del periodismo digital, Bardoel & Deuze (2001) listan cuatro propiedades que emergen con el advenimiento de la web. Son ellas: interactividad, personalización del contenido, hipertextualidad y multimedialidad. Además, un texto anterior escrito por João Canavilhas (2003) es mencionado como referencia entre muchos textos de la época y trata de la hipertextualidad e interactividad, y da indicios de elementos multimedia en el texto informativo.

En texto anterior (Palacios, 1999) mencionado como referencia por otros autores (Mielniczuk, 2003; Palacios, 2003), Marcos Palacios lista cinco características: multimedialidad/convergencia, interactividad, hipertextualidad, personalización y memoria. La instantaneidad que aparece en bibliografía posterior de Palacios (2003) es incluida por Mielniczuk (2003, p. 40). Posteriormente, Marcos Palacios (2003) nombra seis potencialidades de desarrollo

del periodismo para la web. Son ellas: multimedialidad/convergencia, interactividad, hipertextualidad, personalización, memoria e instantaneidad/actualización continua (Palacios, 2003, pp. 2–5, traducción mía).

Con enfoque direccionado a la redacción periodística en internet, señalamos dos obras importantes que también analizan las características de la información en la web. Son ellas: *Manual de redacción ciberperiodística* (Díaz Noci & Salaverría, 2003) y *Redacción periodística en internet* (Salaverría, 2005). En la primera, los autores del primer capítulo del libro (García de Torres & Pou Américo, 2003, pp. 49–80) distinguen la actualización, la multimedialidad y la hipertextualidad como características del mensaje digital. A su vez, la obra de Salaverría (2005) trabaja con tres propiedades del lenguaje ciberperiodístico: la hipertextualidad, la multimedialidad y la interactividad.

En la Tabla 2.3.2 listamos las características identificadas por cada uno de los autores que mencionamos de acuerdo con los años de publicación de los textos que acá nombramos. Sabemos que estas obras no abarcan toda la bibliografía que se dedica a categorizar la información en las plataformas digitales y móviles; sin embargo, identificamos estos textos como lecturas importantes del campo porque son ampliamente citados por otros autores.

**Tabla 2.3.2** – Lista de las características del periodismo en el contexto digital

<b>Año</b>	<b>Investigadores</b>	<b>Características</b>
1999	Palacios	Hipertextualidad, multimedialidad/convergencia, interactividad, memoria y personalización.
2001	Bardoel & Deuze	Hipertextualidad, multimedialidad, interactividad y personalización de contenido.
2003	Palacios	Hipertextualidad, multimedialidad/convergencia, interactividad, memoria, instantaneidad/actualización continua y personalización.
	Mielniczuk	Hipertextualidad, multimedialidad, interactividad, memoria, instantaneidad o actualización continua y personalización de contenido o personalización.
	García de Torres & Pou Américo	Hipertextualidad, multimedialidad y actualización.



2005	Salaverria	Hipertextualidad, multimedialidad e interactividad.
2008	Canavilhas	Hipertextualidad, multimedialidad, interactividad, memoria, instantaneidad, personalización y ubicuidad.
2009	Canavilhas	Hipertextualidad, multimedialidad, interactividad, perennidad/memoria, instantaneidad/actualización continua, personalización y ubicuidad.
2011	Canavilhas	Hipertextualidad, multimedialidad, interactividad, instantaneidad, accesibilidad y globalidad.
2012	Palacios & Cunha	Tactilidad.
2014	Canavilhas	Hipertextualidad, multimedialidad, interactividad, memoria, instantaneidad, personalización y ubicuidad.

Fuente: elaboración propia.

Este apartado del texto cierra la etapa en que presentamos los parámetros de la caracterización y de la descripción de las aplicaciones y los contenidos para dispositivos móviles. En el capítulo metodológico de la tesis, avanzamos en las definiciones de cada una de estas categorías con la contribución de otros textos de autores que trabajan específicamente con cada una de estas características.

### Capítulo 3 – Movilidad y prácticas sociales

Dependiendo del Código Postal en que estás, la vida, ella te exige más que poesía.<sup>39</sup> (Criolo, 2012)

La movilidad urbana es un objeto de investigación para distintas áreas del conocimiento, abarcando estudios de campos como la ingeniería, la arquitectura, la geografía, la sociología, la antropología y la comunicación. Gran parte de los trabajos tratan la movilidad como un asunto específico de un solo campo. Este capítulo tiene el objetivo de explorar el tema de una manera en que sea posible mirar la movilidad desde una perspectiva que articule las áreas mencionadas arriba. Por eso, empezamos el capítulo con un breve relato histórico de las prácticas de transporte, desplazamiento, migración y movilidad urbana, enfocando su relación con la comunicación. Luego, contrastamos las perspectivas teóricas respecto de la movilidad urbana, buscando entender los conceptos que la definen. Por último, situamos nuestro trabajo en el umbral teórico definido por “movilidad urbana cotidiana”.

#### 3.1 – Histórico de las prácticas y saberes de la movilidad

Estudiar la movilidad es estudiar la historia, el presente y el futuro. Es intentar entender diacrónicamente la relación entre espacios, sujetos y objetos. Es investigar la historia de las lógicas de movimiento y del hacer humano en el mundo. Empezamos este capítulo por una perspectiva arqueológica de la movilidad. Por una mirada sobre la movilidad del pasado, pero que dice mucho sobre los nuevos paradigmas que vivenciamos en la contemporaneidad.

El concepto de movilidad según este marco arqueológico es aclarado por Jim Leary en *Past Mobilities* (2014). En las primeras palabras de esta publicación, el autor explica:

Este es un libro sobre la movilidad del pasado. Más específicamente, es sobre movimiento y flujo de personas, ideas, objetos e información

---

<sup>39</sup> En portugués, su idioma original: “Dependendo do CEP em que você se encontra; a vida, ela te exige mais que poesia” (Criolo, 2012). Frase mencionada a los 6m40s del video: <https://youtu.be/IGIjNKMtKOk?t=6m40s>.

de un lugar al otro, de una persona a otra. La movilidad trata de nosotros; es vital y ubicua. Ella puede tomar la forma de viajes largos o migraciones, o puede estar relacionada con tareas como la caza, la recolección, el arado o la alfarería. Movilidad también puede ser también pequeñas acciones – microgestos que forman prácticas reconocibles y repetibles creando las rutinas y los hábitos diarios.<sup>40</sup> (Leary, 2014, p. 3, traducción mía)

Este concepto de movilidad suena muy pertinente para definir las prácticas contemporáneas de desplazamiento. De hecho, en líneas generales, lo es, porque abarca no solamente el movimiento de personas, sino incluye el flujo de informaciones e ideas, por ejemplo. En las líneas que siguen de esta misma publicación, Leary detalla algunas limitaciones de la mirada arqueológica tradicional sobre la movilidad, contrastando con las particularidades del paradigma vigente denominado “el nuevo paradigma de la movilidad” o el “giro de la movilidad”.

La investigación arqueológica tiene como una de sus principales prácticas el moverse por los sitios. Para los arqueólogos, caminar entre monumentos y sitios es parte del proceso de cognición por medio de viajes de campo (Leary, 2014, p. 3). En general, todo el proceso de investigación arqueológica es hecho en movimiento, desde el reconocimiento de un campo de estudio, el registro de objetos encontrados en la superficie, hasta el proceso de excavación.

Además, frecuentemente la movilidad es tratada como un tema central de estudios con enfoque en la difusión de personas, culturas y artefactos. Sin embargo, la movilidad desde la arqueología raramente es tratada como un tema de estudio por sí sola. En gran parte de los casos es tratada como un componente y discutida en términos muy racionales, como estrategias de recolección, nomadismo y sedentarismo. De esta manera, la escala humana de la experiencia de movilidad se pierde frecuentemente.

---

<sup>40</sup> Del original: This is a book about past mobility. More specifically, it is about the movement and flows of people, ideas, objects and information from place to place, from one person to another. Mobility is all about us; it is both vital and ubiquitous. It can take the form of long journeys or migrations, or it can be undertaking tasks such as hunting, foraging, ploughing or making pots. Mobility can also be small actions – micro-gestures that form recognizable and repeatable practices making up everyday routines and habits. (Leary, 2014, p. 3)

Por otro lado, la noción de lugar asume eminencia en los estudios arqueológicos porque se constituye como algo tangible, que se puede demarcar, excavar, ser dibujado y delimitado. Es decir, el movimiento de personas y objetos pierde relevancia para los lugares que son tomados como los puntos de salida y de llegada, como el comienzo y el fin de todo. Desde este abordaje, la movilidad ocurre entre esos puntos fijos, lo que da más relevancia a la fijación que al flujo (Leary, 2014, p. 4). Es así que la movilidad pierde importancia. “Estudiar solamente el lugar, sin embargo, remueve el movimiento corporal de la discusión, y una inmovilidad es impuesta al pasado.”<sup>41</sup> (Leary, 2014, p. 4, traducción mía)

En este sentido, el autor pondera que si el centro de la discusión es la movilidad y el movimiento, es posible mirar un paisaje compuesto por cuerpos en movimiento, que interactúan y se afectan uno al otro. Entonces, el lugar pasa a ser visto como un nodo pulsante o una confluencia en una malla de movilidades distintas (Leary, 2014, p. 4).

Esta es la contribución de los estudios de las ciencias sociales a la movilidad a través del denominado “nuevo paradigma de la movilidad” o “el giro de la movilidad”. Esta perspectiva teórica desarrollada en los últimos años por autores como John Urry (Büscher et al., 2011; Grieco & Urry, 2011), Mimi Sheller (2006b), Paola Jirón (Jirón, 2009a, 2009b; Jirón, Lange, & Bertrand, 2010b; Murray, Sawchuk, & Jirón, 2016), Peter Adey (2010) y Tim Cresswell (Cresswell & Merriman, 2011; Cresswell, 2006, 2010; Uteng & Cresswell, 2008), percibe la sociedad como una composición de movilidades complejas, no fijas, destacando sus sentidos y políticas, así como su impacto social. En resumen, “la vida se hace significativa cuando las personas, los objetos y las ideas son movilizadas”<sup>42</sup> (Leary, 2014, p. 5, traducción mía).

Pensamos como Leary (2014, p. 5) cuando sostiene que tanto el nuevo paradigma, como la perspectiva arqueológica, contribuyen a pensar la movilidad. “La arqueología necesita discutir la movilidad, pero ir más allá de la jornada, y discutir ritmos, sentidos, complejidades, desempeño y relaciones sociales de movilidad, además de entender cómo las distintas movilidades afectan a personas

---

<sup>41</sup> Del original: “Studying only place, however, removes bodily movement from the discussion, and a stillness is imposed on the past.” (Leary, 2014, p. 4)

<sup>42</sup> Del original: “Life is made meaningful as people, objects and ideas are mobilized.” (Leary, 2014, p. 5).

y grupos.”<sup>43</sup> (Leary, 2014, p. 5, traducción mía) Por otro lado, la arqueología contribuye con la movilidad pensada desde las ciencias sociales a través de una mirada diacrónica, la cual es capaz de mostrar la influencia de los patrones anteriores o existentes en los subsecuentes.

En la reflexión que Leary hace sobre esos dos abordajes de la movilidad, percibimos que dos elementos adquieren relevancia: (1) el movimiento; y (2) las experiencias vividas. El movimiento está más relacionado a sujetos (cuerpos) y objetos; a su vez, la experiencia de movilidad está ligada a modalidades y formas de desplazamiento, a maneras de comportamiento y sus sentidos, a aspectos relacionados a desigualdades socioeconómicas, culturales y de género.

En el capítulo anterior, trabajamos la capacidad de movimiento de los dispositivos móviles en el ámbito de la comunicación digital. En otras palabras, contextualizamos y caracterizamos los objetos de acuerdo con el contexto mediático contemporáneo. La mirada de la arqueología en este sentido nos ayuda a percibir que, si desde siempre, ni las personas ni los paisajes son estáticos, tampoco lo son los objetos.

En esos términos, los objetos son móviles porque acompañan el movimiento de las personas. Ellos pueden ser dados como regalos, pueden ser perdidos y encontrados, pueden reunir a las personas en una misma actividad (como una pelota de fútbol, una reliquia religiosa, o las obras de un museo, por ejemplo), pueden también ser moldados por procesos externos a ellos, como la gravedad, la erosión, o procesos de transformación industrial. Además, los objetos se mueven por el tiempo cuando son heredados, cuando son coleccionados, y cuando son tomados como material arqueológico con el registro de su lugar de depósito y de la investigación de su lugar de origen. “La movilidad puede ser un proceso de transformación tanto para las cosas como para las personas.”<sup>44</sup> (Leary, 2014, p. 7)

El movimiento de los sujetos es físico y mental. Es físico porque moviliza los sentidos de visión, audición, olfato y tacto. Los cuerpos en desplazamiento tocan objetos, sienten dolor, son expuestos a sustancias del ambiente, a la

---

<sup>43</sup> Del original: “Archaeology needs to discuss mobility, but to go beyond the fact of the journey in order to discuss the rhythms, meanings, complexities, performance and social relations of mobility, as well as how different mobilities effect people and groups.” (Leary, 2014, p. 5)

<sup>44</sup> Del original: Mobility can be a transformational process for things as well as people. (Leary, 2014, p. 7)

polución, al polvo, al olor de las calles, a otros cuerpos, entre tantas otras cosas. Pero también la movilidad es algo mental, ligada a sentimientos, deseos y emociones. Como ejemplo, listamos la peregrinación a destinos espirituales, o los desplazamientos motivados por el consumo en tiendas y supermercados, entre otros lugares.

Según Leary (2014), también la movilidad produce sentido. Esto se percibe por la conexión establecida entre los sujetos y los paisajes por los cuales se mueven, la diferencia entre una marcha de una manifestación y un paseo turístico, por ejemplo; y por los gestos, las ropas, la manera como se mueven, que pueden dar sentidos de identidad y culturales en general.

Sobre la movilidad de género y las desigualdades, Leary (2014, p. 10) trae ejemplos de la manera como los hombres y mujeres de clase alta se movían por el Imperio Romano. Según el autor, la elite masculina debía exhibir autocontrol y decoro, mientras los hombres jóvenes y libres debían caminar de “modo correcto”. La velocidad también importaba: los esclavos corrían, pero los miembros de la aristocracia nunca se apuraban, dando la idea de ser personas cuidadosas y ponderadas. El caminar normativo de las mujeres era agraciado, elegante pero no ostentoso.

Sin embargo, el reflejo de la desigualdad en la movilidad está también sujeto a las prácticas de imposición de poder. En este sentido, algunos ejemplos son las políticas de exilio, el aprisionamiento y transferencia de esclavos y de prisioneros de guerra a lo largo de la historia.

Otra característica de la movilidad es que los modos de desplazamiento cambian de acuerdo con el terreno en que uno se mueve. Por ejemplo, en lugares con una red pluvial ventajosa el transporte por medio de barcos es facilitado. En lugares montañosos se usa mucho la fuerza animal para transporte, como equinos.

Leary resume sus apuntamientos históricos de la movilidad en el extracto de su texto:

La movilidad estaba imbuida de sentido y poder. Era una mezcla de libertad, oportunidad, aventura y progreso, y aun así era también una manera de restricción. La inmovilidad relativa puede ser una forma de resistencia también, bloqueando el orden normal de los flujos rítmicos de la vida cotidiana. La movilidad es sensual, experiencial y performativa, y enraizada en actividades sociales y prácticas culturales. Moverse por una multitud puede ser placentero, social y

táctil con todos los cuerpos que se mueven juntos, conectándolos y atándolos, mientras que un movimiento solitario puede ser una forma de meditación, una práctica reflexiva, quizás incluso creativa. La movilidad puede ser conformidad y puede ser transgresión. La movilidad que es diferente de la norma cultural puede ser vista como desviación; algo amenazador, temeroso y sospechoso y generalmente algo que debe ser controlado.<sup>45</sup> (Leary, 2014, p. 16, traducción mía)

En resumen, en este primer apartado de capítulo enfocamos el abordaje histórico del concepto de movilidad desde un eje marcado por la arqueología. Nos pareció pertinente partir desde este lugar por la posibilidad de enlazar las particularidades del pasado y del presente involucradas en el proceso. Si bien en este trabajo analizamos la experiencia de movilidad en la contemporaneidad, percibimos que las experiencias que precederán a este momento en menor o mayor medida son determinantes de la situación actual.

Además, entendemos el movimiento como una parte esencial de la experiencia de vida (Leary, 2014, p. 16). De esta manera, es imposible dissociar la movilidad de los sujetos de sus contextos políticos, económicos y sociales. Hacer eso sería “ignorar la riqueza de la experiencia de movilidad, las relaciones de poder, los sentidos, la personificación y los efectos de la movilidad” (Leary, 2014, p. 16).

### **3.2 – Del transporte a la movilidad, explorando los puntos de inflexión entre dos paradigmas**

Según apuntes de estudiosos contemporáneos, el campo científico que se dedica a investigar la movilidad se encuentra frente una nueva perspectiva. El nuevo abordaje de la movilidad (Sheller, 2014; Sheller & Urry, 2006b) recibió notoriedad académica en las ciencias sociales en la última década.

---

<sup>45</sup> Del original: Mobility was imbued with meaning and power. It was an ensemble of freedom, opportunity, adventure and progress, and yet it was also a form of restriction. Relative immobility can be a form of resistance too, blocking the normal ordering rhythmic flows of everyday life. Mobility is sensual, experiential and performative and engrained with social activities and cultural practices. Moving in a crowd can be pleasurable, social and tactile with all bodies moving together, connecting and binding them, whilst solitary movement can be a form of meditation, a reflexive practice, perhaps even creative. Mobility can be conformity or it can be transgression. Mobility that is different to the cultural norm may be seen as deviance; something threatening, to be feared and suspicious of and often something to be controlled. (Leary, 2014, p. 16)

Al mismo tiempo en que establece conversaciones con estudios sobre comunicación, migración, fronteras, turismo, geografía, antropología y transporte, el nuevo paradigma presenta diferencias respecto de su alcance, enfoque y metodologías (Sheller, 2014, p. 789).

Las nuevas formas de teorizar sobre la movilidad centran la atención en las prácticas corporales y materiales de movimiento, movilidad comunicativa y digital, las infraestructuras y sistemas de gobernanza que permiten o interrumpen el movimiento, y las representaciones, las ideologías y sentidos relacionados a movimiento e inmovilidad.<sup>46</sup> (Sheller, 2014, p. 789, traducción mía)

El nuevo paradigma también abarca la discusión sobre la inmovilidad y las desigualdades que operan en el proceso de movilidad, considerando las dimensiones económica, cultural, ética y social. Entre las publicaciones que se dedican a este enfoque destacamos los trabajos de Hannan, Sheller & Urry (2006), Urry (2008), Ohnmacht, Maksim, & Bergman (2009), Jirón (2009b), Jirón, Lange & Bertrand (2010a), Murray et al. (2016).

La literatura que trata de caracterizar el nuevo paradigma de la movilidad en las ciencias sociales es reciente pero es vasta. Principalmente en los últimos años proliferaron textos sobre las especificidades de esta nueva perspectiva. En la producción teórica sobre este nuevo abordaje es común que sus conceptos, características, categorías y nociones sean explicadas a partir de la diferenciación en relación al paradigma tradicional del transporte.

En este sentido, la definición y la caracterización del nuevo paradigma de la movilidad se estructura en puntos de inflexión en comparación con el paradigma tradicional de los estudios urbanos. El primer punto de inflexión se origina en el cambio de un paradigma estático a un paradigma móvil y dinámico. Según Paola Jirón, el enfoque tradicional intenta “entender las formas en que las ciudades ingresan a la sociedad globalizada, cómo la vida de las personas ocurre en localidades fijas, o cómo ellos se adaptan o son adaptados, resisten o sufren restricciones, desafían o son desafiados, ignoran o son ignorados por marcas globales” (2009a, pp. 32–33).

---

<sup>46</sup> Del original: “New ways of theorizing mobilities focus attention on embodied and material practices of movement, digital and communicative mobilities, the infrastructures and systems of governance that enable or disable movement, and the representations, ideologies, and meanings attached to both movement and stillness.” (Sheller, 2014, p. 789)



De manera similar a la arqueología mencionada en el apartado anterior de este capítulo, las ciencias sociales han sido estáticas respecto de sus teorías e investigaciones (Sheller & Urry, 2006b, p. 212). Sheller (2014, p. 791) identifica la predominancia, en las ciencias sociales, de estudios sobre “movilidad social”<sup>47</sup> y la limitación de los estudios sobre la movilidad geográfica a subcampos específicos, como migración, trabajo, comunidades urbanas que generalmente tratan la movilidad como un movimiento espacial realizado desde un punto a otro. “En otras palabras, el espacio es tratado como un recipiente vacío para procesos sociales, aun cuando el movimiento geográfico puede afectar las perspectivas de movilidad social.”<sup>48</sup> (Sheller, 2014, p. 791, traducción mía)

La propia noción de lugar cambia de acuerdo con el nuevo paradigma. Según Urry & Sheller (2006b, p. 214), el lugar es dinámico.

En el nuevo paradigma de la movilidad, los lugares son vistos como los viajes, lentos o rápidos, de largas y cortas distancias, dentro de redes de agentes humanos y no humanos. Los lugares son relaciones, son la ubicación de personas, materiales, imágenes y los sistemas de distinción que ellos realizan. Entendemos "dónde" estamos a través de la "visión en movimiento" practicada a través de la alineación de objetos materiales, mapas, imágenes y una contemplación en movimiento.<sup>49</sup> (Sheller & Urry, 2006b, p. 214, traducción mía)

La noción de “movilidades múltiples” (Sheller & Urry, 2006b, p. 212) también contribuye a entender el dinamismo como un punto de inflexión que caracteriza el abordaje del nuevo paradigma de movilidad. Según Sheller & Urry (2006b), el nuevo paradigma presupone el movimiento en el análisis de las prácticas sociales cotidianas. Este movimiento no se reduce a personas, autos, barcos, aviones, trenes; el movimiento incluye también imágenes e información de los medios de comunicación locales, nacionales y globales. Tampoco está restringido a cosas móviles, pues abarca también las fronteras y entradas que

---

<sup>47</sup> Acá la movilidad social se refiere al movimiento de ascenso y descenso en la jerarquía de las clases socioeconómicas y al movimiento colectivo de grupos sociales o clases.

<sup>48</sup> Del original: “In other words, space is treated as an empty container for social processes, even if geographical movement may effect prospects for social mobility.” (Sheller, 2014, p. 791)

<sup>49</sup> Del original: In the new mobilities paradigm, places themselves are seen as travelling, slow or fast, greater and shorter distances, within networks of human and nonhuman agents. Places are about relationships, about the placing of people, materials, images, and the systems of difference that they perform. We understand ‘where’ we are through “vision in motion” practised through the alignment of material objects, maps, images, and a moving gaze. (Sheller & Urry, 2006b, p. 214)

limitan, canalizan y regulan el movimiento o el movimiento anticipado (Sheller & Urry, 2006b, p. 212).

Además, la vida social está compuesta por múltiples y extendidas conexiones a lo largo de distancias, pero estas conexiones son organizadas en torno de nodos. Alrededor de estos nodos se crean espacios sociales que engendran nuevas formas de socialización. Urry & Sheller (2006b) mencionan como ejemplos estaciones, hoteles, aeropuertos, ciudades cosmopolitas, playas, galerías y parques. Por otro lado, estas conexiones pueden configurarse en lugares menos favorecidos, como las esquinas de algunas calles, estaciones de tren subterráneo, colectivos, plazas públicas, donde ocurren distintas clases de actividades, como comunicaciones y transacciones, reuniones sociales alternativas.

Otra extensión de la noción de multiplicidad ligada al nuevo paradigma de movilidad es la amplia posibilidad de actividades realizadas “*on the move*”. Mientras se desplazan las personas hablan, trabajan, reúnen informaciones y se conectan con situaciones inusitadas, nuevas oportunidades, entre otras cosas.

Esa particularidad está ligada a otro punto de inflexión que identificamos entre los dos paradigmas: la percepción del paradigma tradicional (principalmente de disciplinas como ingeniería, geografía y economía) de que la toma de decisión de las personas en movilidad es estrictamente racional. En su estudio sobre la experiencia de movilidad en Santiago de Chile, Paola Jirón defiende que “la toma de decisiones es útil para desarrollar modelos, sin embargo, en las intervenciones que abordan los problemas de movilidad, otras decisiones que no siempre son racionales deben incorporarse para capturar la realidad que las personas viven a diario”<sup>50</sup> (Jirón, 2009a, p. 39).

La percepción de tiempo y espacio también es un punto de inflexión importante. Según el entendimiento del nuevo paradigma, las nociones de tiempo y espacio son inseparables. Eso contrasta con el paradigma anterior que los analizaba separadamente. En este sentido, Paola Jirón (2009a, p. 33) evidencia la noción de tiempo-espacio<sup>51</sup> instituida por May & Thrift (2003).

---

<sup>50</sup> Del original: “Assuming rational decision making is helpful to develop models, however, in interventions dealing with mobility issues, other decisions that are not always rational need to be incorporated in order to capture the reality people live on a daily basis.” (Jirón, 2009a, p. 39)

<sup>51</sup> Traducción del original *Timespace*, de Jon May & Nigel Thrift (2003).

Los autores parten del reconocimiento de que el tiempo social es múltiple y heterogéneo en su naturaleza y experiencia, y por lo tanto su construcción es a su vez múltiple y dinámica. De esta manera, al analizar su construcción es necesario prestar atención a temas referentes a la práctica social en cuatro dominios interrelacionados.

Primeramente, que el “sentido de tiempo sigue determinado, en gran medida, por nuestras respuestas a una serie de ritmos y horarios” (May & Thrift, 2003, p. 3). Esos ritmos y horarios están configurados en función de interrelaciones de tiempo y espacio en el universo natural, que van desde el ciclo diurno hasta los ritmos de las estaciones y los ritmos del cuerpo para el cambio de las mareas.

Segundo, que el sentido de tiempo es entonces moldado por y promulgado a través de disciplina social, sean los ritmos ampliamente seculares o religiosos. “Por ejemplo, en lugares donde una gran productividad depende de y aparentemente impone una disciplina de tiempo estricta, del mismo modo el uso del tiempo del trabajador solo puede ser apropiadamente monitorizado a través del uso adecuado del espacio dentro del lugar de trabajo.”<sup>52</sup> (May & Thrift, 2003, p. 4, traducción mía)

El tercer punto es que el sentido de lugar emerge de una serie de relaciones con una variedad de instrumentos y dispositivos. Acá podemos listar como ejemplos el impacto de internet y la telefonía móvil, entre otros más ligados a las prácticas de desplazamiento.

El cuarto punto señala que un sentido de tiempo surge de la relación entre distintos textos que pueden ser entendidos más adecuadamente como vehículos de traducción y que al establecer una comprensión particular del tiempo vuelven para regular aquello que sería codificado (May & Thrift, 2003, pp. 4–5). El autor menciona como ejemplo el libro de horas.

A partir de ahí, podemos volver a los puntos de inflexión que veníamos listando. Destacamos también la percepción del movimiento, que deja de ser entendido como algo realizado únicamente por personas. El movimiento pasa a ser

---

<sup>52</sup> Del original: For example, where greater productivity depends upon and (apparently) imposes strict time-discipline so too the worker’s use of time can only be properly monitored through an appropriate use of space within the workplace. (May & Thrift, 2003, p. 4)

visto como algo realizado en un tiempo-espacio tanto por personas como cosas e ideas.

Otro aporte del nuevo paradigma de la movilidad identificado y descrito por Urry & Sheller (2006b) es que su abordaje trasciende la brecha entre la ciencia del transporte y las ciencias sociales. El paradigma coloca “las relaciones sociales dentro del viaje, conectando formas diferentes de transporte con padrones complejos de experiencia social conducidas a través de la comunicación a distancia” (Sheller & Urry, 2006b, p. 208).

Las investigaciones sobre la movilidad bajo este nuevo paradigma engloban, más allá de los estudios sobre el viaje corporal de las personas y el movimiento físico de los objetos, el viaje imaginativo, virtual y comunicativo, habilitando y forzando a las personas a vivir vidas más móviles (Sheller, 2014, p. 793). De esta manera, Sheller señala que al combinar los estudios sobre migración, transporte, infraestructura, transnacionalismo, comunicación móvil, viaje imaginado y turismo, los nuevos abordajes sobre la movilidad son capaces de reflexionar sobre la relación de geometría de poder entre lo local y lo global, revelando los proyectos políticos involucrados en las relaciones de poder, las cuales informan los procesos de globalización (Sheller, 2014, p. 793).

Además, este nuevo abordaje sobre la movilidad permite entender si los históricos y tradicionales procesos socioeconómicos, políticos y culturales siguen actuando sobre las nuevas formas de movimiento, de vida social y de experiencia cotidiana. Sería un punto de inflexión caracterizado por su aspecto crítico.

La investigación crítica de la movilidad está crucialmente preocupada por la fricción, la turbulencia, la inmovilidad, la vivienda, las pausas y la quietud, tanto como por la velocidad y el flujo, y examina cómo esos ritmos texturizados son coproducidos, practicados, y representados en relación a movilidades de género, raza, clases; a formas de vivienda y ocupación de territorios por otros con determinadas particularidades.<sup>53</sup> (Sheller, 2014, p. 795, traducción mía)

---

<sup>53</sup> Del original: “Critical mobilities research is crucially concerned with friction, turbulence, immobility, dwelling, pauses, and stillness, as much as speed or flow (Cresswell, 2006, 2010, 2014), and examines how these textured rhythms are co-produced, practiced, and represented in relation to the gendered, raced, classed mobilities and forms of dwelling and ‘grounding’ of particular others (Ahmed et al., 2003; Tolia-Kelly, 2010; Tsing, 2005).” (Sheller, 2014, p. 795)

Finalmente, el último punto de inflexión a que llegamos trata de la relación entre la movilidad, la comunicación y la tecnología. Quizás sea el punto que más directamente esté relacionado al tema de nuestra investigación. Sheller & Urry escriben: “El *software*, podemos decir, escribe la movilidad”<sup>54</sup> (Sheller & Urry, 2006b, p. 221, traducción mía). Sheller Y Urry utilizan esta frase para evidenciar la creciente dependencia de los sistemas de transporte en relación a las computadoras y los programas. Los autores sostienen que desde la década de 1970 los sistemas de transporte son cada vez más dependientes de computadoras y software porque son más complejos, están compuestos por muchos elementos y están basados en formas especializadas de conocimiento.

Sobre el mismo punto de inflexión, pero desde una óptica de la movilidad urbana distinta, Georges Amar (2011) defiende que una de las consecuencias del desarrollo de las tecnologías de información y comunicación es que el paradigma de la movilidad urbana deja de ser entendido por el concepto de tránsito y pasa a ser visto por la “religancia”. El concepto de religancia se localiza en el enlace entre comunicación, movilidad urbana y tecnología. La comunicación acá es tomada desde una mirada que prioriza la producción de informaciones.

Según Amar, en gran medida, el pasaje desde el paradigma clásico de transporte hacia el de movilidad urbana actual está determinado por el enfoque dado al sujeto. Esta movilidad tiene como modelo de referencia el sujeto y sus actividades, entre las cuales están moverse, escoger, realizar combinaciones, entre otras (Amar, 2011, p. 33). Así el centro de la movilidad basada en el concepto de religancia no radica en los modos de transporte (tren, coche, colectivos, bici, avión, etc.) y su función estricta de desplazamiento. La movilidad religante enfoca los sujetos, sus actividades y los usos posibles de los modos de transporte con el entorno tecnológico.

El impacto de la tecnología en la movilidad también genera efectos relevantes en los estudios sobre el fenómeno. En el próximo apartado, exponemos un panorama de las teorías, disciplinas, conceptos y nociones que analizan la movilidad, la comunicación móvil y los medios locativos.

---

<sup>54</sup> Del original: “Software, we might say, writes mobility.” (Sheller & Urry, 2006b, p. 222)

### 3.3 – La movilidad, la comunicación móvil y los medios locativos

La movilidad vista desde el nuevo paradigma conceptual amplía la mirada sobre la experiencia social de la movilidad, potencializa el aspecto interdisciplinar del fenómeno e inserta entre los cuestionamientos la exclusión/inclusión social y la utilización de las nuevas tecnologías. Desde que empezamos la investigación bibliográfica de este trabajo notamos que, respecto de la movilidad, en líneas generales, los estudiosos del área se dedican a entender las prácticas de movilidad en las ciudades, el uso de los dispositivos tecnológicos y también las transformaciones en la sociabilidad provocada por la creciente presencia de las tecnologías en nuestras vidas.

Dentro de este panorama, Adriana de Souza e Silva & Sheller (2015, p. 1) identifican una distinción entre los estudios sobre movilidad, comunicación móvil y medios locativos. Según la lectura de las autoras, las tres áreas constituyen campos paralelos, que pocas veces se articulan.

Comunicación móvil, movilidad y medios locativos crecieron como áreas de investigación independientes sin reconocer que las prácticas en torno de la movilidad, las tecnologías móviles y la conciencia locativa se están transformando en elementos clave para entender las relaciones sociales, espaciales y culturales en el mundo actual.<sup>55</sup> (de Souza e Silva & Sheller, 2015, p. 2, traducción mía)

En la publicación *Mobility and Locative Media* (2015), las autoras compilan trabajos de estudiosos que exploran las intersecciones entre las tres áreas. “Estudiar movilidad hoy significa involucrarse con tecnologías de comunicación móvil y medios locativos. Igualmente, los estudios de comunicación móvil requieren un entendimiento de las prácticas de movilidad.”<sup>56</sup> (de Souza e Silva & Sheller, 2015, p. 5, traducción mía)

A lo largo de nuestra investigación, establecemos conexiones entre estas tres áreas. En el capítulo anterior, mostramos el carácter interparadigmático de esta

---

<sup>55</sup> Del original: “Mobile communication, mobility, and locative media grew as independent research areas out of the recognition that new practices around mobility, mobile technologies, and location-awareness are becoming key elements to understand social, spatial, and cultural relationships in today’s world.” (de Souza e Silva & Sheller, 2015, p. 2)

<sup>56</sup> Del original: “Studying mobilities today means engaging with mobile communication technologies, and locative media. Likewise, mobile communication studies require an understanding of mobility practices.” (de Souza e Silva & Sheller, 2015, p. 5)

investigación en el ámbito de los estudios de la comunicación móvil. En el presente capítulo evidenciamos su carácter interdisciplinar, involucrando no solamente perspectivas teóricas y metodológicas sobre la movilidad desde la sociología, la antropología, la comunicación, la geografía, la arqueología, la ingeniería, sino que más allá de eso, articulamos esos campos científicos en nuestro texto.

Obviamente, por limitaciones propias de nuestra formación profesional, no es posible abarcar las especificidades de todas estas disciplinas que mencionamos. Sin embargo, es posible producir conexiones entre las áreas. Por tanto, si por un lado Adriana de Souza e Silva & Mimi Sheller (2015) revelan una brecha entre las tres perspectivas de investigación, por otro identifican la necesidad de explorar y desafiar las fronteras conceptuales que las distancian. De acuerdo con las autoras, al tensionar estas limitaciones pueden emerger nuevas ideas y conocimiento (de Souza e Silva & Sheller, 2015, pp. 1–2).

En nuestra investigación, trabajamos teóricamente textos de autores de cada una de estas áreas. Ciertamente, nuestro enfoque está en el campo de las ciencias sociales, pero no dejamos de establecer conversaciones con otros campos. El objetivo no es lograr el conocimiento de otras áreas en su plenitud, pero sí abrir los canales para el diálogo entre ellos. Es ahí que situamos nuestro trabajo, es de esta manera que proponemos mirar la experiencia de movilidad en el mundo actual.

Tradicionalmente, los estudios de comunicación móvil se centran en el aspecto comunicacional de los teléfonos celulares, desde las potencialidades de sus mensajes, hasta su uso y apropiación por parte de los sujetos. En el capítulo anterior de esta tesis mostramos los distintos paradigmas de los estudios de la comunicación que vienen acompañando el desarrollo de los dispositivos móviles. En el mismo capítulo, definimos que nuestro trabajo hace una aproximación epistemológica entre distintos paradigmas. En este momento, considerando los aportes de las autoras recién mencionadas, avanzamos hacia un abordaje que también es interdisciplinar.

Al situar la investigación en las brechas o en los bordes de las disciplinas, entendemos que desde ahí estamos estableciendo conexiones entre ellas, contribuyendo al entendimiento de los procesos y las prácticas sociales de movilidad y también para la producción del conocimiento científico. El abordaje de los estudios de comunicación móvil aporta con percepciones respecto de los

formatos y contenidos, además de su utilización en la vida cotidiana por los habitantes. Al igual que estudiar las posibilidades de comunicación y sus condicionantes tecnológicos, reflexionar sobre los medios locativos es estar a la par de los soportes y plataformas de creación de las herramientas tecnológicas. A su vez, los estudios sobre la movilidad son iluminadores en relación a las prácticas de desplazamiento en las ciudades así como a los condicionamientos históricos y estructurales de orden social, económico, político y cultural.

A pesar de las distinciones entre los campos mostrada por De Souza & Sheller (2015), las mismas autoras compilan una serie de estudios que se caracterizan por establecer un diálogo interdisciplinar, realizado en la frontera entre esas áreas. En este panorama, Licoppe & Figeac (2015) señalan las limitaciones de los métodos tradicionales de investigación empírica, como las entrevistas y encuestas, así como del abordaje cuantitativo de gran volumen de datos, en revelar resultados satisfactorios sobre cómo la tecnología interfiere en la creación de nuevos padrones de actividades sociales.

Los autores exponen la fragilidad de las conclusiones de trabajos que se proponen entender la multiactividad, es decir, la división de la atención de los usuarios entre las miradas hacia sus teléfonos celulares y las otras actividades en curso fuera de la pantalla. Para sobrellevar esas limitaciones, Licoppe & Figeac (2015) proponen un método que mezcla la grabación de videos y capturas de las pantallas de los usuarios para registrar situaciones de desplazamiento en los trayectos entre casa y trabajo. La investigación busca entender la movilidad, las comunicaciones móviles y la multiactividad.

El método propuesto posibilita grabar la experiencia visual de los habitantes, además de seguirlos en situaciones cotidianas. Según los autores, por medio del uso de una cámara incorporada en unos anteojos y un sistema de captura de las pantallas del teléfono celular de los usuarios, es posible observar los cambios de mirada del usuario hacia el dispositivo móvil u otros lugares y también los ritmos de tiempo entre las distintas actividades, además de percibir los gestos y la conducta corporal de los usuarios mientras manipulan los dispositivos móviles.

La investigación encara las actividades diarias de desplazamiento de los sujetos como una muestra desde la cual se puede ver la renovación del proceso de estandarización de las actividades sociales con la influencia de los comportamientos basados en el desarrollo de la tecnología móvil (Licoppe &



Figeac, 2015, p. 49). Entre sus hallazgos, los autores señalan la contrariedad de sus apuntes respecto de las estrategias convencionales de diseño centradas en la fluidez de los usos de las tecnologías móviles. Según sostienen “los usuarios necesitan apartar la mirada de la pantalla del teléfono para administrar otras actividades sociales, como las involucradas en el desplazamiento diario”<sup>57</sup> (Licoppe & Figeac, 2015, p. 62, traducción mía). De esta manera, este tiempo de desvío de mirada debe ser considerado por los diseñadores de las aplicaciones.

En una investigación de carácter similar, Schwartz (2015, p. 85) analiza las tensiones e implicaciones en la manera en que las interacciones en línea instrumentan y mantienen las conexiones entre personas y lugares. El autor centra su investigación en la aplicación *Foursquare*.

La metodología comprende entrevistas con 25 usuarios de la *app* que son analizadas desde tres categorías: nombramiento de lugares, propiedad y eventos. El autor utiliza como fundamento teórico la teoría de “apego al lugar”<sup>58</sup>, según Altman & Low (1992).

A partir de eso, el autor defiende que las interacciones entre usuarios y espacio en *Foursquare* forman parte de una noción más amplia llamada de “apego en línea al lugar”<sup>59</sup>. La expresión designa una conexión personal *online* y *offline* con lugares físicos mediada por tecnología de base locativa (Schwartz, 2015, p. 86).

En la misma dirección, el estudio de Özkul (2015) indica que el uso de informaciones de localización crea una reconexión con los lugares, permitiendo que los usuarios exploren los sentidos ocultos y también reasignen otros a los lugares. Según concluye, “la ciudad se expande, revelando lo oculto y lo no visto, permitiendo a los usuarios de tecnologías de comunicación móvil experimentar nuevos aspectos de las interacciones sociales y espaciales con su ambiente físico”<sup>60</sup> (Özkul, 2015, p. 113).

---

<sup>57</sup> Del original: “Users need to gaze away from the smartphone screen to manage other social activities, such as involvement in daily commuting.” (Licoppe & Figeac, 2015, p. 62)

<sup>58</sup> Traducción libre para “Place Attachment”.

<sup>59</sup> Traducción libre para “On line Place Attachment”.

<sup>60</sup> Del original: “The city expands, revealing the hidden and unnoticed, allowing the users of mobile communication technologies to explore and experience new aspects of spatial and social interactions with their physical environment” (Özkul, 2015, p. 113).

Por tanto, la investigación de Özkul pretende demostrar cómo la utilización de la información de localización puede renovar los sentidos de lugares y reconfigurar las prácticas espaciales. Su planteamiento tiene como eje dos cuestionamientos principales: (1) ¿cómo las personas identifican sus ubicaciones físicas en las actividades diarias? y (2) ¿de qué manera ellos se refieren a o evocan el lugar mientras usan las tecnologías de comunicación móvil?

Özkul también percibe una fragilidad en la bibliografía sobre medios locativos y móviles. Según sostiene el autor, la literatura sobre las tecnologías de comunicación móvil se dedica principalmente a las transformaciones en las prácticas cotidianas sociales y espaciales, en el sentido de que el enfoque de los estudios sobre los medios locativos se direcciona a analizar aplicaciones con base locativa y su uso en el día a día. Para él (Özkul, 2015, p. 101), los estudios de ambas áreas carecen de investigaciones de carácter empírico para examinar cómo las personas realmente utilizan la información de localización en sus vidas.

Por eso, en su investigación, Özkul realizó treinta entrevistas con usuarios de teléfonos inteligentes en Londres durante el año de 2011. Con este material él pudo analizar las conexiones entre la utilización de la información de localización en *smartphones* y también la reconfiguración del lugar.

Un aporte interesante de su texto es la discusión sobre la percepción de que los lugares y las localizaciones pierden importancia en la movilidad cotidiana. En contra de estudiosos que identifican la movilidad en oposición a lugar (Simonsen, 2008), la movilidad como un sentido de desapego al lugar (Meyrowitz, 1985; Relph, 1976), también como falta de conexión y comprometimiento (Larsen & Urry, 2008, p. 92), además de llevar a una aceleración de la erosión del lugar (Augé, 1995), Özkul defiende que la comunicación móvil aumenta las chances de conectarnos con nuevos lugares, mientras ayuda a mantener viejas conexiones (Özkul, 2015, p. 103). Hoy, las complejas redes de información compuestas por personas y dispositivos en las ciudades hacen que percibamos los lugares más allá de lo que se presenta físicamente frente a nosotros.

Por lo tanto, evidenciamos el aspecto interdisciplinar de los estudios sobre la movilidad en el contexto tecnológico contemporáneo. Hasta acá mostramos cómo estudiosos de las ciencias sociales, antropología, comunicación y ciencias de la computación investigan la movilidad desde sus distintos intereses, teorías y

métodos. Desde acá, avanzamos por definir los conceptos y nociones que nos guían en nuestra investigación.

### **3.4 – La movilidad urbana cotidiana: el concepto de movilidad desde las prácticas sociales**

En *¿Qué es la movilidad?* (2012, p. 63), Andrea Gutiérrez argumenta que la dificultad de articulación de un cuerpo teórico sobre la movilidad hace que los avances en el área se dispersen y que la discusión sea carente de consistencia y profundidad. Al mismo tiempo en que percibe una amplia y calificada producción teórica, la autora entiende que la insuficiente explicitación del concepto y la variedad en que es usado contribuyen a eso. Además, la indefinición sobre los matices que componen el concepto de movilidad impactan sobre otras nociones que son centrales para el entendimiento del fenómeno, como la de transporte y desplazamiento, por ejemplo.

Para Gutiérrez (2012, p. 63), “recrear los conceptos permite revisar las mediciones y, consecuentemente, las evaluaciones y la toma de decisión”. En este apartado de capítulo, guiados por las reflexiones de la autora, tratamos de definir la movilidad y también avanzar en los conceptos que se relacionan con el proceso de desplazamiento en las ciudades.

Para definir la movilidad, la autora parte de la observación de que el encuentro entre el sujeto con el espacio pone en juego materialidades e inmaterialidades. Según Gutiérrez, la movilidad no está determinada únicamente por la satisfacción de las necesidades de los habitantes de las ciudades en llegar a lugares. “Las prácticas, pues, albergan una doble condición – material e inmaterial – que acompaña la construcción social del espacio, su dotación de sentido y su apropiación.” (Gutiérrez, 2012, p. 64) Como materialidades, la autora lista los objetos y lugares; como inmaterialidades, pautas de acción, códigos, valores e intenciones.

Entonces, se empieza a vislumbrar un campo de conocimiento que define la movilidad urbana como “práctica social de desplazamiento territorial” (Gutiérrez, 2012, p. 65), que incluye las prácticas sociales de desplazamiento de: (1) la

movilidad cotidiana, la movilidad residencial y la profesional<sup>61</sup>; (2) las personas y sus bienes; y (3) las personas físicas o jurídicas (empresas, organizaciones, etc.). (Gutiérrez, 2012, p. 65)

Antes de avanzar, es imprescindible entender las limitaciones conceptuales entre movilidad y transporte. La distinción entre los dos términos es evidenciada a partir de la emergencia de los estudios del nuevo paradigma de la movilidad, en que se pone en evidencia a los sujetos, enfatizando lo cultural y lo subjetivo del desplazamiento.

Ambos conceptos, movilidad y transporte, tienen en común su objeto de estudio: el desplazamiento de las personas y sus bienes en el territorio. Sin embargo, se distinguen porque la movilidad es entendida “como una performance en el territorio” (Gutiérrez, 2012, p. 65), en cuanto que el transporte es “el medio o vector que realiza el desplazamiento” (Gutiérrez, 2012, p. 65).

Sin embargo, Jirón destaca la importancia de no reducir la movilidad al movimiento. “Como se estableció anteriormente, la movilidad se refiere a la práctica social de desplazarse a través del espacio-temporal, y no solo al mero acto de movimiento de algo o alguien, que se refiere al transporte.” (Jirón et al., 2010a, p. 27)

Además, si la movilidad es material e inmaterial o subjetiva así también es su objeto de estudio: el viaje. O sea, “el desplazamiento de bienes y personas en el territorio puede ser pensado, tanto desde su dimensión material, como desde su dimensión simbólica y subjetiva” (Gutiérrez, 2012, p. 66). En otras palabras, el viaje es una práctica social de desplazamiento en un territorio, cuya comprensión e interpretación incluye lo que es materializado y lo materializable o no-materializado.

Es así que Gutiérrez denomina el objeto de estudio de la movilidad como práctica de viaje. Según la autora, las prácticas de viaje están inscritas en el contexto de tres universos analíticos de viaje: (1) de la movilidad concebida<sup>62</sup>, (2)

---

<sup>61</sup> La autora entiende que la movilidad cotidiana está vinculada a la migración pendular entre el hogar y el trabajo u otras actividades. La residencial está ligada al mercado inmobiliario. A su vez, la profesional, al mercado de trabajo. (Gutiérrez, 2012, p. 62)

<sup>62</sup> La autora la define como las opciones de viaje concebidas por la persona en un contexto social.

de la movilidad efectiva<sup>63</sup> y (3) de la movilidad realizada<sup>64</sup>. Como la propia investigadora explica:

Los viajes realizados, al igual que un iceberg, son la parte visible o emergente de un universo mayor cuyo alcance deviene de lo que el propio sujeto en contexto social (espacial y temporalmente situado) concibe. El viaje realizado muestra la elección de un grupo social según un abanico de opciones conocidas de viaje. (Gutiérrez, 2012, p. 67)

A partir de esos universos, se puede mirar qué hacen los viajeros, cuáles son sus limitaciones, elecciones y preferencias. Es más, podemos volver a la distinción entre transporte y movilidad, para señalar como Gutiérrez (2012, p. 68) que si bien la movilidad y el transporte comparten el mismo objeto de estudio, no investigan el mismo universo, siendo el transporte insuficiente para estudiar la movilidad, la cual abarca una extensión más amplia de estudio.

Otro aporte de la autora para el estudio de la movilidad es su entendimiento desde dos enfoques: uno ontológico y uno teleológico. Desde el ontológico podemos entender los viajes, el desplazamiento en sí. Pero la movilidad es realizada con fines que van más allá de vencer un trayecto y llegar a un lugar. La movilidad tiene un sentido más amplio relacionado a satisfacción de alguna necesidad o deseo de las personas. En este sentido se configura el enfoque teleológico, desde el cual es posible entender las prácticas sociales de viaje.

El desplazamiento en el territorio es uno entre lugares, pero su finalidad no son lugares. Son actividades, servicios, bienes situados en lugares. Estudiar la movilidad como práctica social de viaje es estudiar una performance en el territorio “a partir” de la satisfacción de necesidades y/o deseos de desplazamiento. Es posible, pues, distinguir entre una definición ontológica de la movilidad y otra teleológica. Es posible, asimismo, aplicar esta distinción a la unidad de estudio, y definir el viaje como un desplazamiento material de personas y bienes que requiere superar una distancia física y satisfacer una necesidad o deseo. (Gutiérrez, 2012, p. 68)

---

<sup>63</sup> La autora la define como las opciones de viaje consideradas posibles por la persona en su contexto social.

<sup>64</sup> La autora la define como las opciones de viaje que la persona en determinado contexto selecciona y realiza.

En el mismo texto, Gutiérrez indica métodos, herramientas y da orientaciones sobre el uso de datos indicadores cuali y cuantitativos para revelar aspectos de la movilidad. En el próximo capítulo, exponemos cómo esos recursos serán utilizados en nuestro trabajo.

En este momento, nos limitamos a analizar la importancia de la movilidad cotidiana en la organización de las prácticas sociales de desplazamiento. Jirón entiende “la movilidad cotidiana urbana como aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jirón et al., 2010b, p. 24). Para dar cuenta de este fenómeno, estudiosos del área necesitan estar atentos a su multiplicidad e hibridismo.

Entonces, la autora propone absorber en sus estudios los aspectos distintivos de la movilidad. Desde esta perspectiva, Jirón identifica una doble exclusión referente a (1) un acceso urbano limitado a los bienes, productos y servicios existentes y (2) una fijación espacial con vulnerabilidad aglomerada, creando ciudades segregadas pero también paralelas, donde la gente suele solaparse pero no realmente encontrarse (Jirón et al., 2010b, p. 30).

Jirón también sostiene que pensar la exclusión social desde la movilidad cotidiana urbana permite analizar críticamente su carácter multidimensional, relacional y dinámico. El carácter multidimensional de la exclusión social visto desde la movilidad engloba aspectos de la desigualdad social y de la segregación espacial en las ciudades. Es por eso, un abordaje que requiere incrementar el nivel de complejidad en los análisis. En las palabras de Jirón, “el carácter multidimensional de la exclusión social se manifiesta principalmente en el acceso diferenciado y desigual a medios y mecanismos de movilidad urbana cotidiana, y por consiguiente, a los bienes, productos y servicios materiales y simbólicos disponibles dentro de una sociedad urbana” (Jirón et al., 2010b, p. 31).

Muchas veces tomados como sinónimos, cada uno de esos conceptos – desigualdad, exclusión y segregación – presentan particularidades sutiles pero importantes que los diferencian entre sí en el análisis de los procesos. “La desigualdad se refiere al proceso de posicionamiento, distribución y apropiación de los recursos sociales, políticos, económicos y culturales entre los miembros de la sociedad, incorporando no solo recursos materiales sino también a recursos

inmateriales como tiempo, poder, libertad, redes sociales, etc.” (Jirón et al., 2010b, pp. 31–32)

La desigualdad entonces no está basada únicamente en la posición de clase de los sujetos, sino que dice respecto a identidades de género, etnia, cultura, religión y sexualidad. A su vez, la exclusión está ligada a limitaciones de acceso y participación a los recursos, obstaculizando la participación y la inserción de determinados miembros o grupos de la sociedad en las dinámicas y procesos de desarrollo.

La óptica de la segregación residencial tiende a mirar esos procesos de manera fija, en que no se consideran las actividades laborales, educacionales, recreacionales de las personas, por ejemplo. Además, esta perspectiva enfatiza el examen de los factores socioeconómicos que operan en la conformación de esos espacios de segregación. Sin embargo, no incluye en su análisis las variables de carácter social y cultural también presentes “en los procesos de desigualdad y exclusión social urbana como son los factores étnicos, de género, grupo etario, ciclo de vida, discapacidad, entre otros” (Jirón et al., 2010b, p. 36).

Aún según Jirón, el entendimiento relacional de la movilidad va más allá de la cercanía o lejanía entre locales y grupos sociales en la ciudad. Para la autora, lo fundamental de este carácter tiene que ver con que “cuando alguien vive una situación de exclusión, alguien está excluyendo. (Jirón et al., 2010b, p. 37)”. También el aspecto relacional no se limita a las relaciones entre las personas. Desde la perspectiva de la movilidad urbana cotidiana se puede decir que los habitantes generan relaciones sociales entre sí y también entre ellos y el espacio urbano.

De acuerdo con Jirón (2010b, p. 38), “el carácter dinámico de la desigualdad y la exclusión social hace referencia a la experiencia del espacio-temporal característica de las sociedades urbanas contemporáneas.” Está relacionada al carácter dinámico de las experiencias de movilidad y del cotidiano de las personas.

Otro set de propiedades importantes referentes a la movilidad están en *The Routledge Handbook of Mobilities* (Peter Adey, Bissell, Hannam, Merriman, & Sheller, 2014c). Entre las cualidades de la movilidad que señalan, los autores traen textos específicos sobre (1) fricción, (2) lentitud y desaceleración, (3) distancia y proximidad, (4) localidad de la red, (5) ética y responsabilidades, (6) tiempos, (7) ritmo y arritmia, (8) entusiasmo.

Según el planteo de los autores, estas cualidades se articulan entre sí a través de las dimensiones de velocidad, distancia y tiempo. Ellos trabajan la fórmula matemática  $\text{velocidad} = \text{distancia} / \text{tiempo}$  ( $v=d/t$ ) para mostrar que estas características se alteran con el movimiento.

Si bien la fórmula que utilizan ayuda a entender tres características principales de la movilidad – su velocidad, la distancia viajada o recorrida y su temporalidad (Peter Adey et al., 2014c, p. 8) –, pensamos que es muy importante pensar también de acuerdo con lo que propone Cresswell (2006, pp. 4–6). En un intento de resumir la reflexión de Cresswell en una fórmula, Adey et al. (2014c, p. 8) indica que el autor piensa la movilidad bajo el cálculo:  $\text{movilidad} = \text{movimiento} + \text{sensido} + \text{poder}$ .

Entender la ecuación de Cresswell nos ayuda a definir conceptos básicos con los cuales operamos cuando estudiamos la movilidad. Empezamos por la distinción entre movimiento y movilidad. Según Cresswell, el “movimiento es el hecho general del desplazamiento antes de considerar el tipo, las estrategias y las implicaciones sociales de ese movimiento”<sup>65</sup> (Cresswell, 2006, p. 3, traducción mía). Es decir, el movimiento es la dinámica de desplazamiento sin contenido, aparentemente natural, destituida de sentido, historia e ideología.

De acuerdo con Cresswell (2006, p. 3), si el movimiento es la dinámica equivalente a ubicación, la movilidad es la dinámica equivalente a lugar. La asertiva expone la distinción entre ubicación y lugar. El lugar es la ubicación imbuida de sentido y poder. “Un lugar es un centro de sentido – nos apegamos a él, peleamos por él y excluimos personas de él –, lo experimentamos”<sup>66</sup>. (Cresswell, 2006, p. 3, traducción mía)

Otra importante distinción entre movimiento y movilidad está ligada a las nociones de tiempo y espacio. El movimiento está hecho de tiempo y espacio; la movilidad está compuesta de elementos de tiempo social y de espacio social (Cresswell, 2006, p. 4). El movimiento implica un pasaje de tiempo y una travesía de espacio. El autor señala que tiempo y espacio forman el contexto del movimiento a la vez que son un producto del movimiento. Entonces, “las personas

---

<sup>65</sup> Del original: Movement is the general fact of displacement before the type, strategies, and social implications of that movement are considered. (Cresswell, 2006, p. 3)

<sup>66</sup> Del original: A place is a center of meaning – we become attached to it, we fight over it and exclude people from it – we experience it. (Cresswell, 2006, p. 3)



y los objetos en movimiento son agentes en la producción del tiempo y del espacio”<sup>67</sup> (Cresswell, 2006, p. 4, traducción mía).

La movilidad es parte de la producción social del tiempo y del espacio. “La movilidad, como un producto social, no existe en el mundo abstracto del tiempo y del espacio absolutos, pero es un mundo lleno de sentido de espacio social y de tiempo social.”<sup>68</sup> (Cresswell, 2006, p. 5, traducción mía) De esta manera, el movimiento pasa a ser movilidad cuando deja de ser entendido por su tiempo y espacio absolutos y abstractos, siendo un factor importante en la producción social del tiempo y del espacio. Entonces, la movilidad es el movimiento imbuido de sentido y poder, como resume la ecuación de Adey et al. que mencionamos arriba.

Las especificidades que tratamos en este texto componen la definición de movilidad con la cual trabajamos en nuestra investigación. Dentro de este panorama teórico nos insertamos para entender la experiencia cotidiana de movilidad actualmente marcada por la mediación de dispositivos tecnológicos y de posibilidades de comunicación.

Este conjunto de cambios produce combinaciones novedosas y titilantes de presencia y ausencia de personas, enemigos y amigos. Las nuevas movilidades están dando lugar a nuevas y sorprendentes combinaciones de presencia y ausencia a medida que el nuevo siglo se desarrolla caóticamente.<sup>69</sup> (Sheller & Urry, 2006b, p. 222, traducción mía)

También pensamos que para acompañar esas transformaciones son necesarias teorías y métodos móviles. En este capítulo, repercutimos el giro de la movilidad en sus preceptos teóricos desde las ciencias sociales y la geografía, buscando conexiones con la comunicación. En el próximo capítulo mostramos el proceso de elaboración de una metodología que fue configurada según esos fundamentos.

---

<sup>67</sup> Del original: Moving people and objects are agents in the production of time and space. (Cresswell, 2006, p. 4)

<sup>68</sup> Del original: Mobility, as a social product, does not exist in an abstract world of absolute time and space, but is a meaningful world of social space and social time. (Cresswell, 2006, p. 5)

<sup>69</sup> Del original: This set of changes thus produces novel and ‘flickering’ combinations of presence and absence of peoples, enemies and friends. New mobilities are bringing into being new surprising combinations of presence and absence as the new century chaotically unfolds. (Sheller & Urry, 2006b, p. 222)

## Capítulo 4 – Aproximaciones teórico-metodológicas para mirar la experiencia de movilidad mediada por dispositivos móviles

Methods and theories will need to be ever on the move to keep up with these new forms of mobilities, new systems of scheduling and monitoring, and new pervasive modes of mobilised social inclusion/exclusion [...].  
(Sheller & Urry, 2006b, p. 222)

Un trabajo de investigación doctoral puede ser pensado como un recorrido, un trayecto. Para el trabajo que acá presentamos esta metáfora es muy apropiada. Sabemos que la trayectoria de cualquier investigación comprende el camino que el investigador recorre. Para nuestro estudio, nos parece muy adecuado tener esta perspectiva, debido a las particularidades del tema y de los interrogantes.

De esta manera, constituimos nuestro recorrido de investigación articulando conceptos y nociones de la comunicación y la movilidad, considerando sus potencialidades de desarrollo y limitaciones de acceso y experiencia. En este capítulo, hacemos un relato del proceso de investigación desde el punto de vista teórico-metodológico. Por eso, está dividido en tres momentos que son determinados por los cambios en la manera como nos acercamos al objeto de investigación: (1) de aproximación sistémica, (2) de aproximación descriptiva y cultural, y (3) de aproximación interpretativa y reflexiva.

El primer momento consiste en nuestro acercamiento inicial al tema de investigación, cuando delineamos un primer mapa para explorar y tensionar teorías, conceptos y nociones con el objeto de estudio. En este momento, teníamos como base teórica los conceptos de Georges Amar (2011) juntamente con las características del periodismo digital (Bardoel & Deuze, 2001; Canavilhas, 2003, 2008, 2009, 2014b; Canavilhas & Rodrigues, 2017; Canavilhas & Santana, 2011; Mielniczuk, 2001, 2003; Mielniczuk & Palacios, 2001; Palacios, 1999, 2003; Palacios & Cunha, 2012).

Entendíamos esas nociones como potencialidades de desarrollo tecnológico y sistémico. Por otro lado, nos propusimos pensar más allá de las potencialidades y hacer un razonamiento crítico en relación a esos conceptos como una manera de ubicar la investigación en Latinoamérica, más específicamente, en la Ciudad

Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Nos pareció que esas categorías iniciales funcionaban para describir sistemas en situaciones ideales para contextos socioeconómicos y culturales muy específicos.

El segundo momento de aproximación reúne las interpelaciones del contexto cultural relacionadas con la experiencia de moverse por Buenos Aires. Tras reflexionar sobre las prácticas sociales involucradas en el desplazamiento de las personas por la ciudad – las fricciones, los roces, las miradas, los toques, las sensaciones, las caminatas, la inmovilidad, etc. – buscamos nociones teóricas para mirar y describir esos procesos incluyendo la comunicación y la movilidad desde una perspectiva inclusiva y equitativa. Entonces, construimos una propuesta de recorrido basada en el estudio de las mediaciones (Martín-Barbero, 2002, 2008, 2009b, 2009a, 2009c; Serrano, 2008) en un contexto de avance de las tecnologías y de los recursos web (Canavilhas, 2014b; Palacios & Cunha, 2012; Scolari, 2008).

Finalmente, percibimos la necesidad de un nuevo diagrama capaz de guiarnos por un momento de reflexiones más allá de las descripciones de las prácticas. Entonces, asentamos los conceptos de migraciones, flujos, sujetos/objetos y redes/lugares sobre los ejes de tiempo y de espacio. En el seguimiento de este capítulo, detallamos nuestra metodología, las decisiones, los métodos y las técnicas usadas en cada etapa de la investigación.

#### **4.1 La aproximación sistémica: recorrido inicial basado en las potencialidades de la comunicación digital y de la movilidad urbana**

El abordaje de la investigación que planteamos inicialmente trataba de la producción de contenido informativo en dispositivos móviles (teléfonos inteligentes y *tablets*) como formas de optimizar aspectos de la experiencia de movilidad en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Como objeto de análisis, teníamos las aplicaciones disponibles en las tiendas en línea para teléfonos inteligentes y *tablets* en soportes iOS y Android. A partir de la articulación entre el periodismo digital móvil y la movilidad urbana, teniendo en cuenta sus posibilidades de desarrollo por medio de los avances en las tecnologías de información y comunicación, investigamos *apps* utilizadas por los usuarios del

transporte público argentino, en Buenos Aires, y que intentan potenciar sus experiencias, tornándolas más efectivas.

La idea de usar el trayecto como una metáfora para explicar la aplicación de los conceptos en nuestro trabajo surgió de la oportunidad de exponer en el Foro Internacional de Periodismo Digital (2014), en la Universidad Nacional de Rosario, en octubre de 2014. En este evento, presentamos la ponencia intitulada *Periodismo en dispositivos móviles: una contribución para la movilidad urbana por medio del paradigma de la religancia* (Durr Missau, 2015).

En este texto, empezábamos a reflexionar sobre la relación entre comunicación, periodismo y movilidad urbana. De esta manera, establecíamos las conexiones entre esas áreas buscando entender el impacto que tienen en los procesos sociales en la actualidad. La intención de investigar eso, más allá de entender las potencialidades del desarrollo tecnológico, era de conocer el contexto y las condiciones en que los sujetos los utilizaban, desde los formatos de contenido, rutinas profesionales, estrategias de comercialización y el uso por parte de las audiencias (Aguado & Martínez, 2008).

En este momento, la articulación entre las dos áreas – la comunicación social y la movilidad urbana – tenía como base el concepto “religancia”, que fue teorizado por Georges Amar, en el libro *Homo Mobilis - La Nueva Era De La Movilidad* (2011). En su publicación, Amar reflexiona sobre el cambio en el paradigma de la movilidad urbana tomando en cuenta la crisis de los sistemas de transporte en las ciudades y el desarrollo constante de las tecnologías de información y comunicación (TIC).

De acuerdo con la noción propuesta por Amar (2011, p. 77), atravesar distancias sirve para crear lazos. Según el autor, la movilidad urbana pasa a ser entendida por medio del término *religancia*, que está más allá de agotar su significado en relación a transporte, desplazamiento, tráfico o circulación. En pocas palabras, “el valor de la movilidad será cada vez más entendido en términos de religancia antes que de tránsito; o, para ser más precisos, como creación de lazos, de oportunidades y de posibilidades, más que como un puro y simple franqueo de distancias” (Amar, 2011, p. 72).

El autor propone campos inéditos de la innovación para solucionar los problemas de movilidad. Entre ellos está el campo de la información que es tratada por el concepto de *softmovilidad*. En esta perspectiva, la información se presenta

como: información-empoderamiento, *-software*, -serendipidad, -cooperativa o 2.0, y la inteligencia colectiva distribuida de la red.

La perspectiva de Georges Amar (2011) nos permitió entender el rol de las tecnologías de la información y de la comunicación en el paradigma actual en que se encuentran los sistemas de transporte en diferentes países del mundo. Más allá de entender sus especificidades, a través de sus nociones pudimos vislumbrar sus potencialidades.

En el ámbito del contenido informativo en dispositivos móviles, especificábamos como referentes teóricos de la investigación los estudios de João Canavilhas (2009, 2011, 2013a, 2014b) y de Juan Miguel Aguado & Inmaculada J. Martínez (2008). Por medio de sus apuntes, pudimos delinear las propiedades del contenido y de las aplicaciones para dispositivos móviles, además de tener los criterios necesarios para hacerlo.

De acuerdo con Aguado & Martínez (2008), en los últimos años, las comunicaciones móviles interfieren cada vez más la manera en que las informaciones se presentan al usuario y son producidas por los medios en distintas plataformas. En su reflexión, los autores (Aguado & Martínez, 2008, p. 109) proponen cuatro dimensiones para el impacto de la comunicación móvil en la información que designan algunas tendencias para su desarrollo. Ellas son: formatos de contenido, producción y estrategias de comercialización/distribución, rutinas profesionales y audiencias.

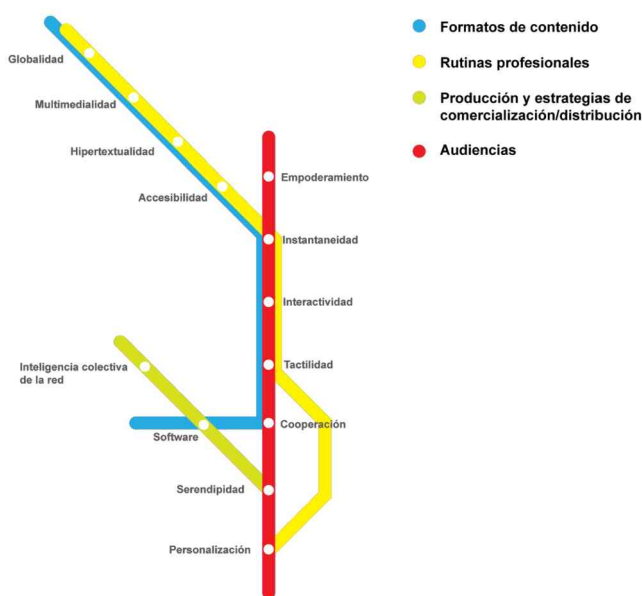
Para movernos por estas dimensiones, buscamos orientación en los estudios de João Canavilhas (2009, 2011, 2013a, 2014b). Son importantes referentes para el estudio de los contenidos producidos las siete características del periodismo digital que reúne en la publicación *Webjornalismo: 7 características que marcam a diferença* (Canavilhas, 2014b). Ellas son: hipertextualidad, multimedialidad, interactividad, personalización, perennidad/memoria, instantaneidad/actualización continua, y ubicuidad. En otra publicación, Canavilhas & Santana (2011, p. 55) listan seis características a las que el periodismo de plataformas móviles debe atender, las cuales son: accesibilidad, instantaneidad, multimedialidad, hipertextualidad, interactividad y globalidad. Estas últimas características son direccionadas para un estudio sobre la tendencia del periodismo con contenido de servicios.

Además, Palacios & Cunha (2012) apuntan la “tactilidad” como una propiedad a ser desarrollada en aplicaciones de periodismo móvil. La investigación de Palacios & Cunha (2012) empieza una reflexión sobre la historicidad y la conceptualización del término, sus potencialidades atribuidas a productos en general y también en relación al periodismo móvil.

Para visualizar la articulación que proponíamos, pensamos las categorías como un recorrido. Un trayecto que se iniciaba y que necesitaba ser puesto a prueba. El desafío que planteamos era investigar las combinaciones entre comunicación y movilidad con la finalidad de contribuir teóricamente al entendimiento de procesos sociales contemporáneos cada vez más mediatizados.

En este sentido, estructuramos nuestro recorrido de investigación con una metáfora de la representación gráfica de un sistema de movilidad (Figura 4.1.1). La investigación abarcaba cuatro dimensiones: formatos de contenido (línea azul), rutinas profesionales (línea amarilla), producción y estrategias de comercialización/distribución (línea verde) y audiencias (línea roja). En estas líneas empezamos a recorrer el tema de investigación con movimientos de ida y vuelta entre las categorías y muy atentos a las combinaciones entre ellas. Debido al carácter inicial en que se encontraba la investigación, decidimos enfocarnos en la construcción de un camino para que pudiéramos visualizar las categorías aunque fuesen de genealogías distintas.

**Figura 4.1.1** - Mapa del recorrido metodológico conceptual inicial



Fuente: Elaboración propia.

La representación visual del mapa fue concebida teniendo como eje estructural las Audiencias, porque es la dimensión que tiene más puntos de articulación con las otras. La inclusión de las categorías en cada una de las líneas está basada en una búsqueda bibliográfica inicial. De esta manera, a pesar de que sean de naturalezas y orígenes teóricos distintos, percibimos la articulación de los conceptos utilizados como parámetros de análisis.

La evaluación de las *apps* hechas con servicios relacionados a movilidad urbana fue realizada teniendo en cuenta la propuesta de Georges Amar (2011), al mismo tiempo en que propusimos una articulación con las nociones de João Canavilhas (2009, 2013a, 2014b; 2011). Propusimos también hacer el análisis en relación a las aplicaciones creadas con incentivo del gobierno en la página *BA Aplicaciones Móviles*<sup>70</sup>.

En líneas generales, eso resume el estado inicial de la investigación. Sin embargo, otros interrogantes se sumaron. Estos cuestionamientos iniciales contribuyeron para que hiciéramos una reflexión crítica en relación al propio trabajo y, de esta manera, tensionáramos los conceptos y nociones iniciales. Empezamos el estudio hablando de oportunidades, potencialidades y contribuciones; tras las interpelaciones de las disciplinas del doctorado, del trabajo de campo y de otras lecturas, pudimos pensar en otros términos y evaluar las condiciones de la ocupación/segregación espacial en la ciudad y del acceso igualitario de sus ciudadanos.

#### **4.1.1 Las brechas de la movilidad y de la inclusión digital**

Pensar la comunicación social desde su carácter dialógico, contrastivo y situado como mencionamos en el capítulo 2 impacta también la manera como se piensa la movilidad, porque posibilita reflexionar sobre ella como una práctica urbana desde donde también es posible leer la desigualdad social (Segura, 2012, p. 109). A partir de eso, buscamos entender mejor el espacio donde se desarrollan los procesos sociales que nos propusimos investigar. Por lo tanto, percibimos la

---

<sup>70</sup> Página en la web del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que compila las aplicaciones desarrolladas por el gobierno. URL: <http://www.buenosaires.gob.ar/aplicacionesmoviles>.

necesidad de mirar las brechas de la movilidad urbana y de la comunicación digital. Es decir, para comprender la movilidad urbana necesitamos abarcar, no solamente sus potencialidades, sino también conocer sus limitaciones, las cuales están relacionadas a fenómenos sociales, culturales, económicos y políticos.

Si seguimos con la metáfora del recorrido, podemos decir que visualizar las brechas, más allá de percibir adónde llegan las líneas o los caminos posibles, es entender cómo se dan los desplazamientos, quiénes están involucrados en el proceso y quiénes no, y cómo lo hacen. En pocas palabras, es establecer conexiones con los fenómenos sociales, políticos, económicos y culturales.

Según la conceptualización de Ramiro Segura (2012, p. 127), existen dos metáforas desde donde se puede pensar la ciudad: (a) como un mosaico, que enfoca las posiciones de los distintos grupos sociales y sectores en el espacio urbano; y (b) como flujo, la cual enfatiza su dinámica y fluidez. Para el autor, el reto es pensar la ciudad desde las dos miradas. En nuestra investigación, enfatizamos la ciudad por su aspecto dinámico, porque nuestro foco de interés es el desplazamiento. Sin embargo, entendemos la relevancia de considerar también la primera propuesta de mirada.

De acuerdo con las investigaciones de Caggiano & Segura (2014) y Segura (2012, 2014), es posible comprender la segregación espacial por medio de la investigación de las posiciones de grupos sociales y de su movilidad en los espacios urbanos. “El desafío consiste en mirar simultáneamente posiciones y movi­lidades, indagando cómo se entrelazan en los desplazamientos de los migrantes por la ciudad los límites y las fronteras con las relaciones y los intercambios.” (Segura, 2012, p. 128)

En este momento, identificamos un cambio teórico en nuestra propuesta de investigación, la cual pasa a considerar también los aspectos sociales implicados en la movilidad. En el planteo inicial, habíamos pensado la movilidad urbana desde una óptica direccionada a la solución de problemas de desplazamiento y acceso a oportunidades. Inicialmente, el trabajo fue construido por la óptica de un sistema, priorizando el desplazamiento y la efectividad del tránsito de los peatones. Sin embargo, tras las interpelaciones principalmente ligadas al conocer empírico de las prácticas de movilidad en la ciudad, el enfoque ha agregado la experiencia de los sujetos a la definición de movilidad como una “práctica social



de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jirón et al., 2010a, p. 24).

Este último enfoque considera la conformación del espacio urbano y la experiencia de los habitantes al moverse, buscando entender las consecuencias sociales, culturales, económicas y políticas. En esta perspectiva es importante mirar la exclusión social que se manifiesta “en el acceso diferenciado y desigual a medios y mecanismos de movilidad urbana cotidiana, y por consiguiente, a los bienes, productos y servicios materiales y simbólicos disponibles dentro de una sociedad urbana” (Jirón et al., 2010a, p. 31).

Estas ponderaciones conllevaron a que percibamos la investigación en el ámbito de las ciencias sociales más que en el área de la ingeniería. De esta manera, dejamos de cuestionar prioritariamente la efectividad del sistema; en cambio, buscamos entender las condiciones de exclusión y desigualdad que operan en la configuración del espacio urbano.

En *Homo Mobilis*, Georges Amar explica que “la virtud del nuevo paradigma de la movilidad urbana es redescubrir el valor de la relación en el marco de una evolución general de los comportamientos y de los valores, a los cuales las TIC han dado alas” (Amar, 2011, p. 17). Su perspectiva apunta a una situación prometedora en que la experiencia de moverse es caracterizada por la sinergia entre redes de flujos urbanos de naturalezas distintas, como por ejemplo: viajeros, informaciones, energías, mercancías, oportunidades, servicios, entre otros.

Por otro lado, nos pareció importante ampliar el análisis del impacto social de las TIC, incluyendo en el debate la brecha digital, un concepto importante para reflexionar sobre el desarrollo de oportunidades en distintas poblaciones y espacios urbanos. Según Camacho (2005, p. 63) hay tres enfoques por medio de los cuales se analiza la brecha digital: (1) de infraestructura, que comprende la posibilidad de acceso a dispositivos con conexión a internet, (2) de capacitación, el cual se refiere a la capacidad de usar las tecnologías; y (3) de uso de los recursos, que está relacionado a las limitaciones de las personas para utilizar los recursos disponibles.

En este momento de investigación identificamos la necesidad de delinear otro trayecto, porque pretendíamos abarcar y profundizar la discusión sobre la experiencia de la movilidad urbana en el contexto de la implementación de las

tecnologías de comunicación e información. Por el lado de la movilidad urbana, buscábamos entender la dinámica del espacio urbano en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Por otro lado, reflexionar sobre la brecha digital nos ayudó a leer las posibilidades y dificultades de sujetos y grupos sociales para disfrutar de las potencialidades de las nuevas tecnologías para la transformación de aspectos de su cotidianidad. En este punto, identificamos que el nuevo camino debería empezar a ser trazado desde definiciones y acercamientos más críticos respecto de los procesos de comunicación y movilidad.

En esta perspectiva, pasamos a entender la movilidad urbana desde un cambio paradigmático caracterizado tanto por sus potencialidades como por sus limitaciones. Entendemos el fenómeno desde su posibilidad de promover la inclusión y la exclusión social, tomando en cuenta la disparidad de condiciones de acceso a trabajo, servicios, derechos, placer y consumo.

La movilidad constituye un aspecto relevante en el panorama de segregación, pues actúa en las puertas de entrada a las posibilidades de apropiación de lugares (Jirón, 2009b, p. 188). Desde esta mirada, investigamos la movilidad, teniendo en perspectiva las particularidades del espacio urbano en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

#### **4.2 – La aproximación descriptiva y sociocultural: de rutas a encuentros, de (hiper)medios a (hiper)mediaciones**

De este modo, vimos la posibilidad de investigar no solo las características de los medios, sino también el impacto de los medios en las vidas y el uso de los medios por las personas relacionándolo con áreas distintas del conocimiento. Scolari (2008) piensa el proceso de comunicación más allá de la perspectiva de los medios digitales y de los procesos estrictamente de comunicación.

Según la mirada que propone, “las investigaciones deberían salir de la pantalla para analizar las transformaciones sociales que el desarrollo de las nuevas formas de comunicación está generando. La experiencia acumulada por las investigaciones etnográficas, los estudios culturales y la tradición comunicóloga latinoamericana constituyen una amplia base desde la cual abordar estos procesos.” (Scolari, 2008, p. 116)

Para Scolari (2008), la comunicación digital o interactiva es definida como comunicación hipermediática. Desde su mirada, la cual tiene como una de sus referencias el trabajo de Martín-Barbero (1987), el análisis del proceso de comunicación debe comprender no solamente los medios sino también las mediaciones. De este modo, el análisis del proceso de comunicación hipermediática se centraría en las hipermediaciones.

Al hablar de hipermediación no nos referimos tanto a un producto o un medio sino a procesos de intercambio, producción y consumo simbólico que se desarrollan en un entorno caracterizado por una gran cantidad de sujetos, medios y lenguajes interconectados tecnológicamente de manera reticular entre sí. (Scolari, 2008, p. 113)

Según el propio autor (Scolari, 2008), la noción de hipermediaciones debe mucho al concepto de mediaciones de Martín-Barbero (1987, 2002, 2009a, 2009c). En pocas palabras, la teorización de Scolari propone ubicar las mediaciones en el contexto de los medios digitales. Si bien el autor (Scolari, 2008, pp. 115–116) enumera diferencias importantes entre las dos nociones, él destaca que la distinción entre los dos términos no supone una ruptura teórica, sino un cambio de perspectiva. Desde una mirada que busca relacionar comunicación y movilidad, las dos nociones son importantes considerando que pueden ser examinadas como elementos de un proceso histórico.

En obra anterior a Jesús Martín-Barbero y Carlos Alberto Scolari, Manuel Martín Serrano <sup>71</sup> (2008) reflexiona sobre los cambios sociales, políticos, económicos y culturales mediados por los medios de comunicación en el período de transformación del capitalismo industrial al monopolista en el marco entre la Revolución de Mayo (1968) y el comienzo de la crisis económica en las sociedades de consumo de masas (1976). Serrano identifica la capacidad del sistema socioeconómico de absorber sus propias contradicciones e incorporarlas en su lógica de funcionamiento por medio de un estado permanente de crisis en que los sujetos son obligados a adaptarse constantemente.

Este mecanismo de ajustes es definido por Serrano como mediaciones sociales, las cuales impactan en los sujetos y las identidades. Serrano (2008, p. 21) explica que “para hacer frente a la crisis se espera que cada individuo “se cambie”

---

<sup>71</sup> La edición original del libro de Manuel Martín Serrano fue publicada en 1977.

cuantas veces sea necesario y tanto como resulte preciso. De esta forma se manejan las contradicciones sociales como desajustes individuales. Los conflictos que podían enfrentar a los sujetos con las instituciones se transfieren a las relaciones interpersonales”. La comunicación actúa en este contexto como mediadora entre los sujetos y las contradicciones con el objetivo de viabilizar los ajustes sociales.

Años más tarde, en 1987, en *De los medios a las mediaciones* (1987), Jesús Martín-Barbero designa como punto de partida para el análisis de los procesos de comunicación las mediaciones, las cuales define como “los lugares desde donde provienen las construcciones que delimitan y configuran la materialidad social y la expresividad cultural de la televisión” (Martín-Barbero, 1987, p. 232). De esta forma, las mediaciones son espacios donde se puede estudiar las transformaciones socioculturales y sus relaciones con los medios de comunicación social. En esta publicación, el autor delinea el “mapa nocturno” (Martín-Barbero, 1987, p. 229), el cual tiene la cotidianeidad familiar, la temporalidad social y la competencia cultural como mediaciones socioculturales.

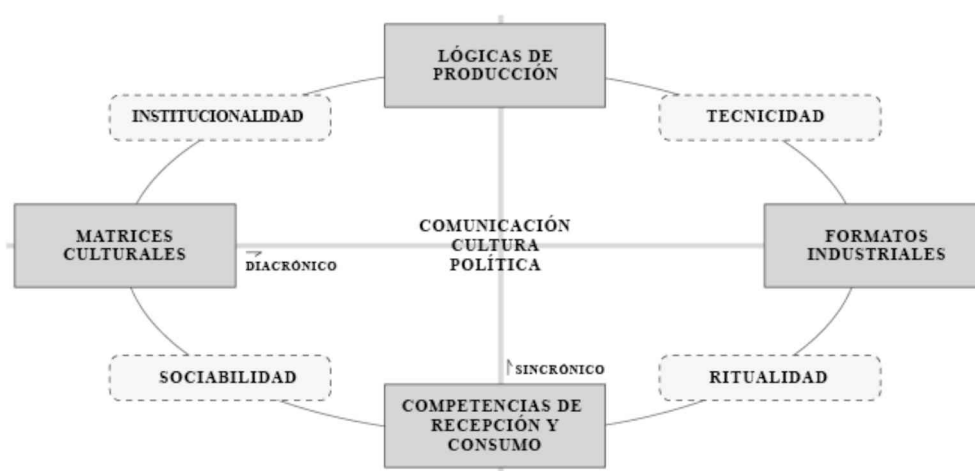
Años después, en *Oficio de Cartógrafo* (2002), Martín-Barbero presenta un nuevo mapa con el objetivo de abarcar las transformaciones sociales, políticas y culturales de la época en que los medios de comunicación social pasan a ser considerados protagonistas. El mapa de las mediaciones comunicativas de la cultura consiste en: institucionalidad, tecnicidad, ritualidad y sociabilidad. Estas mediaciones se organizan alrededor de dos ejes: uno diacrónico, que tensiona las Matrices Culturales y los Formatos Industriales; y uno sincrónico, que relaciona las Lógicas de Producción (LP) con las Competencias de Recepción y Consumo.

De este modo, el mapa de las mediaciones comunicativas de la cultura (Figura 4.2.1) fue configurado de manera que los regímenes de institucionalidad median las Matrices Culturales y las Lógicas de Producción. Entre las Matrices Culturales y las Competencias de Recepción y Consumo está la sociabilidad. La tecnicidad está ubicada entre las Lógicas de Producción y los Formatos Industriales. Además, entre las Competencias de Recepción y los Formatos Industriales, está la ritualidad.

Según Ronsini (2010, p. 9), se entiende que las Lógicas de Producción organizan las formas culturales de acuerdo con los intereses del Estado y del mercado en la regulación de los discursos a través de la técnica para atender a las

demandas de recepción y consumo, imbuidas de intereses políticos y económicos institucionalizados. Las LP se distinguen de la categoría Formatos Industriales, que designa el tratamiento de las formas simbólicas y su transformación en discurso. Las Matrices Culturales comprenden la articulación entre la producción hegemónica de los medios de comunicación con el imaginario subalterno. Las Competencias de Recepción y Consumo consisten en las prácticas sociales en que el sentido es producido.

**Figura 4.2.1** – Mapa de las mediaciones comunicativas da cultura (adaptado).



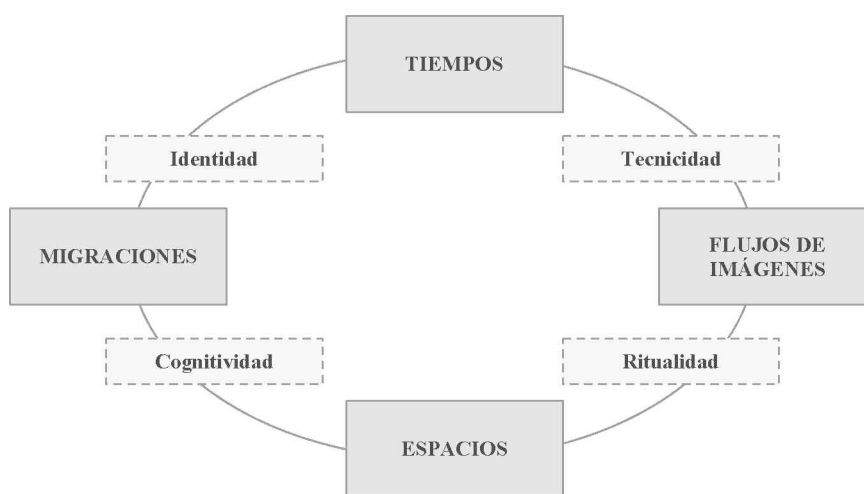
Fuente: adaptado de la versión publicada en Martín-Barbero (2008, p. 16).

Al caracterizar las mediaciones comunicativas, Martín-Barbero (2002) parte de lo que identifica como una nueva trama comunicativa de la cultura entre las matrices culturales y las mediaciones comunicativas. La sociabilidad designa las redes de relaciones cotidianas que los sujetos construyen al unirse, en las que fijan sus procesos primarios de interpelación, constitución e identidades (Martín-Barbero, 2002, p. 227). Las ritualidades determinan las formas y los ritmos de la comunicación, es decir, constituyen las gramáticas de acción que regulan la interacción entre los espacios y tiempos que los medios configuran. (Martín-Barbero, 2002, p. 228) La institucionalidad abarca los intereses económicos y políticos de los medios de comunicación y del Estado involucrados en la concepción estratégica de los productos culturales. (Martín-Barbero, 2002, p. 230)

La tecnicidad es del orden de los instrumentos, pero sobre todo se extiende a la sedimentación de los saberes y a la constitución de las prácticas (Martín-

Barbero, 2002, p. 231). La tecnicidad es más que herramientas técnicas, pues remite a nuevas prácticas; además, no abarca estrictamente habilidades, sino también las competencias de lenguaje. De esta forma, los cuestionamientos acerca de la tecnicidad apuntan a lo que el autor denomina nuevo estatuto social de la técnica, es decir, a “los modos como la tecnología va a moldear la cultura y las prácticas sociales”<sup>72</sup> (Ronsini, 2010, p. 9, traducción mía).

**Figura 4.2.2** – Mapa de las mutaciones comunicativas y culturales (adaptado).



Fuente: adaptado de la versión publicada en Martín-Barbero (2009a, p. 12).

En publicaciones más recientes Martín-Barbero (2009c, 2009a) elabora un nuevo mapa de los fenómenos relacionados a comunicación y cultura. El nuevo dibujo (Figura 4.2.2) destaca la investigación de las mutaciones comunicativas y culturales en que las mediaciones pasan a ser identidad, cognitividad, ritualidad y tecnicidad. Además, estas categorías median dos grandes ejes: Espacios/Tiempos y Migraciones/Flujos de Imágenes.

En el contexto de nuestro análisis, los modelos presentados por los autores mencionados no son excluyentes. Es decir, son modelos distintos que aportan diferentes posibilidades de mirar los fenómenos comunicacionales y culturales, pero que pueden ser articulados entre sí. El mapa de las mediaciones comunicativas de la cultura explica cómo los medios de comunicación asumen protagonismo en relación a la cultura y la política. A su vez, el mapa de las

<sup>72</sup> Del original: “Além disso, a tecnicidade aponta para os modos como a tecnologia vai moldar a cultura e as práticas sociais” (Ronsini, 2010, p. 9).

mutaciones comunicativas y culturales apunta las perspectivas posibles para que reflexionemos sobre el período actual de transformaciones.

El ejercicio reflexivo que hacemos comprende un breve análisis sobre la importancia de la noción de mediaciones para entender la articulación entre comunicación y movilidad en el contexto de las tecnologías digitales. Si pensamos las mediaciones desde su genealogía, encontramos contribuciones en el sentido de que:

1 – Las mediaciones sociales (Serrano, 2008), las mediaciones (Martín-Barbero, 1987, 2002) y las hipermediaciones (Scolari, 2008) proponen mirar cambios impulsados por desarrollos tecnológicos en momentos históricos de crisis o transición.

2 – Desde las tres perspectivas se puede mirar y analizar los medios, la vida cotidiana y los sujetos.

3 – Posibilitan visualizar un ecosistema donde los sujetos se interpelan mutuamente y también son interpelados. Es decir, un ambiente sociocultural en que los individuos se tocan, se chocan, se rozan, y en que hay fricciones entre sujetos, medios, modos de moverse y vivir.

Desde ahí, podemos pensar la relación entre movilidad urbana, comunicación y tecnología. No según proponen McLuhan (1985, 1996) y De Kerckhove (1999) como extensiones del cuerpo, sino como prácticas sociales y culturales restrictivas pero con potenciales emancipatorios y equitativos.

Pensando en esta dirección, en esta etapa de la investigación, articulamos las mediaciones sociales, las mediaciones y las hipermediaciones en una estructura teórico-metodológica conceptual que está representada por la *Figura 4.5.2.3*. En este esbozo de diagrama, tenemos las nociones de Migraciones, Rutinas Profesionales, Flujos de Informaciones y Datos, y Audiencias. Estas categorías están mediadas por Institucionalidad, Tecnicidad, Ritualidad y Socialidad.

Pensamos las nociones de migraciones y flujos de informaciones y datos a partir de lo que propone Martín-Barbero (2009a). Por un lado, el autor (Martín-Barbero, 2009a, p. 163) identifica grandes migraciones de población que se desplazan del sur hacia el norte; por otro, están los flujos virtuales, de imágenes e información, que van del norte al sur.

En nuestro trabajo, no tenemos los mismos ejes geográficos que apunta Martín-Barbero. Interpretamos que, al contrastar norte y sur, el autor se refiere al

histórico de las relaciones y políticas de poder y hegemonía que los países del norte tienen con los del sur. En nuestra investigación, absorbemos esta discusión en el ámbito de los espacios de la ciudad de Buenos Aires sin determinar la dirección de sus movimientos poblacionales y flujos de datos, pero teniendo como perspectiva la configuración espacial de la ciudad y el acceso y uso de espacios físicos y virtuales.

Las rutinas profesionales están relacionadas con la producción de contenido informativo. Si bien se caracteriza como un espacio en que la contribución de los lectores y usuarios es cada vez más relevante, así como el manejo de las herramientas tecnológicas y comunicativas disponibles, aún es el lugar característico de los profesionales de comunicación. En el contexto de la movilidad urbana, podemos pensar que las rutinas profesionales son el lugar en que el comunicólogo, con sus distintas formas de expresión, de un lado establece conexión con los movimientos de la sociedad y la circulación del público, y del otro con la información, buscando el contacto instantáneo y colaborativo con lectores/audiencias/usuarios.

Desde este lugar, el análisis que proponemos no tiene como enfoque el uso de los dispositivos móviles en las redacciones por parte de los periodistas, sino la producción de informaciones para una audiencia con gran potencial de participación. Para Aguado & Martínez (2008, p. 113), sería pensar la información *desde* el móvil, que tiene como potencial conectar productores y audiencias. De esta manera, pensamos las categorías de rutinas profesionales y audiencias como instancias donde se desempeñan y se configuran las prácticas, de los productores de contenido de un lado, y de los consumidores del otro.

En suma, la capacidad de registro, conexión, edición y difusión de los dispositivos móviles permite llevar la lógica participativa de la web social a su máxima expresión, lo que convierte de hecho a los usuarios y lectores de los medios en testigos ubicuos, capaces de aportar material informativo relevante a los medios convencionales (acelerando, en cierto sentido, los ritmos y alcances de la agenda informativa) y de constituirse ellos mismos en canales de información en el marco de redes sociales a las que el móvil aporta un plus significativo de instantaneidad. (Aguado & Martínez, 2008, p. 115)



En nuestra propuesta de investigación, la *institucionalidad* media Migraciones y Rutinas Profesionales. Martín-Barbero (2008, p. 17) la ubica en el mapa de las Mediaciones Comunicativas de la Cultura entre Matrices Culturales y Lógicas de Producción. Según el autor, esta mediación abarca los intereses económicos y políticos de los medios de comunicación involucrados en la concepción de los productos culturales. Es el lugar donde se investiga la manera como estos intereses moldean los discursos; es decir, “la institucionalidad está relacionada a los medios empleados para la producción de discursos públicos con la finalidad de dar cuenta de los intereses” (Ronsini, 2010, p. 9), los cuales pueden ser privados o del Estado.

Para Martín-Barbero,

La institucionalidad ha sido desde siempre una mediación densa de intereses y poderes contrapuestos, que ha afectado y continúa afectando especialmente la regulación de los discursos que, de parte de los ciudadanos – mayorías o minorías –, buscan defender sus derechos y hacerse reconocer, es decir, re-constituir permanentemente lo social. (Martín-Barbero, 2002, p. 230, 2008, p. 18)

Por lo tanto, el análisis de la institucionalidad ayuda a revelar cómo la relación de las aplicaciones móviles y el contenido producido con la regulación del Estado y del mercado se articula con las prácticas de comunicación estatales y la propuesta de movilidad urbana. La investigación de esta mediación contextualiza la movilidad urbana y la comunicación realizada por el gobierno en las dimensiones sociales, políticas y culturales, además de que posibilita visualizar los elementos que caracterizan las prácticas en estos ámbitos.

En Oficio de Cartógrafo, Martín-Barbero (2002, p. 231) indica que la tecnicidad nombra no solo aquello que es del orden del instrumento, sino también de la sedimentación de los saberes y de la constitución de las prácticas. De esta manera, las técnicas, las prácticas discursivas y la percepción de los productos de comunicación no están apartadas entre sí. Para Martín-Barbero, las materialidades del discurso remiten a la constitución de gramáticas discursivas originadas en formatos de sedimentación de saberes narrativos, hábitos y técnicas expresivas (Martín-Barbero, 2002, p. 231).

La tecnicidad no solamente comprende el aparato técnico disponible para la elaboración de un producto mediático, sino también el modo como este aparato configura las prácticas de comunicación en el ámbito de las estrategias discursivas y la recepción de este producto. La tecnicidad designa gramáticas generativas, que envuelven productores – y sus estrategias de anticipación – y espectadores – por medio de la activación de las competencias de lectura (Martín-Barbero, 2002, p. 232). Junto con la institucionalidad, la tecnicidad contribuye a la comprensión del funcionamiento de las Rutinas Profesionales, a través del análisis de las tres dimensiones que propone Martín-Barbero (2008, p. 18) para pensar las Lógicas de Producción: la estructura empresarial, su capacidad comunicativa y su competencia tecnológica.

La sociabilidad definida por Jesús Martín-Barbero (2002, 2008) comprende la trama de las relaciones cotidianas que los sujetos tejen al juntarse. Ella resulta de los modos y usos colectivos de la comunicación, por medio de los procesos de interpelación y constitución de los sujetos y sus identidades, pero también de sus relaciones con el poder, que son denominadas por el autor como hegemónicas y contrahegemónicas. La importancia de tener la sociabilidad como una categoría/mediación se justifica por la necesidad de entender cómo el movimiento y las migraciones moldean las relaciones cotidianas de los sujetos al mismo tiempo que dan forma a distintas maneras de consumir el contenido mediático. Es la mediación que conecta calles, sujetos y lugares.

En *Oficio de Cartógrafo* (2002, p. 228), Martín-Barbero conceptualiza la ritualidad en relación a la forma y el ritmo de la comunicación. La ritualidad enlaza los ritmos de tiempo y los ejes de espacio, lo que introduce la gramaticalidad, la cual torna posible la expresión y compartir sentido. Desde la perspectiva de la recepción, las ritualidades son gramáticas de acción, que regulan la interacción entre los espacios y tiempos de la vida cotidiana y los espacios y tiempos que configuran los medios. Por el lado de los medios, está la capacidad de introducir las reglas a los juegos de significación y situación, y por el lado del receptor, el sentido de los actos de ver, oír y leer los mensajes de los medios.

El autor constata que las ritualidades, desde las Competencias de Recepción y Consumo, están relacionadas a los diferentes usos sociales de los medios y a los múltiples trayectos de lectura, los cuales a su vez se relacionan con las condiciones de gusto y están marcados por los niveles y cualidades de la

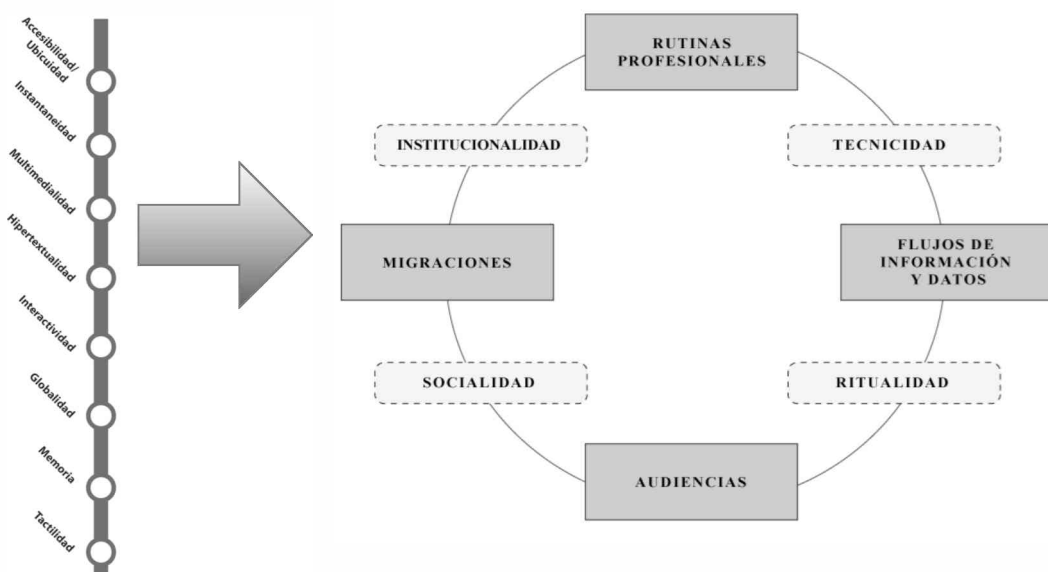
educación, bienes y saberes constituidos en la memoria étnica, de clase social o de género, y los hábitos familiares de convivencia con la cultura letrada, oral o audiovisual (Martín-Barbero, 2002, p. 229).

Para Ronsini (2010, p. 12), la ritualidad permite pensar el modelaje de los ritmos que imprimimos al vivir cotidiano. Por medio de esta perspectiva, el análisis empírico de las ritualidades se caracteriza por la investigación del momento en que los sujetos están frente a los productos mediáticos.

En la Figura 4.2.3 se pueden visualizar las categorías, nociones y mediaciones utilizadas que juntas componen el diagrama de esta etapa de la investigación. A la izquierda, están las propiedades de la comunicación y del periodismo en el contexto digital y móvil (Canavilhas, 2014b; Palacios & Cunha, 2012). Si seguimos con la metáfora anterior (Figura 4.1.1), cada propiedad es una parada en donde el investigador para y baja para mirar el fenómeno desde las mediaciones que están al lado derecho de la figura.

Si por un lado tenemos el desafío de construir una metodología que abarque los interrogantes que el tema demanda, por otro la tradición de los Estudios Culturales en Latinoamérica nos da una base con instrumentos ampliamente utilizados en investigaciones empíricas. Entre ellos, se destaca el método etnográfico en el contexto de los estudios de recepción y de audiencias televisivas.

**Figura 4.2.3 – Migraciones comunicativas, móviles y culturales.**



Fuente: elaboración propia.

Tras un período de reflexiones, incertidumbres y debates epistemológicos, el método etnográfico resurgió replanteado en el contexto de las nuevas tecnologías. Hine (2004), por ejemplo, enumera diez principios de la etnografía virtual en que da direcciones para que el investigador de campo se relacione con su objeto de investigación. Para dar cuenta de los objetivos que discutimos en nuestra investigación, vemos la etnografía como un método importante para ser utilizado de manera combinada. O sea, para investigar la movilidad desde la perspectiva etnográfica, el etnógrafo necesita tanto estar en línea, como estar en las calles, avenidas, metros, colectivos, etc. La noción de campo de estudio es planteada desde la amplitud que engloba los ambientes virtuales “para centrarse en los flujos y las conexiones en vez de las localidades y los límites como principios organizativos” (Hine, 2004, p. 81).

Esto nos lleva a mencionar otro principio de la etnografía virtual expuesto por Hine (2004, p. 82): esta representa un método adaptable de acuerdo con las condiciones en que es utilizado. “La etnografía virtual se adapta al propósito, práctico y real, de explorar las relaciones de las interacciones mediadas aunque no sean reales en términos puristas.” (Hine, 2004, p. 82)

#### **4.2.1 – La etnografía multilocalizada y los métodos móviles**

El uso del método etnográfico en los estudios de la comunicación se remontan a la Escuela de Chicago en el inicio del siglo XX. Posteriormente, los estudios culturales presentan una impactante producción teórica en comunicación inspirada por la sociología y la antropología y practicada desde la etnografía. Actualmente, el método, sus técnicas e instrumentos de recolección son ampliamente utilizados en estudios oriundos de otras perspectivas teóricas en el área.

Desde la perspectiva de los estudios sobre movilidad, es a partir de los estudios ligados al “giro de la movilidad” o “nuevo paradigma de la movilidad” que la etnografía pasa a ser más utilizada. Según Spinney (2009, p. 77), la etnografía como método tiene su uso ampliado desde la década de 1970 en los estudios con el enfoque de la geografía humana.

Tradicionalmente, “la etnografía es usada donde hay una preocupación por dar sentido a los conocimientos *in situ*”<sup>73</sup> (Spinney, 2009, p. 77, traducción mía). Por eso, exige la participación del investigador en las actividades diarias de personas o grupos sociales. En su modelo clásico, el método se restringe a estudiar a una comunidad en una única localidad o territorio.

Sin embargo, cuando empiezan a aparecer los estudios centrados en la movilidad la etnografía pasa a ser realizada en movimiento, dejando de ser fija. Emergen los métodos móviles para investigar aspectos del desplazamiento de personas, objetos e ideas, por ejemplo.

Nuestra investigación se inscribe en la noción que define el método etnográfico como método móvil. Para acompañar la experiencia de movilidad de los participantes de nuestro estudio en Buenos Aires, elaboramos una estrategia metodológica basada en el movimiento, pues acompañamos sus desplazamientos por la ciudad. Por eso, el único recorte territorial que hacemos es el perímetro urbano correspondiente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En este territorio, seguimos los pasos y los movimientos de los viajeros dependiendo siempre de las acciones que ellos realizan durante un día, incluyendo actividades de trabajo y ocio. Resumidamente, nuestra etnografía es la observación participante de sujetos en movimiento.

Entonces, para entender la experiencia de movilidad necesitamos de métodos móviles e instrumentos de recolección innovadores, que se adapten a la particularidad de nuestro estudio. En este sentido, el carácter innovador de nuestro estudio se limita a modificar y combinar métodos ya experimentados por investigaciones de otros autores. Por eso, decidimos grabar en video los desplazamientos de las personas que seleccionamos para participar de la investigación. El objetivo es capturar aspectos de las formas en que las personas viven la movilidad, no en su totalidad, pero de manera que sea posible cuestionar y discutir las particularidades encontradas.

Sin embargo, investigar la movilidad va más allá de conocer los trayectos, caminos y horarios de viaje de los sujetos. Entendemos que “la investigación sobre movilidad necesita examinar las experiencias de las prácticas de movilidad, esto

---

<sup>73</sup> Del original: “Consequently, ethnography is used where there is a concern with making sense of knowledges in situ” (Spinney, 2009, p. 77).

es, la forma en que las personas representan, experimentan y dan significado a las movibilidades en el modo en que preparan, incorporan y las construyen día a día” (Jirón, 2012, p. 2).

Si bien gran parte de los estudios sobre movilidad aun siguen el abordaje de la ingeniería del transporte, de la planificación y de la administración, encontramos también trabajos importantes en el ámbito de las ciencias sociales, de la geografía humana y de la comunicación que tratan la movilidad desde otro lugar, uno más cercano al que adoptamos en nuestra investigación. Paola Jirón destaca los trabajos de sociólogos, filósofos y geógrafos que se dedicaron a entender el movimiento de las personas en las ciudades a partir de métodos cualitativos. Desde George Simmel (1969), Walter Benjamin (1973), Michel de Certeau (1986), Néstor García Canclini (1997) y Marc Augé (2002), hasta investigadores contemporáneos.

En este contexto, la etnografía multilocalizada o multisituada emerge como un modelo metodológico para acompañar las prácticas sociales de la movilidad. Según Marcus (1995, p. 96), el modelo multilocalizado se distancia de los diseños metodológicos convencionales que miran un único sitio o situaciones locales para examinar la circulación de sentidos, objetos e identidades en un contexto espacio-temporal difuso.

La investigación multilocalizada es diseñada en torno de cadenas, caminos, hilos, conjunciones o yuxtaposiciones de lugares en los que el etnógrafo establece alguna forma de presencia física literal, con una lógica de asociación explícita y postulada entre sitios que de hecho define el argumento de la etnografía.<sup>74</sup> (Marcus, 1995, p. 105, traducción mía)

Sus técnicas son entendidas como prácticas de construcción a través del movimiento y rastreo (Marcus, 1995, p. 106). Entre los distintos modos y técnicas a partir de los que las etnografías multilocalizadas definen sus objetos de investigación, Marcus (1995) señala el seguimiento de/a: (1) personas, (2) cosas, (3) metáforas, (4) tramas, historias, o alegorías, (5) vidas o biografías y (6)

---

<sup>74</sup> Del original: Multi-sited research is designed around chains, paths, threads, conjunctions, or juxtapositions of locations in which the ethnographer establishes some form of literal, physical presence, with an explicit, posited logic of association among sites that in fact defines the argument of ethnography. (Marcus, 1995, p. 105)

conflictos. Particularmente, nuestro estudio está centrado en las personas, cosas, vidas y biografías y conflictos.

En *Mobile Methods* (2011) los autores nos muestran avances teóricos y metodológicos en las formas de abordaje “*on the move*”. El carácter inventivo de esos abordajes, más allá de potenciar la construcción de una variedad de nuevos métodos y técnicas de investigación, proporciona nuevos modos de conocer el mundo.

Las investigaciones en movimiento [...] permiten preguntas sobre la experiencia sensorial, la corporización, el emplazamiento, sobre qué cambia y qué permanece igual, y sobre la configuración y reconfiguración de conjuntos de objetos, espacios, personas, ideas e información.<sup>75</sup> (Büscher et al., 2011, p. 13, traducción mía)

Es por eso que nuestro estudio es móvil. De esta manera, la metodología que proponemos también lo es. En el ámbito de nuestra investigación, buscamos entender la experiencia de las personas al moverse por espacios físicos y virtuales, por viajes corporales, físicos, imaginativos, virtuales y comunicativos en contexto sociales cada vez más impactados por dispositivos tecnológicos.

#### **4.2.2 – La técnica de “sombra” y los “habitantes-espías”**

La principal inspiración para la elaborar la estrategia metodológica de este estudio son los trabajos de la investigadora Paola Jirón (2009a, 2011, 2012). A partir de sus análisis de las experiencias de movilidad en Santiago de Chile nos dedicamos a buscar métodos, técnicas y herramientas que basados en la etnografía nos ayudasen a dar cuenta de la riqueza del tema propuesto de una manera que juzgamos adecuada.

En ningún momento buscamos entender los fenómenos y procesos en su totalidad. Obviamente, hay muchos cuestionamientos que escapan a nuestra mirada. Sin embargo, la técnica de “sombra” nos pareció la más adecuada (1) al estudio de sujetos y objetos en movimiento y (2) por un amplio espectro de

---

<sup>75</sup> Del original: Inquiries on the move – such as the shadowing, stalking, walk- alongs, ride- alongs, participatory interventions and biographies we describe – enable ques- tions about sensory experience, embodiment, emplacement, about what changes and what stays the same, and about the configuration and reconfiguration of assemblies of objects, spaces, people, ideas and information. (Büscher et al., 2011, p. 13)

herramientas que pueden ser empleadas en la recolección de datos, siendo posible el uso de videos, imágenes, audio, mapeo de trayecto, entrevistas, entre otras.

En este sentido, partimos también de una perspectiva social-constructivista. Paola Jirón (2009a, p. 64) explica que estudiar las prácticas de movilidad requiere un abordaje que percibe la realidad como parcial y en construcción, siendo construida tanto por el investigador, como por el investigado. Este abordaje está basado en la experiencia desde la fenomenología de acuerdo con las reflexiones de Heidegger (1997).

Este proceso reflexivo e intersubjetivo conlleva reevaluar los métodos al tiempo que se develan las experiencias, aceptando la propia posición y experiencia como parte de la comprensión de las de los otros, y situando la experiencia en un contexto más amplio. (Jirón, 2012, pp. 1-2)

La autora propone acercarse a las experiencias moviéndose con las personas. En el ámbito de la movilidad, propone acompañar a viajeros previamente seleccionados, siguiendo sus prácticas cotidianas por un tiempo determinado.

De este modo, el investigador es testigo además de compartir las experiencias y prácticas de movilidad del habitante. Entre los aportes de esta perspectiva metodológica señalados por Jirón, destacamos que el seguimiento de las prácticas de desplazamiento no se limita a “reconocer las rutinas, sino también entrar en prácticas, diálogo e interacción en un compromiso constante con las personas de cuyas vidas forman parte” (Jirón, 2012, p. 2).

Para eso, la investigadora desarrolló la técnica de “sombra”. La técnica es una observación participante realizada mientras los viajeros se desplazan por la ciudad para hacer las actividades de su día a día. La investigadora les encuentra a las personas seleccionadas para el estudio en frente de sus casas en la mañana y les acompaña hasta la última actividad del día. Según Jirón (2012, p. 9), la denominación “sombra” surgió de los propios participantes del estudio.

La propia autora explica:

Seguí a cada participante en un día laboral normal, desde el momento en que salían de casa hasta que finalizaban la jornada. Esto implicaba llegar a sus casas, de acuerdo con nuestro acuerdo previo, a menudo antes de que salieran en la mañana, observando cómo se preparaban para salir, luego pasando todo el día con ellos; cómo se las arreglaban



para viajar en un bus sobrecargado en la hora punta o conduciendo por la ciudad durante todo el día, el aburrimiento de hacer las compras o el temor de llegar a casa tarde en la noche, entre muchas otras actividades. Finalmente, implicaba también volver a casa por la noche (o salir por la noche y regresar en la mañana, en el caso de los guardias de seguridad). (Jirón, 2012, p. 8)

Su objetivo como investigadora era vivenciar personalmente parte de la experiencia vivida por los viajeros. Además de subir y bajar de colectivos y autos en Santiago de Chile, Jirón quería también acompañar las impresiones dejadas en los cuerpos, las emociones y en las vidas de los habitantes, cuando eran tocados, apretados, robados, se sentían incómodos, con miedo, desorientados, distraídos, etc. En cuanto les seguía a las personas, Jirón hacía fotografías de las prácticas de movilidad para registro y posterior análisis.

Según su relato, la estructura general de su metodología consiste de una selección de casos, un periodo de acceso, un periodo de seguimiento y un periodo en que volvía a discutir la experiencia de movilidad con los participantes de la investigación. En la selección de casos, buscaba analizar las prácticas de grupos de distintos niveles de ingreso, por eso definió viajeros urbanos de tres barrios cercanos en una área específica de Santiago de Chile. Después de la selección, Jirón pasó a realizar entrevistas con las personas. Posteriormente, cuando ya se conocían mutuamente investigadora y viajero, pasaban a la etapa del seguimiento. En la etapa final, Jirón les mostraba las fotografías y también les hacía preguntas sobre la experiencia de movilidad y los momentos capturados por la cámara de la investigadora.

Nuestro trabajo de investigación fue inspirado por el modelo metodológico desarrollado por la autora. En líneas generales, utilizamos la técnica de “sombra”, agregando el uso de una cámara de video usada por el viajero. La cámara estaba incorporada a unos anteojos que grababan video y sonido mientras los participantes del estudio realizaban sus desplazamientos por la ciudad. A diferencia de la denominación adoptada en el trabajo de Jirón, los viajeros definieron el rol del investigador como “*stalker*”<sup>76</sup> y se autodeclaraban “espías”. De esta manera, definimos la técnica de “habitantes-espías”.

---

<sup>76</sup> En español, la traducción literal es “acosador”.

A pesar de ser un método inspirado por el trabajo de Jirón, nuestro trabajo tiene algunas particularidades que lo distinguen. Empezamos por la estructura general de la metodología de la etapa etnográfica: a diferencia del trabajo hecho por Jirón, nuestra metodología se restringió en una etapa de selección de casos y una etapa de seguimiento. Lo que podríamos considerar como la etapa de entrevistas preseguimiento fue realizada por nosotros en la selección de casos y también lo que sería la etapa de entrevistas sobre aspectos de las prácticas de movilidad fue hecha por nosotros en la etapa de los seguimientos. Además, el contacto con los participantes sigue constante a distancia.

La idea de utilizar los anteojos fue para registrar el momento en que los viajeros utilizan los teléfonos celulares mientras se desplazan. Queríamos entender qué *apps* las personas usaban durante el tiempo en que se movían por la ciudad. Inicialmente, la intención era tener la data sobre el uso de las aplicaciones en general para después enfocarnos en la descripción del uso de aquellas utilizadas como auxilio para moverse (Cómo Llego, Google Maps, Moovit, Waze, etc.).

Antes de definir sobre el uso de determinado modelo de anteojos, hicimos una investigación bibliográfica sobre trabajos científicos que usan videos como instrumento de recolección de informaciones para estudiar la movilidad. Encontramos pocos trabajos, pero muy calificados, como los textos de Pink (2001), Brown, Dilley & Marshall (2008), Spinney (2009) y Laurier, Brown & McGregor (2016).

El texto de Sarah Pink, *More visualising, more methodologies: on video, reflexivity and qualitative research* (2001) explora el potencial del uso de videos en abordajes reflexivos de investigaciones cualitativas en sociología y antropología. La autora discute las producciones audiovisuales realizadas por investigadores y por informantes y también la manera como estudiosos interpretan los datos recolectados y generan conocimiento científico. Pink entiende los videos como datos y también como representaciones. Por eso defiende el uso reflexivo de métodos visuales en las investigaciones y en las representaciones generadas por los resultados de los trabajos académicos. Desde su perspectiva, la antropología visual, por ejemplo, es “una disciplina autoconsciente reflexiva cuyos practicantes

pueden estar dispuestos a colaborar tanto con sus informantes como con otras disciplinas”<sup>77</sup> (Pink, 2001, p. 597, traducción mía).

A diferencia del texto de Pink (2001), Brown, Dilley & Marshall (2008) aportan con una discusión de carácter técnico sobre el uso de métodos visuales en estudios que están centrados en capturar la experiencia social. Su texto muestra cómo el uso de cámaras de video acopladas a la cabeza (*head-mounted video camera*, o *headcam*) de los participantes puede ser útil para abordajes interpretativos y reflexivos de las investigaciones en ciencias sociales.

A pesar de señalar valiosos hallazgos proporcionados por el uso de las *headcams* en su investigación, los autores alertan que los videos grabados por las cámaras no representan la mirada a través de los ojos de los participantes. O sea, el investigador no está viviendo o viendo la experiencia de desplazamiento a partir de la mirada de los viajeros en el sentido de que esta técnica “no nos da un acceso directo a lo que se siente al realizar una determinada actividad o ser una persona en particular”<sup>78</sup> (K. M. Brown et al., 2008, p. 13, traducción mía).

Otros aportes respecto de la elaboración de la metodología encontramos en la tesis doctoral defendida por Justin Spinney, en la Universidad de Londres, intitulada *Cycling the city: movement, meaning and practice* (Spinney, 2009). En su trabajo, Spinney investiga las prácticas de ciclismo en la ciudad de Londres, Inglaterra. Su metodología consiste del uso de grabaciones de videos tanto como una herramienta de recolección de datos de la etnografía, cuando como una forma de representar los hallazgos de la investigación.

En su estudio, Spinney utilizó videos grabados por él mientras seguía por las calles y avenidas de Londres a veinte participantes. De acuerdo con su relato (Spinney, 2009, pp. 93–94), el uso de las cámaras, el restante del equipamiento y el pedalear junto a los participantes le causó inconveniencias físicas y emocionales durante la recolección de datos empíricos. De cuando en cuando, el investigador fue obligado a suspender seguimientos porque su cuerpo y mente se habían agotado.

---

<sup>77</sup> Del original: “In this sense, visual anthropology is not a narrative foil to be jousted with in 'combat', but a reflexive self-conscious discipline whose practitioners might be willing to collaborate with both their informants and with other disciplines.” (Pink, 2001, p. 597)

<sup>78</sup> Del original: “It does not give us direct access to what it feels like to do a particular activity or be a particular person.” (K. M. Brown et al., 2008, p. 13)

El trabajo de Laurier, Brown & McGregor (2016) es el que está más cercano de nuestro planteo. En este texto ellos investigan las relaciones entre las acciones de peatones en la calle y los usuarios de aplicaciones. O sea, los autores describen una serie de prácticas intersubjetivas que ocurren mientras las personas se mueven por la ciudad utilizando dispositivos móviles. A partir de sus análisis, identifican una serie de acciones realizadas por las personas y, más allá de eso, muestran que esta serie de movimientos hechos por los participantes, como parar, cambiar de dirección y re-empezar, está conectada con las acciones previstas en los mapas de las aplicaciones, como la visualización del mapa, la manipulación de las escalas y el monitoreo del movimiento por medio del punto de localización.

**Figuras 4.2.2.1 y 4.2.2.2** – Anteojos usados en la grabación de los videos.



Modelo utilizado en el trabajo tenía la cámara escondida en los pequeños agujeros de la patilla derecha.

Vista aproximada de la patilla donde está incorporada la cámara de video.

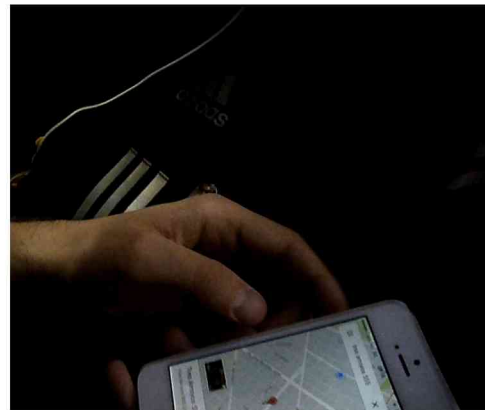
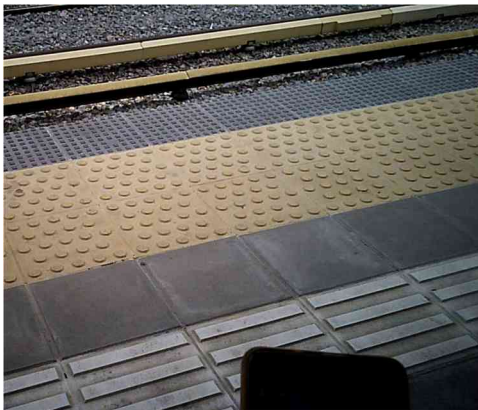
Para realizar el estudio, los autores seleccionaron 15 participantes en las ciudades de Londres y Estocolmo. Entre ellos, cinco participaron individualmente y otros cinco formaron dobles entre parejas o amigos. Para recolectar los datos, los investigadores utilizaron un sistema de grabación de videos capaz de acompañar a los participantes por 24 horas, en lo que describen como un día habitual. Entonces, la cámara de video estaba pegada al pecho de los participantes, posibilitando capturar la orientación del torso, la dirección y la velocidad de la caminata. Además, fueron instaladas aplicaciones de captura de pantallas en los teléfonos de los participantes.

En nuestro trabajo utilizamos un modelo simple de anteojos. Es un modelo conocido en el mercado de tecnología como “anteojos espía”. Optamos por este

modelo debido a su discreción, practicidad y costo. Este modelo de anteojos graba videos en alta resolución (HD en formato 1280x720p, con iluminación mínima de 1 lux), teniendo una autonomía de uso entre 50 y 70 minutos y un total de 16 gigabytes de memoria. Después de que se acaba la batería es necesaria una carga de una hora para poder usar otra vez.

Antes de empezar el trabajo de campo hicimos algunos testeos. Primeramente, utilizamos los anteojos en nuestros recorridos diarios. Posteriormente, testamos la adaptación de los lentes en cinco personas seleccionadas de manera aleatoria. Respecto de la adecuación de los lentes a las personas, no hubo relatos de incomodidad que impactasen negativamente en su uso. Felizmente, desde que iniciamos la investigación las personas siempre se mostraron muy curiosas y receptivas. Más allá de eso, el relato positivo de la experiencia de cada uno contribuyó en el proceso de selección de otros participantes en el sentido de que nunca nos faltaron personas dispuestas.

**Figuras 4.2.2.3 y 4.2.2.4 – Fotogramas de los videos grabados.**

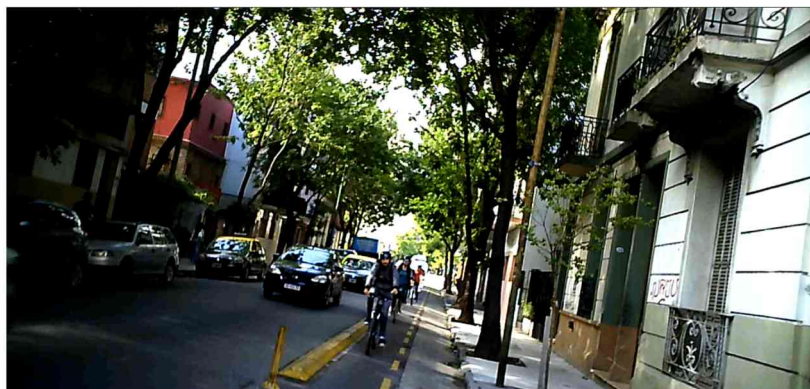


Vista solamente parcial de la pantalla de los teléfonos.

A pesar de eso, en las primeras muestras de los videos grabados tuvimos una percepción de las limitaciones de la tecnología empleada. Una de las conclusiones fue que no siempre podíamos identificar en los videos el uso que los habitantes hacían de las aplicaciones en sus teléfonos. A veces era el brillo de la pantalla del dispositivo móvil que imposibilitaba la identificación, otras veces la acción de mirar el teléfono por parte del viajero quedaba fuera del ángulo de visión de la cámara de video incorporada en los anteojos.

Sin embargo, decidimos seguir con el método debido a la riqueza de las situaciones que la cámara oculta capturaba. Desde nuestra perspectiva los anteojos mostraban, aunque parcialmente, la experiencia de movilidad desde la mirada de los viajeros. A través de ellos es posible tener una impresión de las miradas, los sonidos, la interacción y también registrar esos momentos y otros anecdóticos.

**Figuras 4.2.2.5 y 4.2.2.6 – Fotogramas de los videos grabados por usuarios.**



4.5.2.2.5 -  
Fotograma del video  
grabado por un  
participante en bici.



4.5.2.2.6 -  
Fotograma  
capturado del video  
de uno de los  
participantes  
cruzando la Avenida  
9 de julio en hora  
pico.

Durante los seguimientos que forman parte del material de análisis de esta tesis, los instrumentos de recolección de datos que usamos incluyen: (1) entrevistas, (2) mapeo del desplazamiento del sujeto y (3) la grabación de videos desde la perspectiva del sujeto. Las entrevistas fueron hechas de acuerdo con un guion de preguntas, que son contestadas mientras ocurre el desplazamiento y también en momentos posteriores a los seguimientos.

El mapeo del desplazamiento es realizado mediante una aplicación<sup>79</sup> instalada en el teléfono del investigador por la que es posible rastrear los locales, horarios y modos de desplazamiento. A su vez, los videos son grabados por medio

---

<sup>79</sup> La aplicación se llama Moves.

de anteojos con cámara incorporada, que es utilizado por los usuarios durante los desplazamientos diarios. Obviamente, los usuarios saben de la existencia de la cámara y han consentido en participar del estudio.

### **4.3 – La aproximación interpretativa y reflexiva: migraciones, redes, sujetos y flujos**

Este es el trayecto final de la investigación que recorrimos a lo largo de los últimos años que dedicamos a este trabajo. En un primer período buscamos probar las categorías que habíamos elegido inicialmente. Es decir, recorrimos el campo de análisis empírica y teóricamente. Confrontamos, de un lado, la ciudad de Buenos Aires, sus habitantes, sus calles, trenes, colectivos, taxis y subtes; del otro, las teorías, conceptos y nociones de referencias bibliográficas presentes en un estado inicial de la cuestión.

A partir de estas reflexiones, llegamos a un modelo de estudio que, desde nuestra perspectiva, posibilitaba mirar el fenómeno que investigamos de una manera más abarcadora y reflexiva. Es así que buscamos pensar la comunicación y la movilidad, no solamente desde una óptica de funcionamiento de dos sistemas que se articulan con el desarrollo de herramientas tecnológicas, sino también entender los procesos sociales, culturales, económicos y políticos que ahí se articulan.

Por lo tanto, centramos la investigación en las prácticas sociales de desplazamiento, esto es, en la experiencia de los habitantes mediada por dispositivos tecnológicos. Identificamos la necesidad de reflexionar sobre cómo la configuración de los espacios – físicos y virtuales – de la ciudad opera en la desigualdad social. Es así que, teniendo como contexto el avance de las TIC, es posible problematizar de qué manera la producción de informaciones para aplicaciones de teléfonos móviles y *gadgets* puede contribuir a una experiencia de movilidad urbana más democrática y equitativa.

A través de un ejercicio de aplicación metodológica<sup>80</sup>, probamos la articulación entre las categorías y conceptos con las herramientas empíricas elaboradas para dar cuenta de los objetivos e inquietudes propuestas en nuestro

---

<sup>80</sup> Ejercicio propuesto en la disciplina de Metodologías de Investigación en Comunicación del Doctorado en Comunicación de la Universidad Nacional de La Plata, dictada por Docentes: Alfredo Alfonso y Leonardo Murolo.

proyecto de investigación. Iniciamos con un mapeo de las aplicaciones existentes que se proponen servir de soporte al desplazamiento en la ciudad. Es decir, una búsqueda sistemática en las tiendas Google Play y iTunes Store con la intención de saber, entre las opciones presentadas, las que son más usadas, además de entender algunas de sus particularidades.

En esta etapa, encontramos una gran variedad de *apps* desarrolladas para este fin. El paso siguiente fue establecer un modo de operación para la realización del mapeo. Uno de los desafíos de esta parte fue filtrar la búsqueda y el procedente análisis sin comprometer los objetivos de la investigación. Otro reto fue mantener el mapeo actualizado<sup>81</sup> considerando la velocidad en que surgen, se actualizan y dejan de existir aplicaciones y empresas de desarrolladores.

Posteriormente, realizamos un examen de las aplicaciones Cómo Llego y Waze, de acuerdo con las características de la comunicación digital y móvil identificadas por medio de una búsqueda bibliográfica previa. Estas características ayudan a elaborar una descripción sistemática de las funcionalidades de las aplicaciones.

En este experimento también aplicamos la técnica de “sombreo” (Jirón, 2011, 2012) con la especificidad que denominamos de “habitantes espía”. Esta técnica nos sirvió como base para algunas percepciones que pueden contribuir a una caracterización de la experiencia de moverse en la ciudad de Buenos Aires.

Desde esta perspectiva, según las experiencias de movilidad en Buenos Aires que acompañamos inicialmente es posible identificar, así como Caggiano y Segura (2014, p. 31) apuntan, que “el espacio de la ciudad no es homogéneo, indiferenciado y continuo” en términos económicos, sociales y culturales. Es decir, las distinciones de clase, etnia, raza, nacionalidad, actividad y de acceso a educación, salud, ocio, entre otros condicionan la experiencia de movilidad de los habitantes, que a su vez son condicionantes del espacio urbano y de los modos de circulación y desplazamiento.

En líneas generales, pensamos que las categorías y las herramientas que ejercitamos en el estudio-piloto fueron útiles en la descripción del relato posterior al trabajo empírico. Sin embargo, nos pareció necesario avanzar en la

---

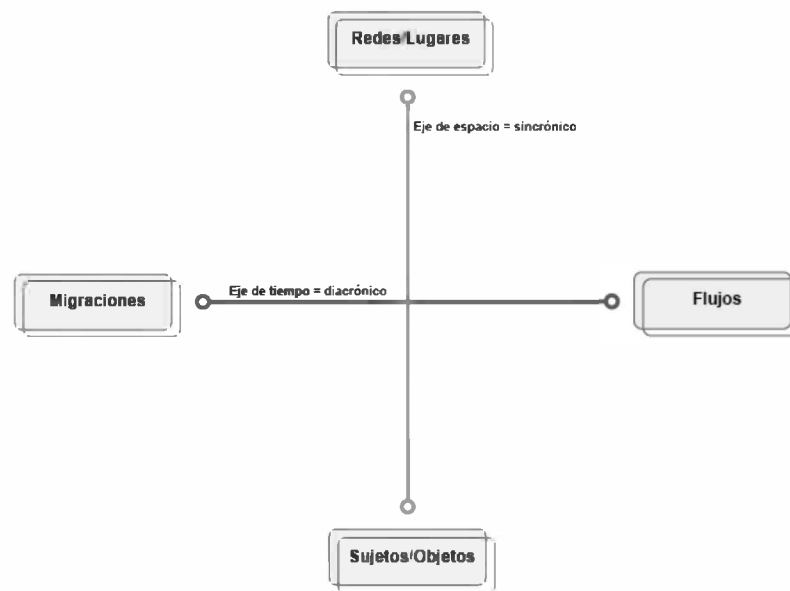
<sup>81</sup> Para eso, creamos un “Formulario para Mapeo de las aplicaciones de dispositivos móviles”.



investigación de conceptos, categorías y herramientas que conlleven a una instancia de reflexión más profunda.

En este sentido, percibimos que el desplazamiento por la ciudad tensiona espacios, tiempos, redes y sujetos. Es decir, las distancias son recorridas en un tiempo mínimo posible por los sujetos, de acuerdo con las condiciones estructurales de la ciudad, para ir de un espacio a otro, que de distintas maneras asumen sentido en sus vidas.

**Figura 4.3.1** – Diagrama de las nociones para interpretar el desplazamiento mediado por dispositivos móviles



Fuente: elaboración propia.

Augé (2007), al plantearse un concepto de movilidad, entiende que

la movilidad en el espacio sigue siendo un ideal inaccesible para muchos, al mismo tiempo en que constituye la primera condición para una educación real y una aprehensión concreta de la vida social. En cuanto a la movilidad en el tiempo, tiene, a primera vista, dos dimensiones muy distintas, pero estrechamente complementarias: por lado, aprender a desplazarse en el tiempo - es decir, aprender historia - es educar a la mirada para analizar el presente, darle unas herramientas, volverla menos ingenua o menos crédula, volverla libre. Por el otro, escapar, en la medida de lo posible, a las barreras de la época en la que se vive es el modo más auténtico de libertad. (Augé, 2007, p. 91)

Es por eso que en el diagrama (Figura 4.3.1) que elaboramos para reflexionar sobre las particularidades de la movilidad mediada por dispositivos móviles trabajamos con dos ejes: uno de tiempo y otro de espacio. El eje de tiempo conecta Migraciones con Flujos. El eje de espacio conecta de manera sincrónica Redes y Lugares con Sujetos y Objetos. El eje de espacio funciona como un marco que se desplaza por el eje de tiempo, conectando pasado y presente.

De esta manera, pensamos la movilidad más allá de la cotidianeidad, de la rutina diaria de salir y llegar a un lugar. Buscamos entender la historia de la movilidad en la vida de los sujetos y su articulación con los objetos, que dejan de ser únicamente los dispositivos móviles. Consideramos también el presente, pues la “movilidad sobre-moderna se refleja en el movimiento de la población (migraciones, turismo, movilidad profesional), en la comunicación general instantánea y en la circulación de los productos, de las imágenes y de la información” (Augé, 2007, pp. 15–16). Es así que podemos reflexionar sobre cuestiones que atraviesan la movilidad desde la experiencia de los sujetos, como: corporalidades, identidades, género, clase, sexualidad, etnia, edad, trabajo, ocio, entretenimiento, entre otros temas.

#### **4.4 – Resumen de los métodos, técnicas y herramientas**

La metodología está estructurada de acuerdo con cuatro objetivos específicos que consideramos centrales en este trabajo. Son ellos: (1) mapear las aplicaciones de los sistemas operativos iOS y Android existentes de servicios para la movilidad urbana en el área metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires; (2) analizar el contenido de acuerdo con las características de la comunicación en dispositivos móviles; (3) identificar las particularidades de la experiencia de movilidad urbana por parte de habitantes que utilizan las aplicaciones para moverse en la ciudad, y (4) reflexionar sobre las particularidades de la movilidad cotidiana urbana en Buenos Aires teniendo en cuenta sus aspectos sociales, económicos, culturales y políticos.

Para los dos primeros objetivos realizamos un mapeo de las aplicaciones que ofrecen informaciones para la movilidad en las tiendas de *apps* de los sistemas

operativos iOS y Android, como Apple Store y Google Play. Para evaluar las aplicaciones utilizamos las propiedades listadas por Canavilhas & Santana (2011, p. 55) y Canavilhas (2014b). También agregamos la tactilidad, que es investigada por Palacios & Cunha (2012).

El mapeo fue hecho por medio de: (1) la búsqueda por palabras clave, como “movilidad”, “transporte”, “Buenos Aires” en las tiendas de *apps*; (2) la lectura de informaciones respecto de los desarrolladores de las aplicaciones más cotizadas en el ranking de esas tiendas; (3) la descarga en los teléfonos por parte del investigador; y (4) el posterior uso en situaciones del cotidiano.

Además, durante los viajes en trenes, subterráneos, colectivos y caminatas observamos a los usuarios de transporte y, de manera informal, les consultamos sobre las aplicaciones usadas. Esas observaciones iniciales de carácter informal sirvieron para entender la percepción de los usuarios respecto de las *apps* usadas y buscar parámetros para construir un método que fundamente la búsqueda formal posterior.

A partir de esa reflexión inicial, establecemos un sistema de mapeo<sup>82</sup> que se caracteriza por las siguientes actividades:

- (1) una búsqueda inicial por palabras clave en las tiendas;
- (2) una búsqueda de acuerdo con las secciones predefinidas por las tiendas de aplicaciones en que están expuestas, como: en la iTunes Store, Navegación y Viajes; en Google Play;
- (3) lectura de información general respecto de la utilidad, los desarrolladores y los comentarios hechos por usuarios sobre cada *app* en las tiendas;
- (4) descarga de las principales en dispositivos móviles;
- (5) experimento y confirmación de uso por parte del investigador;
- (6) elección de las principales;
- (7) monitoreo continuo y
- (8) actualización de los datos.

Tras el mapeo pasamos a describir las aplicaciones utilizando como parámetros las propiedades señaladas por Canavilhas & Santana (2011, p. 55), que

---

<sup>82</sup> Utilizamos un Formulario de Mapeo (Anexo I) para mantener el monitoreo actualizado de cada una de las *apps* seleccionadas para nuestro estudio.

son accesibilidad, instantaneidad, multimedialidad, hipertextualidad, interactividad y globalidad. También agregamos la tactilidad, que es investigada por Palacios & Cunha (2012). Además, contribuyen a nuestro estudio las características listadas por Canavilhas (2014b), que son: hipertextualidad, multimedialidad, interactividad, memoria, instantaneidad, personalización y ubicuidad.

La hipertextualidad es definida por Salaverría (2005, p. 30), que también sirve como fundamento para Canavilhas (2014b, p. 5), como “la capacidad de ligar textos digitales entre sí”. Su definición está relacionada al concepto de hipertexto, que desde su primera concepción elaborada por Theodor Nelson en la década de 1960 ha sido definido por diferentes enfoques teóricos manteniendo, según Canavilhas (2014b, p. 6) como elementos nucleares de su definición: nodos y enlaces; bloques informativos e hiperenlaces. En nuestro abordaje, también lo conceptualizamos siguiendo estos dos ejes, teniendo en cuenta su potencial para establecer conexiones. Es decir, de organizar “los elementos de una noticia de acuerdo con distintos criterios, creando trayectorias de lectura diversas que permiten que cada usuario haga un consumo personal de contenidos, accediendo solamente la información que le interesa” (Canavilhas & Santana, 2011, p. 55).

Por multimedialidad entendemos la capacidad del medio de combinar elementos narrativos como texto, sonido e imágenes en la construcción de la información. En este sentido, evaluaremos las aplicaciones de dispositivos móviles por su capacidad de desarrollar la información en multiplataforma, de ser polivalente y de combinar lenguajes (Salaverría, 2014, p. 26).

El examen de la interactividad tiene como propósito entender las posibilidades que tiene el usuario de transformar el contenido del medio en algo que le sea particular, o mejor, personalizado. Por eso, para analizar las *apps*, partimos del concepto de Rost (2006, 2014) que entiende la interactividad como “la capacidad gradual que un medio de comunicación tiene de dar más poder a los utilizadores, tanto en la selección de contenidos (interactividad selectiva), cuanto en las posibilidades de expresión y comunicación (interactividad comunicativa)” (2014, p. 55).

A su vez, la instantaneidad, también denominada “actualización continua” por Machado & Palacios (2003), se define por la capacidad que tiene el medio de publicar de manera inmediata el contenido o información. Según Canavilhas &

Santana (2011, p. 55), esta característica refleja un “ritmo de publicación sin periodicidad pre determinada, transmitiendo al usuario la sensación de que puede recibir la información inmediatamente tras el ocurrido”.

Por otro lado, analizamos la capacidad de memoria de las aplicaciones desde la perspectiva de Palacios (2010). Según el autor, los medios digitales aumentaron la capacidad de almacenamiento y de recuperación de datos antiguos no solamente por parte de la fuente emisora, sino por el usuario también.

En nuestra perspectiva, la accesibilidad puede ser analizada junto con la ubicuidad. Aunque las entendamos como propiedades distintas, las podemos definir desde las potencialidades de hacer el contenido accesible o disponible a todos, independientemente de sus limitaciones físicas, de lugar, de costo, de velocidad y de acceso a conexión a la red.

De acuerdo con el modelo de análisis de Canavilhas & Santana (2011, p. 55), la globalidad se refiere a la condición de que los medios producen contenido teniendo en cuenta una visión de mundo posglobalizada; esto es, plural, sin fronteras, donde “el público, las recetas y la innovación pueden surgir de cualquier parte” (Canavilhas & Santana, 2011, p. 55). En este ejercicio, la globalidad es analizada juntamente con la accesibilidad, porque desde nuestra perspectiva son conceptos complementarios.

Según Palacios & Cunha (2012, p. 669), la capacidad táctil de los dispositivos móviles se ha desarrollado más allá de las herramientas hechas para usuarios con limitaciones visuales, pasando a ser un elemento esencial para la comunicación en aplicaciones instaladas en dispositivos móviles con la pantalla táctil. Nuestro estudio utiliza como fundamentos de evaluación de la tactilidad las características y tipologías delineadas por Palacios & Cunha (2012, pp. 668–685).

Para identificar las particularidades de la experiencia de movilidad urbana por parte de los habitantes que usan estas *apps* para moverse por la ciudad – el objetivo 3 – proponemos hacer una etnografía multilocalizada (Marcus, 1995, 2011) con la técnica de “sombra” (Jirón, 2011, 2012), utilizando como método de recolección los videos grabados por los “habitantes-espías”.

Durante el seguimiento, los instrumentos de recolección de datos que usamos incluyen entrevistas, mapeo de desplazamiento del sujeto y la grabación

de videos desde la perspectiva del sujeto. Las entrevistas fueron hechas de acuerdo con un guion de preguntas (Anexo II), las cuales fueron contestadas mientras ocurría el desplazamiento y también en momentos posteriores a los seguimientos.

**Tabla 4.4.1 – Tabla resumen de la estrategia metodológica de la investigación**

<b>Objetivo general</b>	Investigar propuestas de contenido informativo y periodístico para dispositivos móviles a partir de la experiencia de desplazamiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.			
<b>Objetivos Específicos</b>	(1) Mapear las aplicaciones de los sistemas operativos iOS y Android existentes de servicios para la movilidad urbana en la Ciudad de Buenos Aires.	(2) Analizar las <i>apps</i> de acuerdo con las características de la comunicación en dispositivos móviles.	(3) Identificar las particularidades de la experiencia de movilidad urbana por parte de habitantes con dispositivos móviles.	(4) Reflexionar sobre las particularidades de la movilidad cotidiana urbana en Buenos Aires teniendo en cuenta aspectos sociales, económicos, culturales y políticos.
<b>Técnica</b>	Búsqueda en las tiendas de Apple y Google Play.	Análisis según las definiciones de cada una de las características de la comunicación digital mencionadas en el texto.	Etnografía multilocalizada con la técnica de “sombra”, con grabación de videos por los “habitantes-espía”.	Revisión bibliográfica confrontando con resultados del trabajo de campo.
<b>Recolección</b>	Descarga de las <i>apps</i> en teléfonos de los dos sistemas operativos.	Capturas de pantallas con textos y otros recursos gráficos y de interacción.	Por medio de fotos, videos grabados con los anteojos, mapeo del recorrido con la <i>app</i> Moves, observación, notas y entrevistas.	Estado de la cuestión de los temas abordados.
<b>Resultados esperados</b>	Aproximadamente diez <i>apps</i> tanto de empresas privadas como del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.	Descripción de las <i>apps</i> Cómo Llego y Moovit, según los parámetros mencionados.	Nueve seguimientos y entrevistas con los “habitantes-espías”.	Indicar y discutir los fenómenos sociales que operan en la movilidad de los habitantes.

Fuente: elaboración propia.

El mapeo del desplazamiento fue realizado mediante una aplicación<sup>83</sup> instalada en el teléfono del investigador, por la cual es posible rastrear los locales, horarios y modos de desplazamiento. A su vez, los videos fueron grabados por medio de unos anteojos con cámara incorporada, que fueron utilizados por los usuarios durante los desplazamientos diarios. Obviamente, los usuarios sabían de la existencia de la cámara y habían consentido en participar del estudio. El modelo de documento de consentimiento utilizado puede ser visto en el Anexo III.

---

<sup>83</sup> La aplicación Moves está disponible para descarga en la AppStore por el link: <https://itunes.apple.com/br/app/moves/id509204969?mt=8>, y en Google Play por [https://play.google.com/store/apps/details?id=com.protogeo.moves&hl=pt\\_BR](https://play.google.com/store/apps/details?id=com.protogeo.moves&hl=pt_BR).

### **PARTE III – DESARROLLO ANALÍTICO**



## Capítulo 5 – La descripción del sistema de movilidad: espacios físicos y virtuales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

En este capítulo, mostramos el análisis referente a la primera aproximación a nuestro tema de investigación. Se trata de un momento que definimos como aproximación sistémica. En este momento, nuestro enfoque es entender cómo están estructurados y se articulan los sistemas de movilidad, comunicación y las tecnologías de información. Por eso, nuestro enfoque son las aplicaciones disponibles para uso de los habitantes que los auxilian en la realización de desplazamientos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. No analizamos profundamente el sistema de movilidad urbana de la ciudad, porque nuestro enfoque son las aplicaciones. Las informaciones sobre el sistema de movilidad son de carácter contextual.

De esta manera, el enfoque de este capítulo es el análisis de las aplicaciones Cómo Llego, Ecobici, Google Maps y Moovit, según las especificidades del estudio que detallamos en el capítulo anterior. Para la versión final de la tesis, limitamos el análisis a estas aplicaciones, o porque fueron utilizadas por los habitantes durante los seguimientos, o porque fueron mencionadas por ellos en las entrevistas.

En un momento anterior de este trabajo de investigación, consideramos analizar la aplicación Waze que era usada por participantes que tenían autos. En general, los seguimientos que hicimos con usuarios de Waze no presentaron conexiones con las otras modalidades de transporte. Por eso, decidimos restringir el análisis de *apps* destinadas a transporte colectivo y público, porque las experiencias de desplazamiento de los habitantes son más diversas. Dicho de otro modo, mientras que los recorridos de los usuarios de Waze se muestran individualizados y de combinaciones limitadas con su entorno social, los tramos hechos por usuarios de transporte público están más susceptibles a interpelaciones de naturaleza socioeconómica y cultural.

De esta manera, en el apartado que sigue de este capítulo, describimos la articulación creada entre las estructuras físicas y virtuales de movilidad urbana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Luego, en el segundo apartado de este

capítulo presentamos los resultados del mapeo de aplicaciones relacionadas a movilidad en las tiendas de los sistemas operativos iOS y Android en la ciudad de Buenos Aires. Posteriormente, describimos las aplicaciones Cómo Llego, Ecobici, Moovit y Google Maps<sup>84</sup>, según los parámetros que establecemos para este momento inicial de la investigación, los cuales están especificados por Canavilhas & Santanna (2011), Canavilhas (2014b) y Palacios & Cunha (2012).

### **5.1. Estructuras físicas y virtuales de la ciudad de Buenos Aires**

Las aplicaciones móviles del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires forman parte de la Dirección General de Gobierno Digital y Sensorización (DGGDS) de la Subsecretaría de Ciudad Inteligente (SSCIN), la cual pertenece a la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación. Está en el mismo organigrama de esta subsecretaría la Dirección General de Ciencias de la Información (DGCIN). Todos esos sectores componen la estructura del Ministerio de Educación e Innovación del Gobierno de la Ciudad (MEIGC)<sup>85</sup>.

Esta configuración del ministerio corresponde a los cambios hechos en las áreas del gobierno de la ciudad conforme texto del Artículo 1° de la Ley N° 5960, BOCBA N° 5363 del 27 de abril de 2018. Anteriormente, el área responsable por las Aplicaciones Móviles era parte de la Subsecretaría de Innovación y Ciudad Inteligente (SSICI) del extinto Ministerio de Modernización, Innovación y Tecnología del Gobierno de la Ciudad (MMIYTGC).

En la página de las aplicaciones móviles de la ciudad de Buenos Aires<sup>86</sup>, encontramos 14 (catorce) aplicaciones oficiales del Gobierno más 6 (seis) consideradas no oficiales. Entre las oficiales, 6 (seis) *apps* están relacionadas a movilidad o transporte: BA Cómo Llego, BA Denuncia Vial, BA Ecobici, BA Subte, BA Taxi (para conductores) y BA Taxi (para pasajeros). La *app* MiBA creada en abril de 2017 tiene informaciones de servicios de movilidad, pero no fue

---

<sup>84</sup> Analizamos las versiones elaboradas para teléfonos móviles.

<sup>85</sup> El organigrama del Ministerio de Educación e Innovación puede ser visto en la página del Gobierno de Buenos Aires:

[http://www.buenosaires.gob.ar/organigrama/min\\_educacion.php?menu\\_id=18993](http://www.buenosaires.gob.ar/organigrama/min_educacion.php?menu_id=18993).

<sup>86</sup> Consulta hecha el 11 de junio de 2018.

desarrollada específicamente para esa finalidad. Entre las no oficiales, están las aplicaciones Dónde?, Me Voy En Bici y Biciplus.

Según informaciones divulgadas en 2016, Cómo Llego era la aplicación oficial del Gobierno de la Ciudad más descargada por los usuarios con 1 508 166 descargas. Le seguían en la lista BA Móvil (365 017 descargas), BA Subte (221 573 descargas), BA EcoBici (165 035 descargas) y BA WIFI (140 672 descargas).

En años anteriores, el gobierno incentivó el desarrollo de aplicaciones a través del concurso *BA apps*. El concurso fomentó la elaboración de aplicaciones para poner a disposición de los ciudadanos los más distintos servicios y oportunidades que la ciudad ofrece. En el primer año del premio, en 2012, las aplicaciones ganadoras fueron “Parkando” y “Bicicleta Buenos Aires”, ambas creadas a partir del cruzamiento de datos catalogados en Buenos Aires Data con otras bases de datos.

En la segunda edición, en 2013, la aplicación premiada se llamaba “EstacionApp” e informaba a los usuarios sobre las calles en que se puede estacionar en la ciudad, dónde se encuentra la tiqueadora más cercana con la posibilidad de emitir notificaciones sobre el tiempo restante, dónde están las playas de estacionamiento, y por dónde pasan las grúas de acarreo. En la búsqueda hecha en junio de 2016, las *apps* que resultaron del concurso ya no estaban más disponibles en ninguna de las tiendas y tampoco se habían realizado nuevas ediciones del concurso posteriores al 2013.

Además de identificar las aplicaciones desarrolladas por el Gobierno de la Ciudad, mapeamos aquellas que ofrecen informaciones para la movilidad en las tiendas de los sistemas operativos iOS y Android, como iTunes Store y Google Play. El mapeo fue realizado en momentos distintos y no predeterminados a lo largo del desarrollo de la tesis.

Iniciamos el rastreo por la iTunes Store donde, tras una búsqueda por la palabra clave “movilidad”, hecha en junio de 2016, tuvimos como resultado 87 aplicaciones, de las cuales 51 estaban relacionadas a auxilio al viajero por mapas interactivos y modalidades de transporte. De estas, apenas tres habían sido desarrolladas específicamente para la ciudad de Buenos Aires: BA Eco Bici, iTacho e iMove. Posteriormente, seguimos el mapeo por la palabra clave

“transporte”, que nos enumeró 100 opciones de *apps*, entre las cuales 55 fueron desarrolladas para movilidad urbana y 9 específicamente para Buenos Aires. Por último, enfocamos la búsqueda en “Buenos Aires”, que también listó cien alternativas de aplicaciones, de las cuales 48 eran para movilidad urbana.

En la búsqueda en Google Play, en el mismo período, encontramos 247 sugerencias de *apps* para la palabra clave “movilidad”, de las cuales 32 fueron diseñadas para auxilio al moverse y solamente dos para que funcionen en Buenos Aires. En la misma tienda, los resultados para “transporte” apuntaron 250, de las cuales 39 auxilian la movilidad de los usuarios y 5 operan en Buenos Aires. Entre las 250 *apps* que encontramos en la búsqueda por las palabras “Buenos Aires” encontramos 84 diseñadas para atender las demandas de movilidad de los usuarios.

Sin embargo, esa primera búsqueda se mostró insuficiente considerando que no incluyó en los resultados las aplicaciones que usuarios habían mencionado en las charlas informales. Las *apps* *Cómo Llego* y *BA Subte*, por ejemplo, no aparecían entre los resultados de la iTunes Store para “movilidad”, pero en la búsqueda por “transporte” y “Buenos Aires” estaban entre las primeras opciones. Además, las aplicaciones *Waze*<sup>87</sup> y *Moovit*<sup>88</sup>, mencionadas en las conversaciones informales, solamente aparecían como opciones en la segunda etapa del mapeo en la cual eran listadas todas las correspondientes a las categorías “Navegación” y “Viajes” de la iTunes Store. En la tienda de Google Play la categoría específica para las aplicaciones que nos atañen es la de “Transporte”, que presentó una lista con 540 gratuitas y 492 pagas con valores desde US\$ 0,22 hasta US\$ 399,99. También encontramos algunas que auxilian la movilidad en la categoría “Turismo y Local”, que contaba con 540 gratuitas (149 de movilidad urbana) y la misma cantidad de aplicaciones pagas.

En esta misma época, las políticas del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) para fomento de alternativas que impactasen en la experiencia de los usuarios por medio del uso de dispositivos móviles eran acciones de la Subsecretaría Ciudad Inteligente del Ministerio de Modernización, Innovación y

---

<sup>87</sup> Destinada a habitantes que usan estrictamente autos como modalidad de transporte.

<sup>88</sup> Aplicación desarrollada por una empresa privada, que prioriza la movilidad por modos colectivos de transporte.

Tecnología. En Google Play, en junio de 2016, había 16 *apps*<sup>89</sup> en las que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires aparecía como desarrollador; en iTunes Store, eran 13 las desarrolladas<sup>90</sup> por este organismo.

En febrero de 2018, el Gobierno aparecía como desarrollador de 16 *apps*<sup>91</sup> en Google Play y 13<sup>92</sup> en iTunes Store. Sin embargo, la lista de aplicaciones estaba distinta con la eliminación de algunas (BA Agenda Cultural, BA Móvil, BA Ferias, BA Playa, BA Vacunación, BA CoPS, BA Beneficios, BA Pedaleá Seguro y BA Teleasistencia) y la inclusión de nuevas (BA Turismo, BA Compras, BA Accesible, BA Salud, Disfrutemos BA, Plataforma Integral, BA Colonias, mi BA, BA Taxi, BA Mi Escuela).

En la página de aplicaciones móviles del gobierno de la ciudad estaban disponibles para instalación y uso gratuito en esta misma época BA Subte, Cómo Llego, BA EcoBici, BA Agenda Cultural, BA Wifi, BA Móvil, BA 147, BA Medios, BA Denuncia Vial, BA Ferias, BA Playa, BA Vacunación, BAFICI, BA Turismo, BA CoPS, BA Beneficios, BA Pedaleá Seguro y BA Teleasistencia. Además, en su sitio web el gobierno listaba seis más en que las actuaba como incentivador, las cuales son: Biciplus, Dónde?, Localizar Emergencia, Me Voy En Bici, Cruz Roja Argentina y AllGreenUp.

En febrero de 2018, las aplicaciones listadas en la página<sup>93</sup> del Gobierno de la Ciudad eran: BA Accesible, BA Taxi – Conductor, BA Taxi – Pasajeros, BA Subte, miBA, BA Cómo Llego, Autogestión de proveedores, BA EcoBici, BA Wifi, BA 147, BA Medios, BA Denuncia Vial, BA Ferias, BA Turismo, AllGreenUp, Biciplus, Dónde?, Localizar Emergencia, Me voy en Bici y Cruz

---

<sup>89</sup> En el 31 de mayo de 2016, encontramos: BA Subte, Cómo Llego, BA EcoBici, BA Agenda Cultural, BA Wifi, BA Móvil, BA 147, BA Medios, BA Denuncia Vial, BA Ferias, BA Playa, BA Vacunación, BA CoPS, BA Beneficios, BA Pedaleá Seguro y BA Teleasistencia.

<sup>90</sup> En el 1 de junio de 2016, encontramos: BA Subte, Cómo Llego, BA EcoBici, BA Agenda Cultural, BA Wifi, BA Móvil, BA 147, BA Medios, BA Denuncia Vial, BA Ferias, BA Playa, BA Vacunación, BA Pedaleá Seguro.

<sup>91</sup> En el 27 de febrero de 2018 encontramos: BA 147, BA EcoBici, BA Cómo Llego, BA Wifi, BA Subte, BA Medios, BA Denuncia Vial, BA Turismo, BA Ferias, BA Compras, BA Accesible, BA Salud, Disfrutemos BA, Plataforma Integral, BA Colonias y BA Mi Escuela.

<sup>92</sup> En el 27 de febrero de 2018 encontramos: BA 147, BA EcoBici, BA Cómo Llego, BA Wifi, BA Subte, BA Medios, BA Denuncia Vial, BA Turismo, BA Ferias, BA Compras, miBA, BA Taxi y BA Mi Escuela.

<sup>93</sup> Puede ser visualizada en: <http://www.buenosaires.gob.ar/aplicacionesmoviles>.

Roja Argentina. En la consulta final que hicimos en junio de 2018, la lista seguía igual.

En este contexto, para el relato final de la tesis, enfocamos el análisis en las aplicaciones Cómo Llego, Ecobici, Google Maps y Moovit. Los criterios de elección determinantes fueron: (a) son ampliamente conocidas y utilizadas por usuarios; (b) priorizan distintas modalidades de transporte; y (c) son desarrolladas por instituciones de carácter distinto, tanto públicas como privadas.

## 5.2 Cómo Llego

De una manera general, Cómo Llego es una aplicación que ayuda a los usuarios a moverse por el Gran Buenos Aires a través de los diferentes medios de transporte público, como colectivos, trenes y subte, y también en bicicleta, auto o a pie. La *app* está diseñada para que el usuario ingrese con las direcciones de salida y de llegada. A partir de eso, Cómo Llego presenta las mejores opciones al usuario de acuerdo con la modalidad de transporte elegida.

**Figuras 5.2.1, 5.2.2 y 5.2.3** – Capturas de pantalla de Cómo Llego en junio de 2016



Figura 5.2.1 – Formulario de inclusión de las direcciones

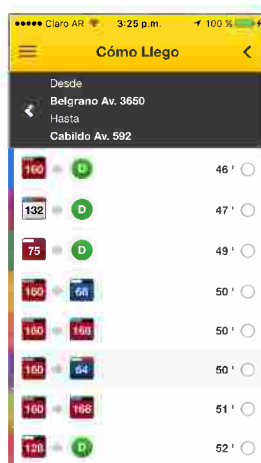


Figura 5.2.2 – Simulación de recorridos sugeridos por Cómo Llego

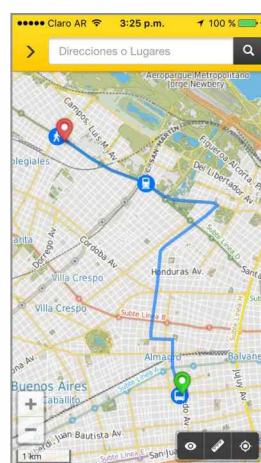


Figura 5.2.3 – Visualización en el mapa del recorrido elegido por el usuario

Resumidamente, el análisis de la **hipertextualidad** nos ayuda a entender la manera como los enlaces son utilizados en las aplicaciones. La propuesta de estudio de Canavilhas & Santanna (2011) utiliza como procedimiento el método y la clasificación expuesta por Codina (2003) para estudiar la composición y la estructura del hipertexto. En nuestro trabajo, pensamos la hipertextualidad desde la composición mediante la descripción de elementos como secciones y enlaces, los cuales son definidos por Codina (2003, pp. 146–155) y usados por Canavilhas (2007, pp. 123–124).

**Figuras 5.2.4, 5.2.5 y 5.2.6** – Capturas de pantalla de Cómo Llego en febrero de 2018

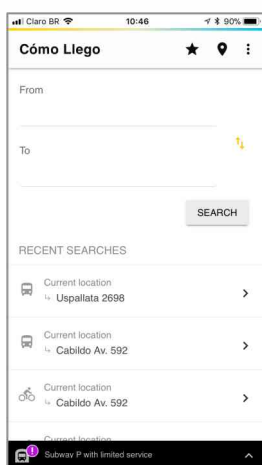


Figura 5.2.4 – Formulario de inclusión de las direcciones

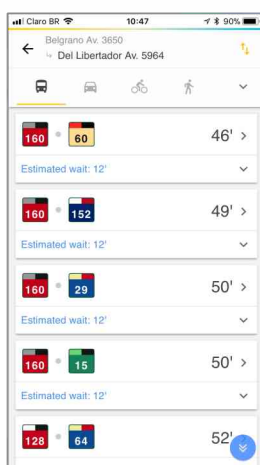


Figura 5.2.5 – Simulación de recorridos sugeridos por Cómo Llego

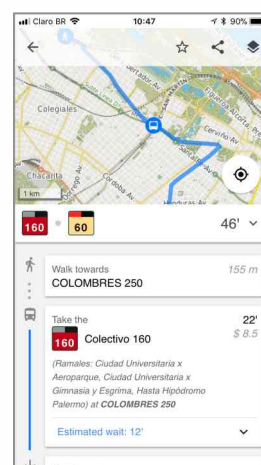


Figura 5.2.6 – Visualización en el mapa del recorrido elegido por el usuario

Particularmente, pudimos acompañar la evolución de Cómo Llego en dos momentos en los últimos años. El primer momento, en junio de 2016, fue cuando realizamos el primer mapeo y las primeras muestras de descripciones con las aplicaciones Cómo Llego y Waze. En el segundo momento, repetimos el mapeo y actualizamos las descripciones en febrero de 2018. Al final en junio de 2018, revisamos las descripciones para el relato final de esta tesis.

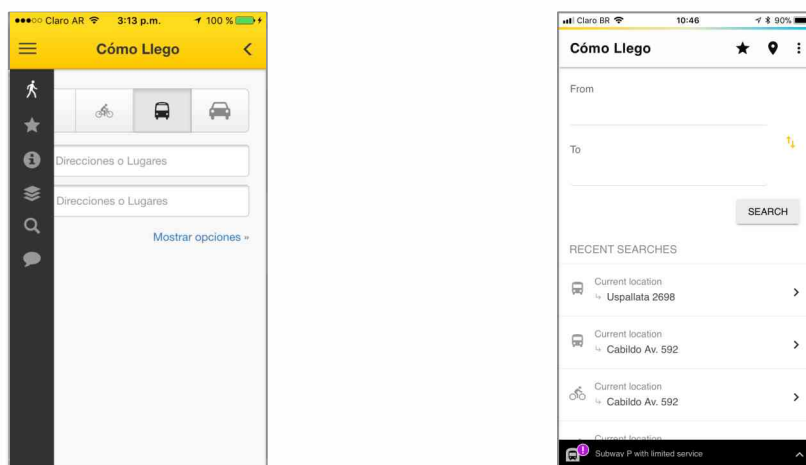
De esta manera, las secciones que componían Cómo Llego en el análisis hecho en 2016 eran: *Cómo Llego*, *Favoritos*, *Informaciones*, *Mapas Temáticos*, *Buscador* y *Contacto*. Estas estaban representadas por íconos y estaban

organizadas en un menú desplegable a la izquierda de la pantalla (figuras 5.2.1 y 5.2.2). La opción para acceder al menú de secciones estaba disponible en todas las pantallas de *Cómo Llego* por medio de un ícono ubicado siempre en la parte superior izquierda de la pantalla.

En 2018, las secciones aparecían en la parte superior de la pantalla al lado del título de la aplicación “*Cómo Llego*”. En este momento, la aplicación tenía las secciones *Favoritos*, *Mapa*, *Búsquedas recientes* y *Preferencias*. Las opciones de *Informaciones*, *Buscador* y *Contacto* de la versión anterior habían sido eliminadas. Los *Mapas Temáticos* estaban en *Mapas*.

En ambas versiones las secciones estaban organizadas para que el usuario tuviera rápido y fácil acceso a las informaciones de navegación que necesitara. Cada una de ellas se desdoblaba de manera distinta. Por ejemplo, la sección principal y la que servía como entrada de la *app* era *Cómo Llego*, la cual estaba compuesta de un formulario que el usuario llenaba con las direcciones de partida y de llegada que elegía para desplazarse. Tras llenar el formulario, la aplicación mostraba una lista de opciones de recorridos listadas, desde el menor tiempo estimado hasta el trayecto más demorado. Después de esta etapa el usuario podía consultar en el mapa de la ciudad el camino que le convenía. Además de eso, en la versión de 2018, la aplicación informaba el estado de las estaciones de Subte en tiempo real en la parte inferior de la pantalla.

**Figura 5.2.7 – Capturas de la pantalla inicial de *Cómo Llego***



Íconos de las secciones a la izquierda en la versión de la aplicación analizada en 2016.

Secciones en la parte superior en la versión analizada en 2018.



En la versión de 2016, la sección Favoritos traía una lista con las últimas direcciones usadas por el usuario. Cada dirección tenía alternativas de interacción en que el usuario podía cambiar el nombre de la ubicación (usar “casa”, “trabajo”, o cualquier otro que desease, por ejemplo), ver su ubicación en el mapa, saber más información, y elegir como punto de partida o de llegada para una consulta en la sección Cómo Llego. Además, había la opción para eliminar la dirección de la lista de favoritos. En 2018, la sección *Favoritos* estaba compuesta de una lista de recorridos que el usuario señalaba como preferidos, sin embargo las opciones de personalizar los nombres de los lugares había sido eliminada.

La sección *Información* si era utilizada desde la pantalla principal no tenía funcionalidad. Sin embargo, cuando el usuario la utilizaba desde los mapas de navegación podía acceder a informaciones textuales con datos sobre el lugar deseado, fotos actualizadas, posición en el mapa y transportes cercanos. Esta sección existía solamente en la versión analizada en 2016.

La sección *Mapas Temáticos* era una lista de posibilidades de visualización de mapas y recorridos de acuerdo con los temas de: Urbanismo, Servicios, Salud, Educación, Cultura, Deportes y Esparcimiento, Medio Ambiente, Turismo, e Imágenes y Fotografías. Cada tema se desdoblaba en otros subtemas que, posteriormente, eran destacados por íconos en la visualización del mapa. También fue una función suprimida en la versión más reciente.

A través de la sección *Buscador*, el habitante podía buscar no ubicaciones, pero sí lugares por sus nombres. Como respuesta, la aplicación mostraba distintas opciones de acuerdo con el nombre buscado, la dirección de cada una y su ubicación en el mapa de la ciudad. En la versión de 2018 el buscador dejó de existir, pero en la búsqueda habitual por las direcciones de destino el usuario podía digitar el nombre de un lugar conocido como un punto turístico o una universidad, por ejemplo, y la *app* le mostraba las opciones semejantes.

La sección *Contacto* estaba compuesta por un formulario para envío de mensajes a los desarrolladores. En la versión reciente de Cómo Llego esta sección también fue suprimida.

Los enlaces en ambas versiones de Cómo Llego que mostramos acá direccionan al usuario para funcionalidades internas de la propia aplicación. Es

decir, Cómo Llego tiene como universo informativo su propio contenido. De esta manera, el usuario es llevado a planear su recorrido considerando solamente las informaciones que ya constan en la base de datos de la *app* sin que pueda intervenir o cambiarlas en su base.

Según la clasificación elaborada por Codina (2003, p. 150), los enlaces de Cómo Llego pueden ser definidos como de recorrido no secuencial y de lógica estructural. Los enlaces no secuenciales se caracterizan por “facilitar los accesos en función a diversos criterios”, no siendo necesario que el usuario siga una secuencia de secciones para llegar a otra. La lógica estructural está relacionada a “los enlaces que siguen una lógica sistemática de creación de cohesión [que] persiguen materializar la estructura del hiperdocumento tal como la concibe el autor y así generar una ruta de autor, o una ruta de experto” (Codina, 2003, p. 150).

**Tabla 5.2.1** – Comparativo de hipertextualidad entre las versiones de 2016 y 2018

	2016	2018
<b>Secciones</b>	Cómo Llego, Favoritos, Informaciones, Mapas Temáticos, Buscador, y Contacto	Cómo Llego, Favoritos, Mapa, Búsquedas recientes, y Preferencias
<b>Recorrido</b>	No secuencial	No secuencial
<b>Lógica</b>	Estructural	Estructural

Fuente: Elaboración propia.

Respecto de los recursos **multimedia**, Cómo Llego se resume en textos, imágenes y recursos gráficos. Los textos son títulos de secciones y de enlaces; descripción de la navegación sugerida al usuario y también los textos de la sección Información. Las imágenes también eran usadas en *Información* – de la versión de 2016 – para ilustrar la ubicación buscada por el usuario, puntos turísticos u otras informaciones. Los recursos gráficos son relacionados a íconos para los enlaces de navegación y para los mapas diseñados para que el usuario se ubique en la ciudad.

Rost (2014, pp. 56–59) distingue dos tipos de **interactividad**, la selectiva y la comunicativa, las cuales tienen como base para su diferenciación la interacción que se da entre usuario y medio: en la selectiva, el usuario interactúa con los

contenidos, con la máquina o con el sistema; en la comunicativa, el usuario utiliza el medio para producir contenido o entrar en contacto con otros usuarios. Considerando esas definiciones, la versión de 2016 de Cómo Llego ofrecía solo opciones de interactividad selectiva. Sin embargo, la versión de 2018 tenía una opción de compartir el recorrido hecho por el usuario por mensajes de otras aplicaciones como Facebook, Whatsapp, SMS y correo electrónico, siendo mínimamente de interactividad comunicativa.

El mismo autor propone que la interactividad selectiva se ha desarrollado a lo largo de los últimos años en cuatro etapas. Cada una de esas etapas es definida por Rost de acuerdo con los recursos usados por los medios y por los usuarios. Teniendo en cuenta su clasificación (Rost, 2014, p. 63), Cómo Llego sería de cuarta etapa, porque fue diseñada para dar cuenta de una distribución multiplataforma. La funcionalidad de Cómo Llego va más allá de una aplicación para teléfonos, pues abarca otros dispositivos móviles y también opera en la web como un mapa interactivo de la ciudad de Buenos Aires.

Canavilhas (2009, p. 72) define la **instantaneidad/actualización continua** como “capacidad de añadir nuevas informaciones de inmediato”. En este sentido, la versión anterior de Cómo Llego no se caracterizaba por ser una *app* en que nuevas informaciones eran transmitidas al usuario de manera instantánea. Era una aplicación por la cual el usuario consultaba cuál era el mejor recorrido, de acuerdo con las modalidades de transporte disponibles, pero no daba informaciones actualizadas sobre el estado de las rutas, o de las líneas de tren, por ejemplo. En la versión que analizamos en 2018, el estado de las líneas de Subte estaban ya en la primera pantalla y también muchas líneas de colectivos informaban la previsión de llegada de los buses en las paradas seleccionadas por el usuario.

La capacidad de **memoria** en Cómo Llego está utilizada de manera complementaria de personalización de la interactividad. En la sección *Favoritos* de la versión de 2016 eran guardadas las últimas direcciones buscadas por el usuario, que podía configurar nombrando los lugares de acuerdo con sus necesidades. Además, en la sección *Información*, dependiendo del lugar que eligiera el usuario como tema de interés, había informaciones sobre la historia del lugar, como los predios públicos y turísticos. Por otro lado, no había la posibilidad de acceder a

informaciones con historicidad. En la aplicación de 2018, los recorridos más recientes eran guardados en la primera pantalla, siendo imposible personalizarlos.

Rost (2014, p. 57) define la **tactilidad** como una propiedad de la interactividad selectiva. Aun así, en nuestro trabajo la analizamos aparte debido a la particularidad de la clasificación propuesta por Palacios & Cunha (2012). Es decir, siendo la tactilidad una propiedad de la interactividad, no la podemos analizar de la misma manera, o según los mismos parámetros.

Entre las operaciones táctiles posibles por los sistemas iOS y Android, el usuario de Cómo Llego puede realizar las acciones de toque (*tap*), doble toque (*doble tap*), deslizar (*drag*), pellizcar (*pinch*), presionar (*press*) y rotar (*rotate*). Además, a través de los sensores táctiles de los dispositivos móviles presenta funcionalidades como girar, mover y vibrar.

La aplicación está diseñada para que el usuario llegue al final de su búsqueda por el mejor recorrido navegando por las pantallas y funcionalidades con toques rápidos. Las otras funcionalidades táctiles son usadas como acciones alternativas, es decir, el toque doble, deslizar, pellizcar, presionar y rotar son acciones para la navegación de los mapas.

Proponemos describir **accesibilidad, ubicuidad y globalidad** conjuntamente. Para eso, tomamos la definición de accesibilidad de Canavilhas (2011, p. 72) como la “capacidad de acceder a la información en todo/cualquier momento y desde diferentes puntos”. Como concepto de ubicuidad, usamos el de Pavlik (2014, pp. 181–183) que incluye, además del acceso a la red, las apropiaciones posibles por parte de los usuarios. Por globalidad entendemos, de acuerdo con Canavilhas & Santana (2011, p. 55), una categoría de análisis para evaluar si los medios de comunicación están produciendo contenido pensando en un mundo plural y sin fronteras, en que el público y la innovación pueden emerger de cualquier parte.

En este contexto, entendemos que accesibilidad a la red y las posibilidades de apropiación de contenido son dos ejes que conectan los tres conceptos que mencionamos arriba. Aunque nos parezca que la definición de globalidad sea más abarcadora, por ahora nos limitamos a este recorte para priorizar este análisis.

A su vez, la accesibilidad tiene especificidades respecto de su uso y evaluación que deben ser tratadas acá aunque brevemente. Si por un lado la ubicuidad pretende que la información esté disponible para todos, por otro la accesibilidad garantiza que las personas con algún tipo de discapacidad puedan utilizar los contenidos y herramientas. “La accesibilidad Web engloba muchos tipos de discapacidades, incluyendo problemas visuales, auditivos, físicos, cognitivos, neurológicos y del habla.” (W3C, 2018b) Para evaluar las posibilidades presentes en las aplicaciones para ofrecer opciones de acuerdo con las discapacidades del usuario, adaptamos los parámetros de la Web Accessibility Initiative (W3C, 2018a). Como los parámetros de evaluación fueron creados para páginas web, adaptamos su contenido, enfocando el análisis según la presentación del texto, interacción con el contenido y también los aspectos generales del movimiento y brillo intermitente del contenido, así como su estructura.

De esta manera, Cómo Llego se restringe a ser un mapa interactivo de la ciudad de Buenos Aires, a través del cual el usuario puede elegir el recorrido que desee de acuerdo con sus necesidades. Las posibilidades y limitaciones respecto de accesibilidad, más allá de las restricciones estructurales de conectividad de la ciudad, son también de idioma, pues solo está disponible en español e inglés. Tampoco el usuario tiene la posibilidad de producir contenido o información a partir de sus funcionalidades.

Por otro lado, Pavlik caracteriza la producción de contenidos geolocalizados como una alternativa de ubicuidad. En la sección *Información*, presente en la versión anterior, el usuario de Cómo Llego tenía la opción de saber más sobre un determinado punto en el mapa. Dependiendo del lugar elegido había textos y fotos con datos. En la versión actual, no hay.

### **5.3 Ecobici**

Ecobici es la aplicación homónima del sistema de transporte público en bicicletas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Es un sistema gratuito, que funciona todos los días, las 24 horas. El sistema también está compuesto de estaciones automatizadas distribuidas en variados puntos de la ciudad. A través de la aplicación, el habitante puede ver la ubicación de la estación más cercana al

lugar donde se encuentra, ver la disponibilidad de bicicletas en cada una de las estaciones en tiempo real y, cuando se acerca a una estación, activar el préstamo de la bicicleta. También puede inscribirse al sistema de Ecobici y consultar su historial de viajes.

**Figuras 5.3.1 y 5.3.2** – Estación automatizada para el uso de la aplicación de teléfono móvil.

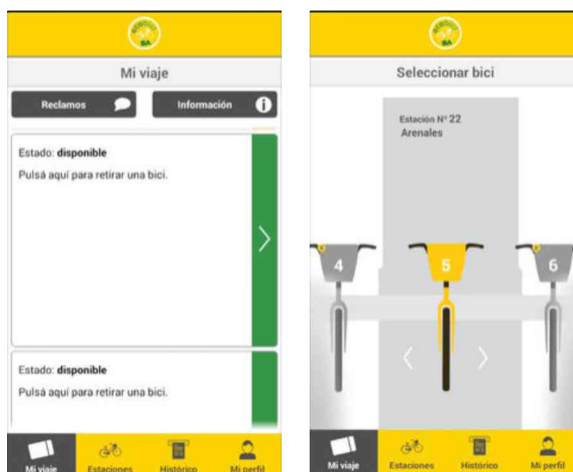


Fuente: Ecobici (“Ecobici - Buenos Aires Ciudad,” 2018).

La versión 1.0 de la aplicación en la tienda de iTunes está disponible desde 1 de agosto de 2012. Desde entonces, hasta el 17 de octubre de 2017, la aplicación había tenido 8 actualizaciones. En la descripción de esas actualizaciones, en iTunes, se nota que la misma ha cambiado poco desde su creación. Gran parte de las modificaciones hechas están relacionadas a corrección de errores y de mejoras en la experiencia del usuario, sin ser estas especificadas.

Desde la hipertextualidad, Ecobici se divide en *Mi Viaje*, *Estaciones*, *Histórico*, *Mi Perfil*. *Mi Viaje* es la sección que abre la aplicación, y posibilita al usuario la retirada de las bicicletas en las estaciones. Primeramente, el usuario elige la estación en que desea retirar la bicicleta, luego puede escoger la bicicleta de acuerdo con la posición numerada que ocupa en la estación y entonces la aplicación libera automáticamente el uso.

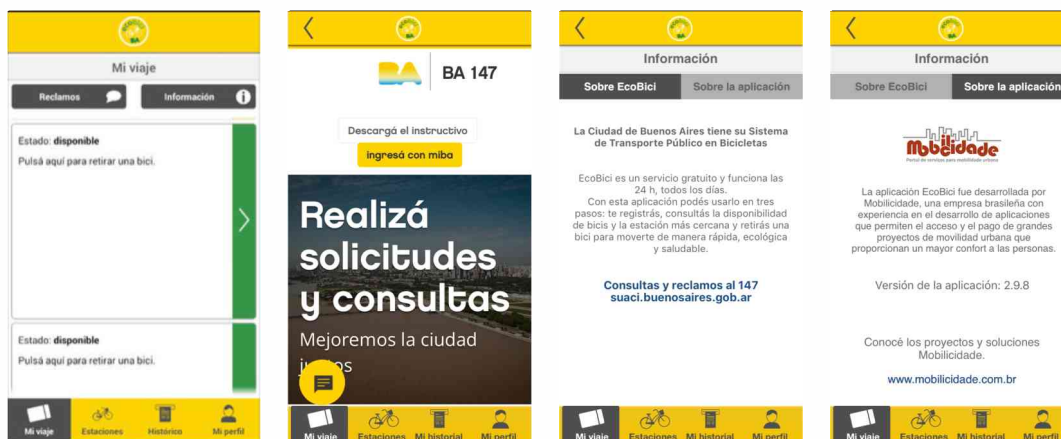
**Figuras 5.3.3 y 5.3.4 – Sección *Mi Viaje* de la aplicación Ecobici.**



Fuente: Ecobici (“Ecobici - Buenos Aires Ciudad,” 2018).

En la misma sección, cuenta con las funcionalidades de *Reclamos* e *Información*. *Reclamos* direcciona, por enlace externo, a la herramienta BA 147 creada por el Gobierno de la Ciudad para que los ciudadanos puedan enviar solicitudes, reportes, quejas y denuncias. En *Información*, hay dos textos: uno sobre el sistema de transporte Ecobici y otro sobre la empresa que fue contratada para desarrollar la aplicación a pedido del Gobierno.

**Figuras 5.3.5, 5.3.6, 5.3.7, 5.3.8 – Secciones *Reclamos* e *Información* de Ecobici.**

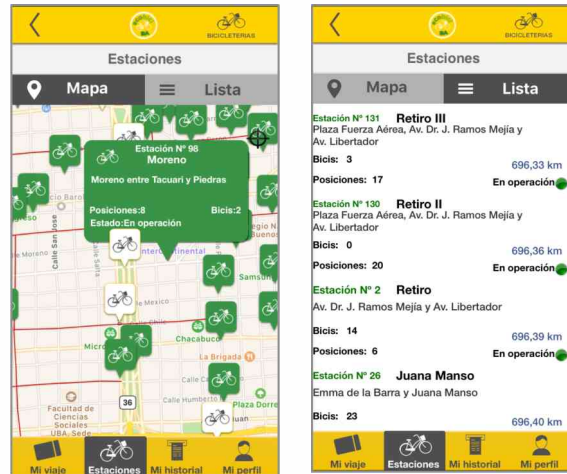


Fuente: Ecobici (“Ecobici - Buenos Aires Ciudad,” 2018).

La visualización de *Estaciones* es posible por mapa o por lista. En la opción *Mapa*, están todos las estaciones con su ubicación, número total de bicicletas y número de bicicletas disponibles en tiempo real. En el modo *Lista*, están las

estaciones de bicicletas ordenadas desde la más cercana al usuario hasta la más lejana, con las mismas informaciones en tiempo real.

**Figuras 5.3.9 y 5.3.10 – Sección *Estaciones* de la aplicación Ecobici.**



Fuente: Ecobici (“Ecobici - Buenos Aires Ciudad,” 2018).

En *Mi Historial*, están listados los recorridos hechos por el usuario con las bicicletas del sistema. En *Mi Perfil*, el usuario tiene acceso a sus datos de registro de cuenta en la aplicación.

**Figura 5.3.11 – Sección *Mi Perfil* de la aplicación de Ecobici.**



Fuente: Ecobici (“Ecobici - Buenos Aires Ciudad,” 2018).

Entonces, según la clasificación que usamos anteriormente para analizar Cómo Llego respecto de la hipertextualidad, Ecobici tiene las mismas



características. De este modo, también se encuadra como de recorrido no secuencial y de lógica estructural.

Los recursos multimedia son explorados de manera limitada por Ecobici. La *app* presenta el uso de textos, recursos gráficos y mapas. La interactividad está restringida al propio contenido de la aplicación, destacándose la navegación por los mapas de las estaciones, que traen informaciones en tiempo real. Por eso, la clasificamos como de interactividad selectiva también. Las funciones táctiles son semejantes a *Cómo Llego*.

Respecto del uso de la memoria, en Ecobici está restringido a la sección *Mi Historial*. Es en esta sección que el habitante guarda informaciones sobre los lugares en que retiró y devolvió las bicicletas utilizadas. La actualización continua de Ecobici se limita a las informaciones sobre la disponibilidad de bicicletas en las estaciones. Respecto de la accesibilidad, ubicuidad y globalidad, Ecobici sigue lo mismo que *Cómo Llego* excepto en relación al idioma donde presenta alternativas en portugués, español e inglés.

#### **5.4 Google Maps**

Entre las aplicaciones que analizamos acá, Google Maps es la que más funcionalidades presenta al usuario. Lanzada en 2005 por Google, compila las funciones de navegación, informaciones sobre los lugares de distintas naturalezas (comerciales, residenciales, parques, tiendas, rutas, avenidas, calles, barrios entre tantas otras), las condiciones de tránsito en las modalidades de transporte disponibles, además de presentar posibilidades de interacción con los usuarios. “El uso principal de Google Maps es la navegación por tierra y la búsqueda de un recorrido para viajar en automóvil, transporte público, bicicleta, avión o a pie. Es difícil encontrar una herramienta más adecuada para estas tareas que Google Maps.”<sup>94</sup> (Tutić & Frančula, 2016, p. 110, traducción mía)

En líneas generales, Google Maps compila las funcionalidades para todas las modalidades de transporte, desde el coche, hasta las opciones de transporte público. Si bien trae herramientas e informaciones sobre el tráfico que engloban

---

<sup>94</sup> Del original: The primary use of Google Maps is navigation on land and finding a route for travelling by car, public transport, bike, airplane or on foot. It is hard to find a tool better suited for these tasks than Google Maps. (Tutić & Frančula, 2016, p. 110)

todas las modalidades de transporte, también expone informaciones específicas sobre el transporte público que van más allá de las presentadas por aplicaciones como Cómo Llego, Ecobici y Moovit. Además de mostrar las opciones de recorridos, Google Maps expone una estimativa de costo del viaje, por ejemplo.

**Figuras 5.4.1, 5.4.2, 5.4.3 y 5.4.4 – Opciones de transporte público presentadas por Google Maps.**

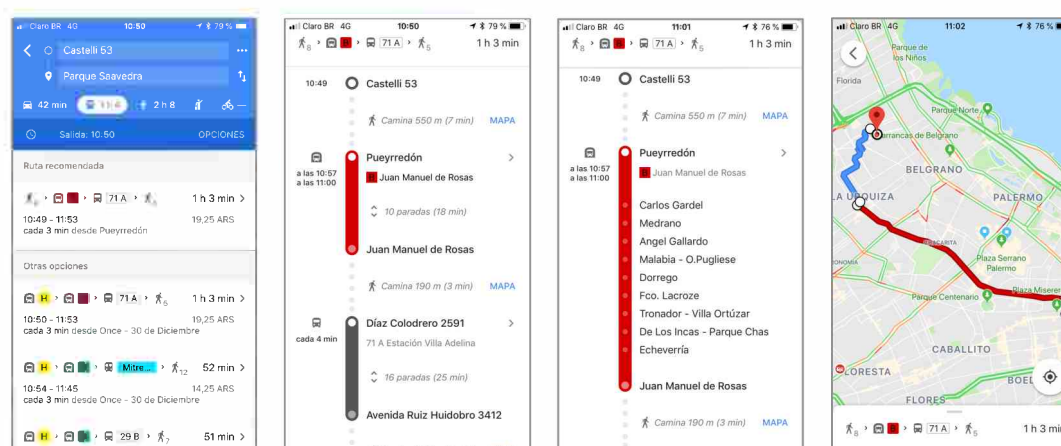


Figura 5.4.1 – Opciones de recorrido.

Figura 5.4.2 – El recorrido elegido en detalles

Figura 5.4.3 – Los detalles de las paradas entre un punto y otro.

Figura 5.4.4 – Visualización del trayecto en el mapa.

Fuente: Google Maps – capturas de pantalla realizadas por el autor el 4 de julio de 2018.

Vista desde la hipertextualidad, Google Maps presenta recursos de navegación en la aplicación y también de navegación en los mapas e informaciones relacionadas al desplazamiento de las personas. En la pantalla inicial, tiene un buscador, un menú despegable, el mapa de la ciudad y los modos de navegación *Explorar*, *En coche* y *Transporte público*. También están las funcionalidades referentes a la configuración de los mapas: tipos de mapa (Predeterminado, Vista Satélite, Relieve), detalles del mapa (transporte público, tráfico y en bicicleta), centrar el mapa y brújula.

En el menú despegable, están los enlaces: Ajustes, Tus sitios, Tu cronología, Tus contribuciones, Compartir ubicación, Mapas sin conexión, Satélite y tráfico (ahora en el mapa), Añadir un sitio que falta, Ayuda y sugerencias, Condiciones de servicio y Datos de cuenta. Cada una de estas secciones presenta posibilidades de configuración e interacción entre el contenido de la aplicación y el usuario, así como del usuario con otros usuarios.

### Figuras 5.4.5, 5.4.6, 5.4.7 y 5.4.8 – Pantalla inicial de Google Maps.

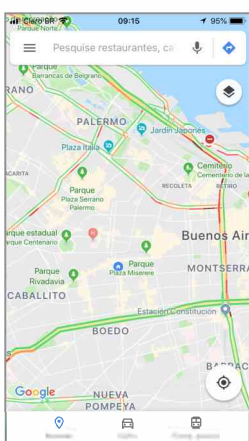


Figura 5.4.5 – Pantalla inicial de Google Maps

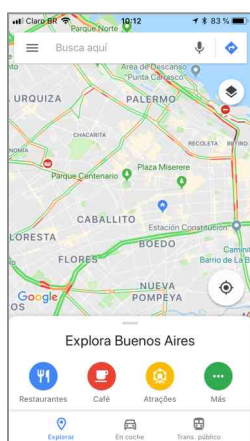


Figura 5.4.6 – Modo Explorar

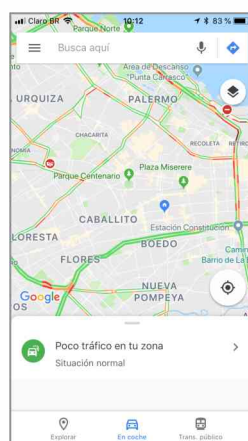


Figura 5.4.7 – Modo En Coche

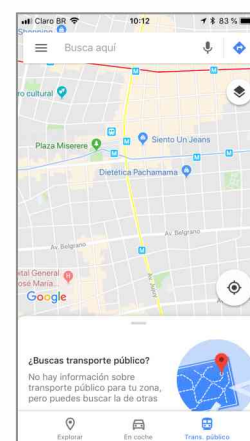


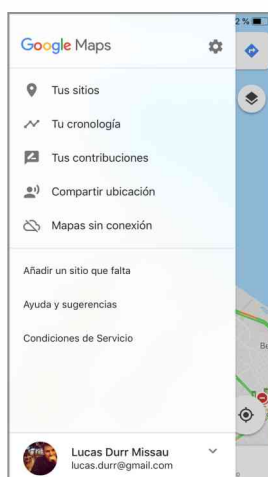
Figura 5.4.8 – Modo Transporte Público

Fuente: Google Maps – capturas de pantalla realizadas por el autor en 4 de julio de 2018.

En Ajustes, hay cuatro categorías para las configuraciones que el usuario puede modificar: (1) Desplazamientos, (2) Usar Maps, (3) Configuración de la cuenta y (4) Asistencia. Desplazamientos se divide en *Navegación* y *Desplazamientos habituales*. En *Navegación*, el usuario puede configurar opciones de sonido y voz (silencio, volumen de la guía, reproducción de voz y de llamada por Bluetooth), opciones de ruta (evitar autopistas, peajes y ferris), visualización del mapa (esquema de color y mantener el norte arriba) y aparcamiento (guardar ubicación del coche aparcado). En *Desplazamientos habituales* se puede ajustar informaciones como: ubicación de casa y trabajo del usuario, el medio de transporte, horarios, recibir notificaciones sobre desplazamientos casa-trabajo y notificaciones más precisas sobre desplazamientos habituales.

Usar Maps está compuesta de configuraciones de unidades de distancia (kilómetros, millas o automático), mostrar escala en mapa (al aumentar y reducir, y siempre), búsqueda por voz (se elige el idioma) y compartir ubicación. En *Configuración de la cuenta*, el usuario puede cambiar los ajustes de dirección de casa y trabajo, contenido personal, historial, notificaciones y cuentas vinculadas. Finalmente, presenta opciones para enviar comentarios a Google e informaciones sobre Google Maps y sus condiciones de uso y privacidad en la categoría de Asistencia.

**Figura 5.4.9** – Menú despegable de Google Maps.



Fuente: Google Maps – captura de pantalla hecha por el autor el 4 de julio de 2018.

*Tus sitios* es la sección que guarda los lugares favoritos visitados, habituales o frecuentes y los que el habitante tiene intención de visitar futuramente. Está dividida en tres categorías: Etiquetados, Guardados y Tus mapas. En los Etiquetados está una lista con los lugares marcados por el usuario. En Guardados, el habitante puede crear listas de clasificación para los lugares, como por ejemplo, *Cafés*, y guardar en esta lista la ubicación de los cafés que desee. Tus mapas contiene aquellos mapas creados por cada persona en la aplicación My Maps<sup>95</sup>.

A su vez, *Tu cronología* muestra los lugares visitados por el usuario durante el día en que el usuario hace la consulta. En esta sección, es posible visualizar la ubicación en un mapa, consultar la ubicación en días anteriores con la hora de llegada y de partida. Además, está la opción para agregar la ubicación a las Etiquetados.

En *Tus contribuciones* el usuario puede evaluar lugares que están presentes en su historial de búsqueda y ubicaciones, escribir reseñas, subir fotos y sugerir cambios y correcciones a Google Maps. En la sección *Compartir tu ubicación* el usuario permite que un conocido pueda acompañar los desplazamientos que hace en la ciudad, de acuerdo con un límite de tiempo que establece.

---

<sup>95</sup> My Maps es una aplicación de Google en que el usuario puede crear, editar y compartir sus propios mapas utilizando la plataforma de Google. Link: <https://www.google.com/mymaps>.

**Figuras 5.4.10, 5.4.11, 5.4.12 y 5.4.13 – Sección *Tus Contribuciones* del menú de Google Maps.**



Figura 5.4.10

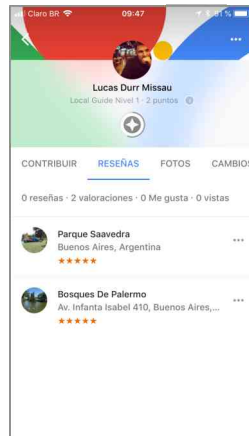


Figura 5.4.11

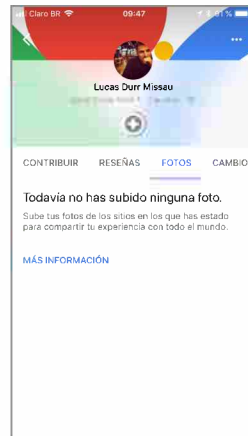


Figura 5.4.12

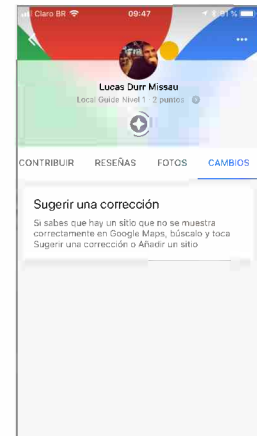


Figura 5.4.13

Fuente: Google Maps – capturas de pantalla realizadas por el autor el 4 de julio de 2018.

En la sección *Mapas sin conexión*, pueden ser almacenados mapas para consultas sin la necesidad de que el habitante esté conectado a internet. Este apartado tiene su propio sistema de ajustes en que se elige si se actualizan los mapas automáticamente o manualmente y si la descarga de los mapas ocurre solo por wifi o si también por red móvil. Hay también un enlace de ayuda sobre el uso de los mapas sin conexión.

Para *Añadir un sitio que falta* es necesario que se llene un formulario con informaciones sobre el lugar. A su vez, la sección *Ayuda y Sugerencias* se divide en *Primeros pasos* (direcciona hacia el soporte de Google que enseña cómo usar Google Maps), *Ayuda* (lleva al usuario a una sección del soporte de Google Maps con preguntas y respuestas sobre su uso), *Consejos y Sugerencias* (texto que explica sobre las herramientas de Google Maps) y *Enviar comentarios* (en tres categorías: notificar un problema de datos, añadir un sitio que falta, y sugerencia de cambios en la aplicación).

*Condiciones de servicio* es una sección del soporte de Google específica para la aplicación en que el usuario tiene acceso a informaciones sobre avisos legales, política de fotos y videos, y avisos legales sobre las fichas de empresas. En la sección *Cuenta* el usuario gestiona los datos de su cuenta en Google.

Según la clasificación de Codina (2003, p. 150), Google Maps sigue la misma lógica de las otras aplicaciones analizadas, en tanto se presenta como de recorrido no secuencial y de una lógica estructural.

También se destaca en Google Maps el uso de los recursos multimedia. Más allá de las posibilidades de visualizar fotos, mapas y recursos gráficos, la aplicación trae recursos para visualizar fotos en 360 grados, videos y fotos de los usuarios.

Además de que estén disponibles para la consulta de recorridos en la ciudad, esos recursos pueden ser accionados en la búsqueda de lugares. Por ejemplo, en la figura 5.4.14, buscamos el Parque Saavedra en la ciudad de Buenos Aires. Ya en el resultado la aplicación trae la ubicación en el mapa y sugiere opciones de fotos (figura 5.4.15), gráficos con las informaciones de frecuencia de las personas en el local de acuerdo con la hora del día (figura 5.4.16), los comentarios y evaluación de otros usuarios sobre el lugar (figuras 5.4.17 y 5.4.18). También se puede simular un paseo por el parque a través de las fotos en 360 grados (figura 5.4.19).

Algunos de los recursos de interactividad pueden ser vistos en las imágenes arriba. De acuerdo con los estudios de Rost (2006, 2014), la interactividad de Google Maps puede ser clasificada como selectiva y comunicativa. La principal diferencia en relación a las otras aplicaciones de movilidad y transporte es la capacidad de inmersión en la interacción de las personas con el contenido respecto de los lugares.

Los recursos de memoria son utilizados con los recursos de personalización en las secciones *Tus sitios*, *Tu cronología* y *Tus contribuciones* ya descritas anteriormente. Además, la aplicación explora todos los recursos de tactilidad. Respecto de la instantaneidad o actualización continua, Google Maps presenta informaciones sobre datos de usuario, tráfico de vehículos en la ciudad y condiciones de las líneas de subte, tren y colectivo.

A su vez, Google Maps trae alternativas de accesibilidad, ubicuidad y globalidad que no están disponibles en *Cómo Llego* y *Ecobici*. Se puede consultar Maps en cualquier idioma y en cualquier ciudad del mundo. Es posible también descargar los mapas de acuerdo con la necesidad del usuario. Finalmente, como relatamos arriba la aplicación tiene más herramientas de interacción entre la misma, usuario y lugares, potencializando la percepción de los espacios en las ciudades.

**Figuras 5.4.14, 5.4.15, 5.4.16, 5.4.17, 5.4.18, 5.4.19 – Ejemplos de los recursos multimedia de Google Maps.**

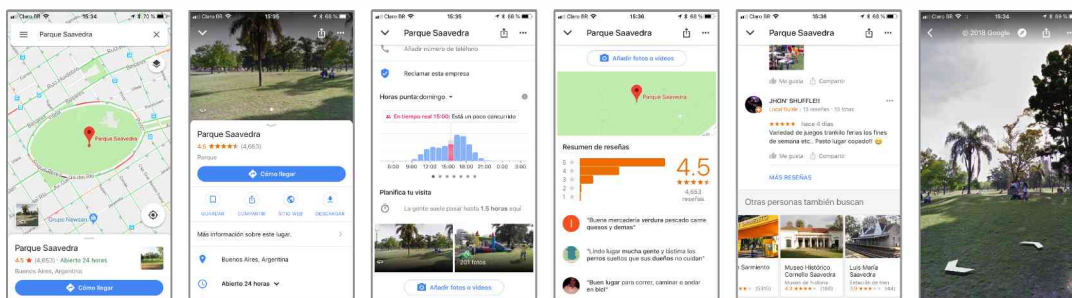


Figura 5.4.14    Figura 5.4.15    Figura 5.4.16    Figura 5.4.17    Figura 5.4.18    Figura 5.4.19

Fuente: Google Maps - Capturas de pantalla hechas por el autor el 4 de julio de 2018.

### 5.5 Moovit

Esta también es una aplicación destinada a transporte público. A diferencia de Cómo Llego, Moovit fue desarrollada por una empresa privada (Moovit App Global LTD) y no está diseñada para atender únicamente la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Moovit está disponible en aproximadamente 2200 ciudades en todo el mundo. Se estima que tiene cerca de 150 millones de usuarios.

La *app* no presenta las mismas funcionalidades en todas las ciudades en que es ofrecida. Las herramientas varían de acuerdo con las particularidades del transporte público en cada ciudad en que está disponible. En algunas ciudades, por ejemplo, tiene la opción de recorridos en bicicletas, en otras tiene incorporada la tarjeta de pago de boletos de ómnibus, pero hay algunas en que solamente se puede consultar el trayecto de ómnibus.

La versión de Moovit descrita<sup>96</sup> en esta tesis se refiere a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La describimos según los mismos parámetros de las aplicaciones analizadas anteriormente. Según la clasificación de Codina (2003, p. 150), también se define como de recorrido no secuencial y de lógica estructural.

<sup>96</sup> Descripción hecha el 22 de junio de 2018.

**Figuras 5.5.1 y 5.5.2 – Pantalla inicial de Moovit con el buscador en evidencia.**



Figura 5.5.1

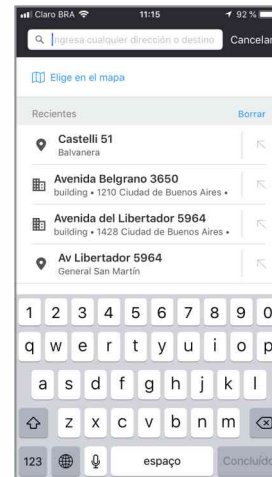


Figura 5.5.2

Fuente: Moovit - Capturas de pantalla hechas por el autor en junio de 2018.

Desde la hipertextualidad, Moovit trae ya en su primer pantalla las secciones: *Buscador*, *Favoritos*, *Trayectos Recientes*, *Ayuda a Mejorar el Transporte Público*, *Direcciones*, *Paradas* y *Líneas*. Cada una de esas secciones se abre a funcionalidades e informaciones. *Direcciones*, *Paradas* y *Líneas* son modos distintos de visualización de los mapas. Además, es posible cambiar la ciudad en que el usuario desea navegar. O sea, desde una ciudad como Porto Alegre (Brasil), el peatón puede consultar recorridos en Buenos Aires y La Plata (Argentina), por ejemplo.

En el modo *Direcciones*, el *Buscador* es la funcionalidad principal de Moovit. Está compuesto de un formulario en que el usuario escribe la dirección o el lugar a que desea ir. El habitante también tiene la opciones de elegir el lugar en el mapa y también de seleccionar entre los destinos más recientes. Tras elegir el destino, el usuario puede guardar la ubicación entre los *Favoritos*. Luego sigue a la pantalla de *Rutas Sugeridas*, en que están listadas las opciones de desplazamiento ordenadas por tiempo, como caminata, bicicletas, líneas de ómnibus, metro y tren.

Después de elegir el recorrido el usuario pasa al modo *¡Vamos!*, en que la aplicación acompaña su desplazamiento con la opción de notificaciones de acuerdo con el avance en el trayecto, por ejemplo el alerta de que se acerca la parada en que el habitante debe bajarse. En cualquier momento, el habitante puede suspender el viaje y volver al modo inicial.



**Figuras 5.5.3, 5.5.4, 5.5.5, 5.5.6, 5.5.7, 5.5.8** – Pantallas de elección de recorrido, desde el buscador, hasta el modo *¡Vamos!*

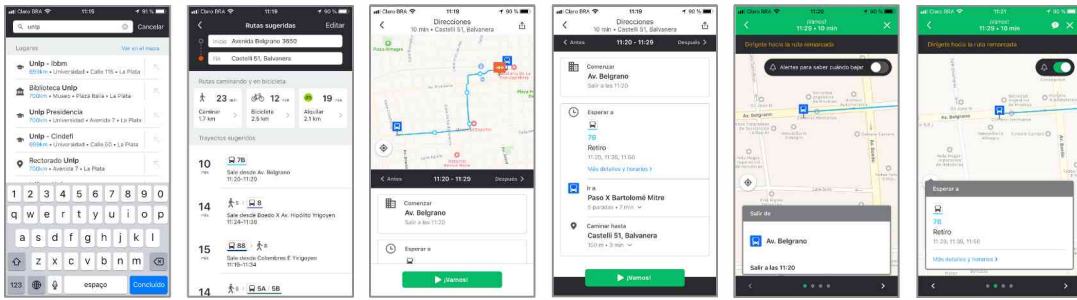


Figura 5.5.3      Figura 5.5.4      Figura 5.5.5      Figura 5.5.6      Figura 5.5.7      Figura 5.5.8

Fuente: Moovit - Capturas de pantalla hechas por el autor en junio de 2018.

**Figuras 5.5.9, 5.5.10, 5.5.11** – Captura de pantalla de *Favoritos, Trayectos recientes y ¡Mejora tu Ciudad!*

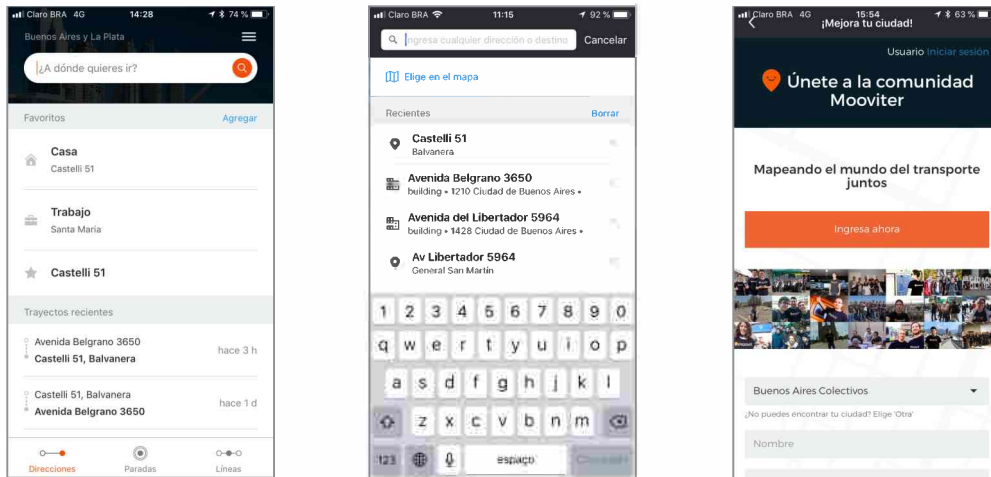


Figura 5.5.9      Figura 5.5.10      Figura 5.5.11

Fuente: Moovit - Capturas de pantalla hechas por el autor en junio de 2018.

*Favoritos* es una lista de lugares y direcciones elegidas por el usuario. Tiene la posibilidad de agregar direcciones y de personalizar predefiniciones para *Casa* y *Trabajo*. Los *Trayectos recientes* se presentan como una lista de puntos de partida y llegada realizados por el usuario, están en la pantalla inicial de Moovit y están ordenados desde el más reciente hasta el más antiguo. De este modo, el habitante puede acceder a sus recorridos hechos rápidamente. El enlace de *Ayuda a Mejorar el Transporte Público* (visible en la Figura 5.5.1) direcciona al usuario a un área en que puede contribuir con datos de tránsito particulares y locales. El área también es accesible desde el menú despegable por el enlace *¡Mejora tu ciudad!*.

También en el modo *Direcciones* hay un menú despegable con los siguientes ítems:

- Conéctate y sincronizá: Sección destinada a que el usuario se conecte a la aplicación. Una vez conectado, se especifican los datos de nombre y correo electrónico.
- Niveles de Moovit y Perfil: Es la cantidad de puntos que el usuario tiene en su perfil. Cuando se accede, se muestra la cantidad de puntos y el ícono correspondiente de acuerdo con el uso que los habitantes hacen de la aplicación.
- Centro de notificaciones: Centro de mensajes enviados al usuario mostrando funcionalidades de la aplicación.
- Mapas sin conexión: Lista de mapas disponibles para descarga que pueden ser consultados cuando el usuario no está conectado a internet.
- Comparte con tus amigos: Con opciones de recomendar la aplicación a un amigo por Facebook, Twitter, Whatsapp, Messenger, Mensajes, Email, Gmail y más (direccionada a las opciones del propio teléfono); y también para seguir Moovit desde Twitter, Instagram y Snapchat.
- Valóranos: Enlace direcciona a valoración de la aplicación que se publica en Google Play o App Store.
- Configuración: El usuario puede configurar la ciudad de Moovit en que está, las notificaciones (*push*, correo electrónico y *pop-ups* en la aplicación), los mapas (puntos de interés, bicicletas compartidas y puntos de interés en el mapa) y

la privacidad de los datos de localización.

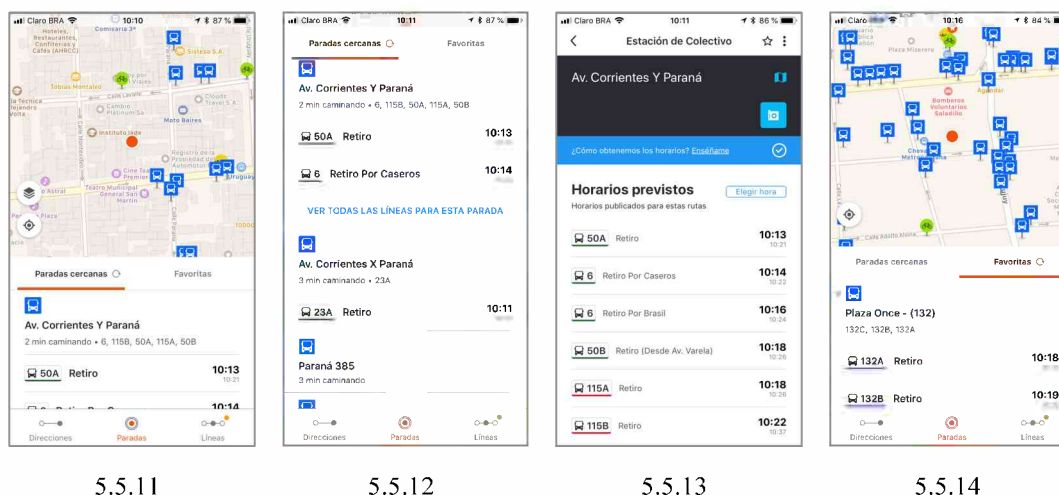
- Comentarios: En comentarios, se puede enviar un correo electrónico al soporte de Moovit.
- ¡Mejorá tu ciudad!: Igual a la sección *Ayuda a mejorar el transporte público*.
- Tarifas del transporte: Direcciona a la página del Gobierno Argentino en donde están descriptas las tarifas de transporte público de la región metropolitana de Buenos Aires.
- Líneas con tiempo real: Direcciona a una pantalla en la que están listadas las líneas de colectivo en que es posible saber en tiempo real el estado del colectivo, pudiendo determinar su horario exacto de llegada.
- Consultá tu saldo SUBE: Direcciona a la página de la tarjeta SUBE, en donde se puede ingresar al sistema y consultar el saldo.
- Cortes y desvíos: Un texto con informaciones sobre los cortes y movilizaciones en la ciudad.
- Centro de ayuda: Área en la página de Moovit destinada a soporte e informaciones sobre la aplicación.
- Nuevo en esta versión: Notas con detalles sobre las versiones de la aplicación.
- Acerca de: Instrucciones sobre las condiciones de servicio y de la política de privacidad.

Fuera del menú, la sección *Favoritos* es una lista de lugares y direcciones elegidas por el usuario. Ofrece la posibilidad de agregar direcciones y personalizar predefiniciones para *Casa* y *Trabajo*. Los *Trayectos recientes* se presentan como una lista de puntos de partida y llegada realizados por el usuario, están en la

pantalla inicial de Moovit y están ordenados desde el trayecto más reciente al más antiguo.

Además del modo *Direcciones*, están los modos *Paradas* y *Líneas* en Moovit, que también se presentan como secciones específicas de la aplicación. En *Paradas*, el usuario accede a mapa en que se pueden ver las paradas de ómnibus, tren, subte y bicicletas. Teniendo por referencia un punto rojo en la pantalla el usuario navega por el mapa y se le van mostrando las paradas cercanas (Figuras 5.5.11, 5.5.12, 5.5.13). En la figura 5.6.14, destacamos la funcionalidad de *Favoritas* restringida al modo *Paradas*.

**Figuras 5.5.11, 5.5.12, 5.5.13, 5.5.14 – Sección *Paradas*.**



5.5.11

5.5.12

5.5.13

5.5.14

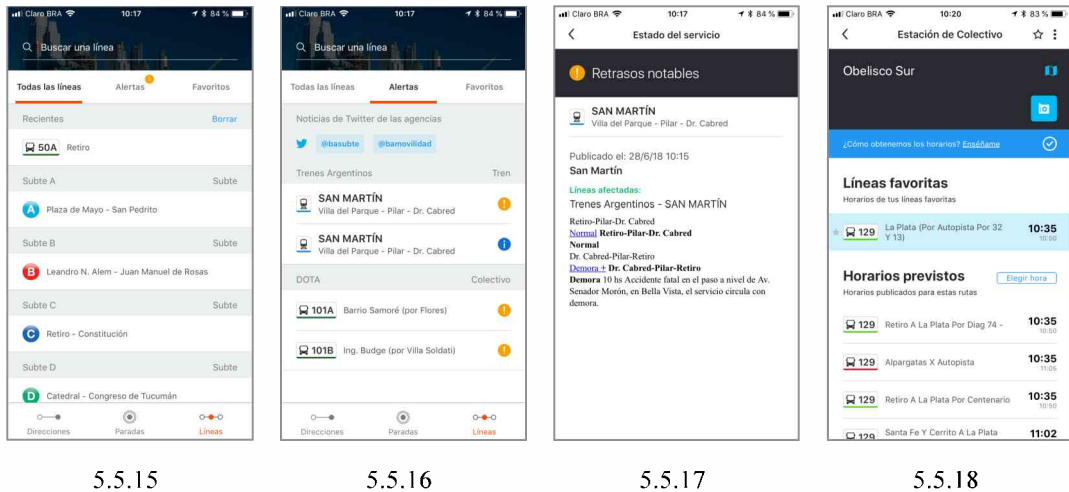
Fuente: Moovit – capturas de pantalla hechas por el autor en junio de 2018.

*Líneas* (figura 5.5.15) es un sistema de búsqueda por líneas de transporte colectivo. En Buenos Aires, esta sección muestra una lista con líneas de ómnibus, tren y subte cercanas al usuario. Además, el usuario puede grabar sus *Líneas favoritas* (figura 5.5.18) y también visualizar *Alertas* (figuras 5.5.16 y 5.5.17) sobre retrasos, cortes y paros en la ciudad.

Respecto de la utilización de recursos multimedia, Moovit se aproxima a *Cómo Llego* y *Ecobici*. Con uso de mapas, texto e imágenes, a su vez los recursos audiovisuales son utilizados para tutoriales de uso y promocionales de la aplicación.

La interactividad de Moovit es selectiva y comunicativa. O sea, el usuario puede contribuir con informaciones sobre el estado de las rutas y enviar fotos de las paradas para que los otros usuarios las reconozcan.

Figuras 5.5.15, 5.5.16, 5.5.17, 5.5.18 – Sección *Líneas*.



5.5.15

5.5.16

5.5.17

5.5.18

Fuente: Moovit – capturas de pantalla hechas por el autor en junio de 2018.

Las funcionalidades táctiles de Moovit son semejantes a las demás, posibilitando el acceso rápido y fácil al contenido. La memoria es explorada a través de las posibilidades de *Trayectos recientes* y *Favoritos* (figuras 5.5.9 y 5.5.10). La opción *Favoritas* también está disponible en los modos *Paradas* y *Líneas* en que el usuario puede guardar sus opciones preferidas (figuras 5.5.14 y 5.5.18).

Moovit está en constante actualización de las informaciones sobre el tránsito. Un ejemplo son los *Alertas* (figura 5.5.16) en que el usuario recibe informaciones sobre cortes en calles de la ciudad de Buenos Aires. Otro ejemplo está en las opciones que presenta al usuario en días de paros de transporte. En esos días, en que ómnibus, colectivos y trenes no están circulando, Moovit muestra como resultado de las búsquedas por recorridos solamente opciones en bicicleta y caminata. Además, algunas líneas de transporte tienen dispositivo GPS (Sistema de Posicionamiento Global), siendo posible el acompañamiento en tiempo real del vehículo.

Desde la accesibilidad, ubicación y globalidad, Moovit se distingue de Cómo Llego y Ecobici. Más allá de estar disponible en más idiomas, la aplicación también es accesible en otras ciudades del mundo. Así como Google Maps, Moovit tiene la opción de usar mapas sin estar conectado a internet. Por último, hay opciones de interacción entre usuarios en que se puede compartir un viaje con algún amigo o conocido.

## Capítulo 6 – Los “habitantes-espías” y sus experiencias de movilidad

En este capítulo, describimos las particularidades de la experiencia de moverse en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires desde la perspectiva de lo que denominamos habitantes-espías. Este apartado presenta el cotidiano de nueve personas que viven en Buenos Aires. De esta manera, abordamos aspectos del histórico de vida de los habitantes, de la vida reciente, de la rutina de desplazamiento en la ciudad y del uso que hacen de los dispositivos móviles.

Para identificar las particularidades de la experiencia de movilidad urbana por parte de los habitantes que usan estas aplicaciones para moverse por la ciudad, hicimos una etnografía multilocalizada (Marcus, 1995, 2011) con la técnica de “sombra” (Jirón, 2011, 2012). Durante los seguimientos que realizamos junto a los participantes de la investigación, los instrumentos de recolección de datos que usamos incluyen entrevistas, mapeo del desplazamiento del sujeto y grabación de videos desde la perspectiva del sujeto con el auxilio de los anteojos con cámara incorporada que mencionamos en el capítulo 4 de esta tesis.

Las entrevistas fueron hechas de acuerdo con un guion de preguntas (Anexo II), las cuales fueron contestadas mientras ocurría el desplazamiento y también en momentos posteriores a los seguimientos en algunos de los casos. El mapeo del desplazamiento fue realizado mediante una aplicación<sup>97</sup> instalada en el teléfono del investigador por la cual fue posible rastrear los locales, horarios y modos de desplazamiento. A su vez, los videos fueron grabados por medio de anteojos con cámara incorporada, que fueron utilizados por los usuarios durante los desplazamientos hechos durante la jornada en que les seguíamos. Las personas sabían de la existencia de la cámara y consintieron previamente<sup>98</sup> en participar del estudio.

A continuación, describimos las experiencias de desplazamiento con nueve personas, que son usuarios de Cómo Llego, Ecobici, Moovit y Google Maps. Durante el trabajo de campo, también hicimos seguimientos con personas que tienen el auto como principal medio de transporte y que, por eso, utilizan la

---

<sup>97</sup> La aplicación se llama Moves.

<sup>98</sup> El modelo de Documento de Consentimiento usado para todos los participantes de la investigación puede ser leído en el Anexo III.

aplicación Waze para orientarse en la ciudad. Sin embargo, para el relato de esta tesis, decidimos priorizar a los usuarios de transporte colectivo y multimodal puesto que, desde nuestra percepción, a partir de las experiencias de investigación realizadas por nosotros, las jornadas de los participantes que utilizan distintos medios de transporte y de manera alternada suelen ser más ricas como material de análisis que las de los usuarios que poseen coche y lo tienen como medio prioritario de desplazamiento.

Los seguimientos seleccionados para componer el relato de esta tesis ocurrieron en mayo/junio de 2016 y noviembre/diciembre de 2017. En esos mismos períodos realizamos seguimientos con más personas, pero seleccionamos nueve para estar en el relato de la tesis porque: (a) presentan material para reflexiones más significativas y (b) la metodología pudo ser aplicada con mayor plenitud por parte del investigador.

En líneas generales, los participantes tienen entre 22 y 34 años. Son naturales de distintos países de Latinoamérica: Argentina (5), Paraguay (2), Colombia (1) y Venezuela (1). En los días en que hicimos los seguimientos, ocho participantes tenían trabajo y una fuente de renta fija mensual. Solamente el músico y artista callejero Iván no tenía un trabajo formal. Sus rentas están entre uno y siete sueldos mínimos.

**Tabla 6.1** – Datos socio-económicos de los participantes.

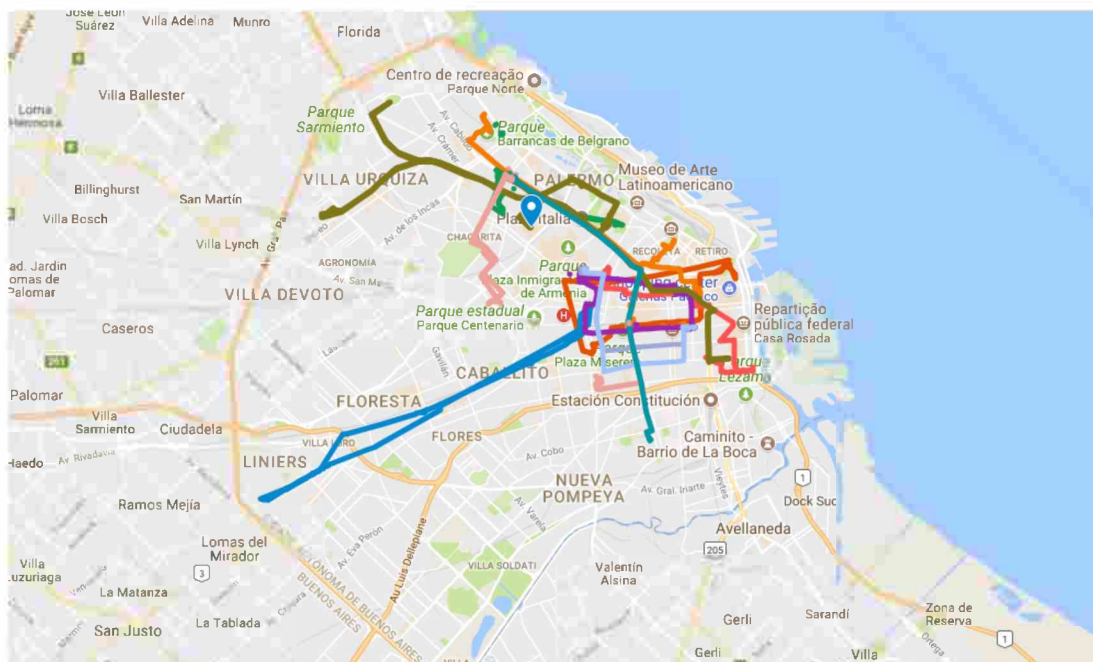
<b>Participante</b>	<b>País de origen</b>	<b>Trabajo formal</b>	<b>Renta (sueldo mínimo)</b>
Agustina	Argentina	Sí	Hasta 3 sueldos mín.
Pancho	Argentina	Sí	Hasta 5 sueldos mín.
Ceci	Argentina	Sí	Hasta 7 sueldos mín.
Vivi	Argentina	Sí	Hasta 3 sueldos mín.
Iván	Argentina	No	Indeterminado
Didi	Colombia	Sí	Hasta 3 sueldos mín.
Karen	Paraguay	Sí	Hasta 5 sueldos mín.
Thomas	Paraguay	Sí	Hasta 3 sueldos mín.
Marce	Venezuela	Sí	Hasta 3 sueldos mín.

Fuente: elaboración propia.

Los recorridos que hicimos junto a los participantes se limitaron a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Todos los participantes vivían en Capital Federal, excepto Thomas que residía temporariamente con su hermana en Berazategui, Provincia de Buenos Aires. Sin embargo, en algunos días de la semana él se quedaba a dormir en un espacio cultural cerca de su trabajo en que conocía a los dueños. Los barrios más lejanos a los que nos desplazamos fueron Mataderos (con Agustina), Villa Pueyrredón y Saavedra (con Marce). Además, acompañando a los participantes de la investigación, pasamos por los barrios (ver Figura 6.1) de Almagro, Barrio Chino, Barrio Norte, Belgrano, Boedo, Caballito, Centro, Colegiales, Congreso, Once, Palermo, Parque Patricios, Puerto Madero, Recoleta, Retiro, San Nicolás, San Telmo y Villa Crespo.

Entre los seguimientos realizados, observamos semejanzas respecto de los objetivos que determinan las actividades realizadas por las personas en los espacios, ya que lo que determina las particularidades de la realización de los tramos son las actividades realizadas en lugares, como la residencia, el trabajo y otros espacios complementarios de trabajo u ocio.

**Figura 6.1** – Recorridos de los participantes de los seguimientos realizados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



Fuente: elaborado por el autor con Google Maps, utilizando los datos de la aplicación Moves recolectados en los seguimientos. Disponible para visualizar en: <https://goo.gl/an5smP>.



En los desplazamientos realizados, que forman parte del relato de esta tesis, compartimos las jornadas de personas que se mueven por la ciudad por medio de bicicleta, caminata, ómnibus, tren y metro. Entre los participantes, identificamos el uso de las aplicaciones Cómo Llego, Ecobici, Google Maps y Moovit, las cuales son utilizadas mayormente en el momento previaje. Además, percibimos el uso de *apps* de redes sociales (Facebook y Twitter), relacionamiento interpersonal (Whatsapp, Messenger Facebook), y medios periodísticos (no pudimos especificar) durante el viaje. También una de las participantes comentó que utiliza la Guía T<sup>99</sup> en los momentos previaje y viaje.

**Tabla 6.2** – Lista de participantes de la investigación, fechas de seguimiento, transporte y aplicaciones utilizadas.

<b>Participante</b>	<b>Fecha de seguimiento</b>	<b>Transporte(s) utilizado(s)*</b>	<b>Aplicaciones que usa para transporte</b>
Karen	13/06/2016	Colectivo, taxi	Cómo Llego y Google Maps
Agustina	22/06/2016	Auto, colectivo y metro (subte)	Cómo Llego
Marce	29/11/2017	Bicicleta, metro (subte) y tren	BA Tren, Cómo Llego, Ecobici, Google Maps y Moovit.
Thomas	30/11/2017	Colectivo, metro (subte)	Cómo Llego
Didi	13/12/2017	Colectivo	Cómo Llego y Google Maps
Pancho	19/12/2017	Metro (subte)	Cómo Llego y Moovit
Ceci	20/12/2017	Bicicleta	Mapa interactivo y Google Maps
Vivi	21/12/2017	Colectivo	Cómo Llego
Ivan	22/12/2017	Metro (subte)	Mapa Interactivo

Fuente: elaboración propia.

\* Transportes utilizados solamente en el día en que se realizó el seguimiento.

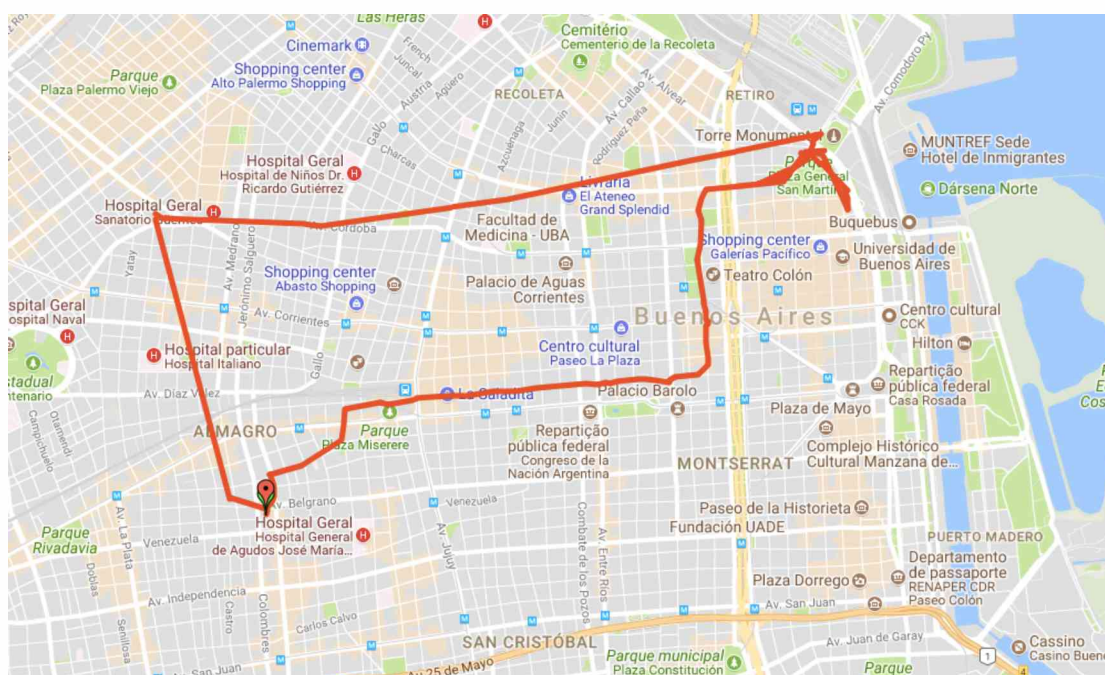
<sup>99</sup> La Guía T es un libro impreso que sirve para reúne las informaciones sobre líneas de omnibus, tren, metro, orientando a los habitantes en sus desplazamientos por Buenos Aires.

A continuación, hacemos una descripción de la experiencia de movilidad de los participantes de la investigación. Contamos un poco sobre la biografía de cada uno y las particularidades del día en que hicimos los seguimientos.

## 6.1 Karen

A las 7:20, Karen sale por la puerta del edificio donde vive en el barrio de Almagro. El día<sup>100</sup> que le acompañamos hacía un año y medio aproximadamente que residía en Buenos Aires. Natural de Asunción, Paraguay, vino a Buenos Aires buscando nuevas experiencias en su vida. Abogada, 27 años, soltera, tenía una vida “cómoda y previsible” en su país de origen, además de una carrera sólida en el área de litigaciones, pero renunció a todo para intentar la vida en la capital argentina.

**Figura 6.1.1** – Mapa de la jornada de Karen.



Fuente: elaborado por el autor con Google Maps, utilizando los datos de la aplicación Moves recolectados en los seguimientos. Disponible para visualizar en: <https://goo.gl/an5smP>.

En 2016, tenía un trabajo que le ayudaba a “pagar las cuentas” – como lo definía – en un estudio jurídico con enfoque en migraciones ubicado en el barrio

<sup>100</sup> El seguimiento fue realizado en 13 de junio de 2016.

de Retiro. También como abogada actuaba en una organización sin fines de lucro que asesoraba artistas y espacios culturales alternativos en la ciudad. Este trabajo le daba más satisfacción, porque estaba en contacto con “personas interesantes, que tenían una manera distinta de llevar la vida, fuera de la convencionalidad”, y era lo que deseaba para su vida en aquel “exacto momento”. Además daba clases de elongación en su casa y en un espacio cultural en el barrio de Colegiales, Buenos Aires.

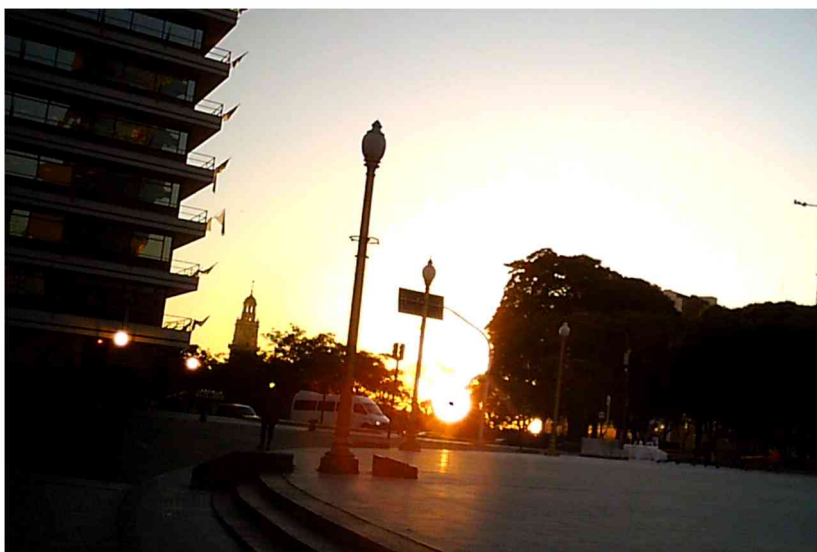
Habitualmente, entre 08:10 y 08:30 llegaba a la oficina del estudio jurídico donde trabajaba en Retiro. Desde la puerta del edificio en que vivía hasta la parada en que tomaba el colectivo, hacía un caminata de siete minutos. En la esquina de las avenidas Boedo e Yrigoyen, en Almagro, esperaba el colectivo de la línea 5 que la llevaba hasta la Plaza Lib. Gral. San Martín, en Retiro. Por el camino, Karen relató que tenía dos opciones principales de recorrido hasta su trabajo: la línea 5 y la línea 132, ambas saliendo de la misma parada cerca de su casa, pero la dejaban en puntos distintos de Retiro. La línea 132, sobre avenida Leandro Alem y av. San Martín; la línea 5, sobre Maipú y av. Santa Fe. Entre estas dos alternativas, Karen comentó que prefería la segunda porque el camino era más lindo, limpio y con menos tránsito de autos y personas. Además, cuando el día estaba lindo, podía ver el sol naciendo en el paisaje de la Plaza San Martín.

Karen: En realidad, yo me re puedo ir en esos. O sea, el 8 no, pero el 132 sí. Pero no me gusta donde me deja. (risas) Porque me deja ahí frente al Sheraton ahí sobre [Leandro] Alem. ¿Conocés dónde es? Ahí enfrente a Retiro. Y no me gusta cruzar esa calle (Leandro Alem). Prefiero que me deje sobre [Avenida] Santa Fe, o sea, donde comienza San Martín. y camino por ahí, esta zona es más linda. Es la misma distancia más o menos, pero me gusta más que me deje ahí. Por eso me voy en el 5.

Investigador: ¿Por qué es feo?

K: No, es trauma mío nomás. No me gusta cruzar esa avenida. Hay mucha gente, hay muchos autos. También el otro es más lindo, está la Plaza San Martín ahí. Más lindo.

**Figura 6.1.2 y 6.1.3 – Vista de Karen al llegar a Plaza San Martín.**



Ves, acá es mucho más lindo que bajarse del otro lado. Acá tengo que cruzar. Acá nomás yo cruzo. No es lejos. (Karen)

Figura 6.1.2 - Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Karen.



Mirá qué lindo como sale el sol. Amo esta plaza. (Karen)

Figura 6.1.3 - Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Karen.

En poco más de treinta minutos llegaba al edificio donde estaban las oficinas del estudio en que trabajaba. Su turno matutino iba hasta las 13 h. Después hacía un intervalo para almuerzo, hasta las 14 h o 14:30, dependiendo de la cantidad de casos que llevaba en la oficina. En el almuerzo comía algo por la zona. El día que la seguimos, caminamos hasta un bodegón cerca de la calle Reconquista. El paseo nos tomó diez minutos. Estuvimos ahí hasta las 14:30, cuando volvió a la oficina.

A las 17:15, nos pidió que subiéramos a su oficina porque esperaba a una compañera que nos acompañaría hasta la organización sin fines de lucro en donde

trabajaba como voluntaria. Desde su oficina hasta la parada de la línea 106, caminamos por aproximadamente tres minutos, esperamos por pocos minutos hasta que vino el ómnibus. Llegó a la organización a las 18:40. En el orden del día, estaba programada la presentación y bienvenida de los nuevos miembros de la organización y la atención de espacios culturales que tenían turno marcado previamente. Karen aprovechó la reunión para charlar con los otros miembros y conocer a los nuevos integrantes. A las 20:30 se despidió de todos porque ya quería irse a su casa. Para eso compartió un taxi con una compañera que vivía en el mismo edificio, dos pisos abajo de su departamento. Cerca de las 21 h llegó y no salió más. Era lunes y no había actividades que le interesasen en este día en la ciudad.

**Tabla 6.1.1 – Recorrido de Karen durante el día de seguimiento**

<b>Hora (salida)</b>	<b>Origen</b>	<b>Hora (llegada)</b>	<b>Destino</b>	<b>Distancia (km)</b>	<b>Transporte(s)</b>
07:20	Casa	08:10	Trabajo 1	6	Colectivo
13:00	Trabajo 1	13:10	Bodegón	0,8	Caminata
14:10	Bodegón	14:30	Trabajo 1	0,8	Caminata
17:15	Trabajo 1	18:40	Trabajo 2	5,5	Colectivo
20h30	Trabajo 2	21:00	Casa	3,4	Taxi

Fuente: Elaboración propia.

Durante el trayecto en colectivo – en la mañana y en la tarde – usó el teléfono para enviar mensajes a sus conocidos y “saber qué estaba pasando en la vida de la gente”. Para eso, utilizó Whatsapp y Facebook, respectivamente. En ningún momento, usó Cómo Llego o cualquier aplicación de ayuda a movilidad. Tenía el hábito de hacer esta consulta antes de salir de su casa y memorizar el recorrido. En el caso de que necesitara ir a un lugar nuevo, esporádicamente consultaba la *app* durante el trayecto. Si estaba acompañada de alguien, dejaba que “el otro se encargue de su cuerpo”.

**Tabla 6.1.2 – Aplicaciones que Karen utiliza.**

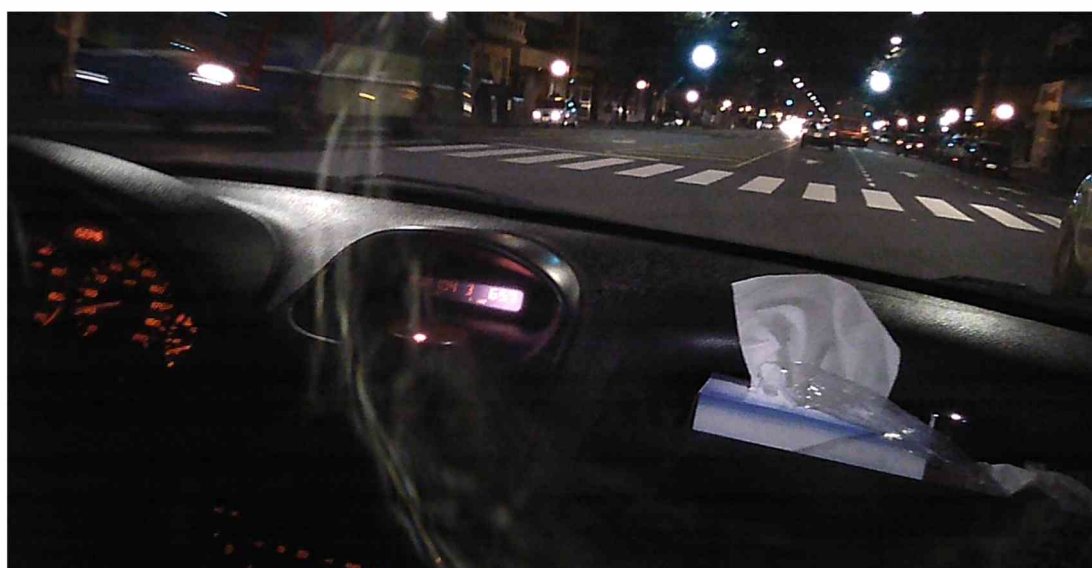
	<b>Aplicaciones</b>
<b>Prevaje</b>	Cómo Llego y Google Maps
<b>Viaje</b>	Whatsapp, Gmail, Facebook, Twitter. Cómo Llego, eventualmente.

Fuente: elaboración propia.

## **6.2 Agustina**

Acompañada de su esposo Bruno, Agustina salió<sup>101</sup> de su casa a las 06:30. Todavía era de noche en Buenos Aires. El día que le seguimos, ella daba clases en una escuela en el barrio de Mataderos, donde tres veces por semana enseñaba Lengua y Literatura.

**Figura 6.2.1 –** Todavía no hay sol cuando empiezan a desplazarse Agustina y Bruno.



Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Agustina.

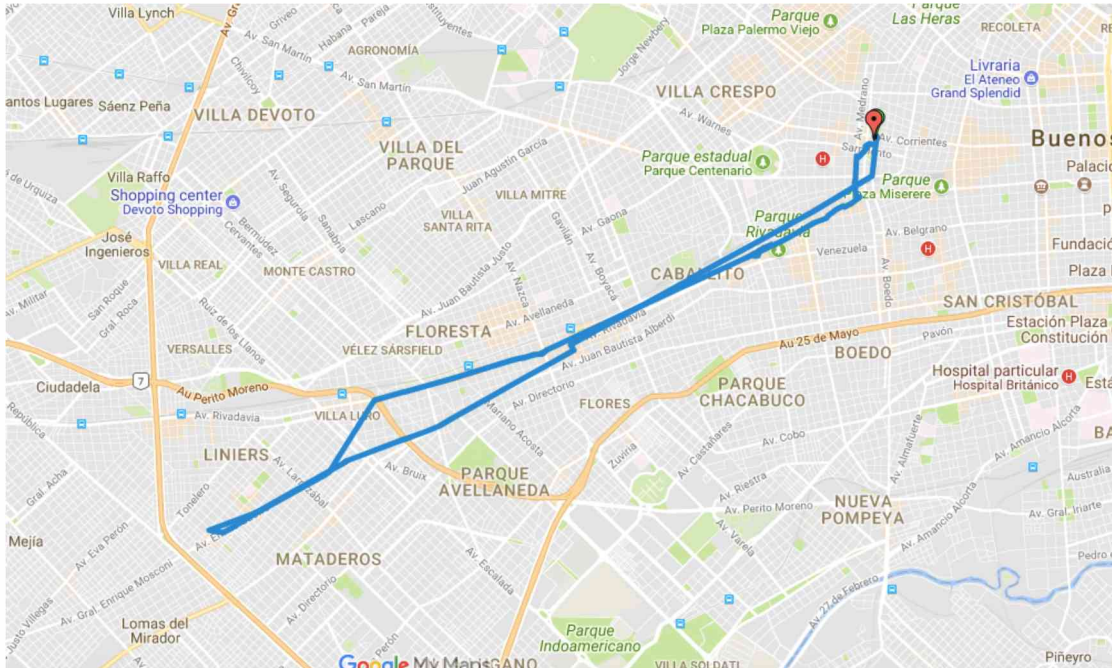
Bruno manejó el coche que habían comprado hacía poco tiempo y la llevó hasta la puerta de la escuela, porque Agustina estaba en el sexto mes de embarazo.

---

<sup>101</sup> El seguimiento fue realizado en 22 de junio de 2016.

El recorrido duró cerca de 30 minutos; a las 07:10 ella ingresó a la escuela para dictar clases a alumnos que cursaban la secundaria.

**Figura 6.2.2 – Mapa de la jornada de Agustina.**



Fuente: elaborado por el autor con Google Maps, utilizando los datos de la aplicación Moves recolectados en los seguimientos. Disponible para visualizar en: <https://goo.gl/an5smP>.

Meses antes, ella hacía el mismo trayecto en transporte público. Tomaba dos colectivos para ir a la escuela, un viaje de una hora aproximadamente. Ya en los primeros meses de embarazo, el trayecto de ida hecho en colectivo le pareció muy agotador, por eso decidieron comprar un auto.

Agustina: Yo, este trayecto que vamos a hacer ahora, lo hacía en colectivo. Hasta que adquirimos el auto. Y él (Bruno) me lleva. Son las ventajas de estar embarazada. Lo adquirimos, es usado, pero para nosotros tiene un mes.

Investigador: ¿Antes los dos se manejaban cómo?

A: Bruno tiene una moto. Porque él labura más por el centro. El centro con auto es medio que una locura. Pero yo andaba en colectivo y en subte.

[...]

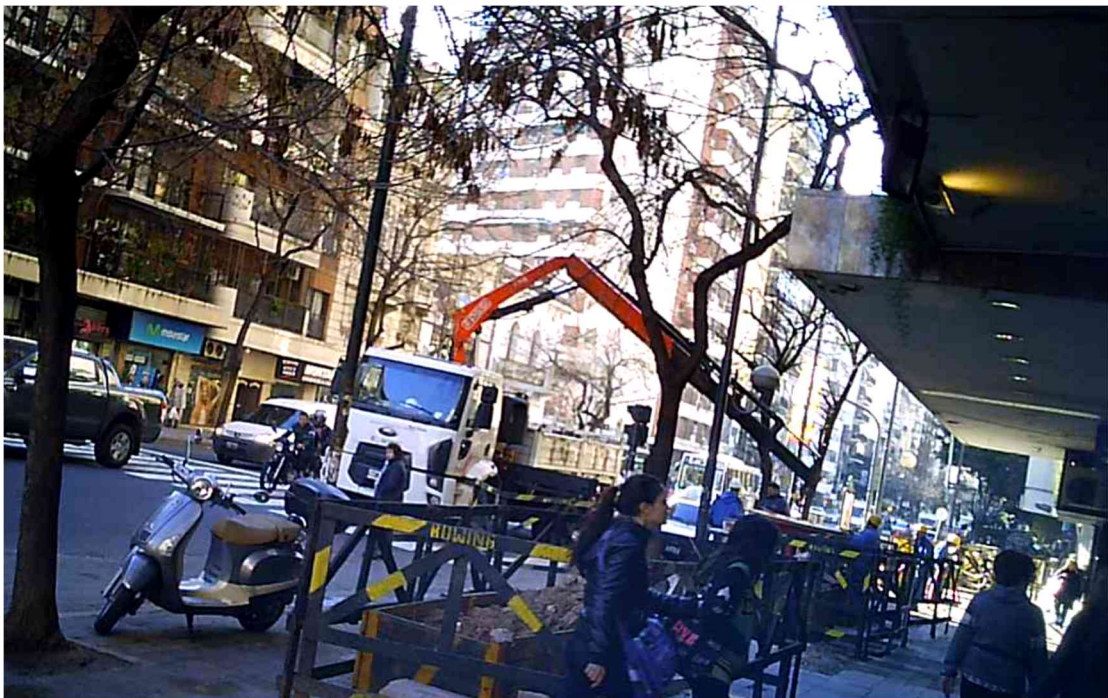
I: ¿Cuando te ibas a la escuela en colectivo te cansabas mucho?

A: Sí, es lejos, viste. No, a la vuelta hago este camino también. Me bajo del 113, me tomo el Subte, porque es más rápido. Porque del

subte hasta Almagro son 10 minutos, y el colectivo, ya a esta hora [avenida] Rivadavia, en Flores, Caballito, es todo un... Se traba mucho el tránsito.

Habitualmente, los miércoles Agustina tenía clases hasta las 10:20. Salía de la escuela, caminaba media cuadra hasta la parada de la línea 113. En este día, a las 11:30 tenía cita con su obstetra en el barrio de Caballito. Para llegar ahí, tomó un colectivo hasta la estación San Pedrito de la línea A de Subte y desde ahí siguió en metro hasta la estación Acoyte. Caminó media cuadra más hasta el consultorio; a las 11:20 llegamos.

**Figura 6.2.3** – Agustina camina hasta su casa en Almagro.



Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Agustina.

La consulta terminó a las 12 h. En la puerta del edificio dijo “está lindo el día, vamos caminando”. También relató preocupación con su estado físico y por eso decidió hacer parte del trayecto de vuelta a su casa caminando.

Agustina: Uf, lo que me canso caminar... Igual tengo que caminar porque soy un oso.

Investigador: ¿Qué?



A: (risas) Porque soy un oso, digo. (risas) La panza, digo, como me cansa todo... Tremendo. Subo la escalera y termino así agotada.

I: ¿Pero se recomienda caminar?

A: Sí, no es tanto, igual, estas cuerdas. Sí, está bueno caminar, hay que estar en movimiento, aparte estoy sana, no tengo por qué estar echada. Más porque me da fiaca todo.

I: ¿Pero, tenés náuseas y eso?

A: No, eso es en el primer trimestre más. Ahora tengo, ponele, calambres en las piernas, se me duermen las piernas, ¿entendes?

Desde Av. Acoyte y Av. Rivadavia hasta las proximidades de la esquina de Bulnes y avenida Corrientes, en Almagro, la caminata fue de aproximadamente 50 minutos con una parada para comprar comida en un restaurante vegetariano cerca de su casa. Llegamos a su casa cerca de las 13 h. Después de almorzar, Agustina descansó un poco y en la tarde recibió alumnos para clases particulares de lenguas en su casa.

**Tabla 6.2.1** – Recorrido de Agustina durante el seguimiento.

<b>Hora (salida)</b>	<b>Origen</b>	<b>Hora (llegada)</b>	<b>Destino</b>	<b>Distancia (km)</b>	<b>Transporte(s)</b>
06:30	Casa	07:10	Trabajo	12	Auto
10:30	Trabajo	11:20	Consultorio médico	10	Colectivo Subte
12:00	Consultorio médico	13:00	Casa	4	Caminata

Fuente: elaboración propia.

En un momento del viaje, cuando estábamos en el colectivo que tomamos para ir desde su trabajo en la escuela hasta la cita con el obstetra, ella leía los mensajes en su teléfono y se dio cuenta de que tenía los anteojos espía puestos.

Agustina: Estaba viendo *mail*, te va a aparecer todo?

Investigador: Ah, no, en general no se ve por el brillo de la pantalla del celular.

Agustina: Ah, pensé, yo estaba por leer mi *mail* y Whatsapp y pensé “¡uf, le va a aparecer todo!” (risas).

Durante los tramos que hicimos en el día en que la seguimos, Agustina utilizó su teléfono para chequear mensajes y correo electrónico. Para eso, tenía las aplicaciones Whatsapp, Facebook Messenger y Gmail. Durante el viaje no consultó ninguna aplicación para movilidad, sin embargo, conoce y consulta Cómo Llego y el Mapa Interactivo de la ciudad (desde la computadora), cuando necesita buscar un recorrido nuevo.

**Tabla 6.2.2 – Aplicaciones usadas por Agustina.**

	<b>Aplicaciones</b>
<b>Previaje</b>	Cómo Llego
<b>Viaje</b>	Whatsapp, Facebook Messenger, Gmail.

Fuente: elaboración propia.

### **6.3 Marce**

Venezolano, de 34 años, migró a Buenos Aires en junio de 2017. Decidió mudarse para tener una vida mejor, considerando las limitaciones que sentía en función de la situación político-económica de su país de origen. En Caracas, Venezuela, trabajaba en un importante canal de televisión.

Yo antes de venir para acá, los últimos tres años, yo estaba trabajando en comunicación. Un año como periodista, y luego los últimos dos años en una televisora que se llama Telesur, que ahí ya estaba en el área audiovisual. O sea, yo en el trabajo anterior era como reportero. Iba como a una pauta informativa y generaba los productos: el artículo, el tuit, la foto... En Telesur, el equipo producía el audiovisual, yo revisaba el contenido, si era interesante o apropiado, pertinente, certero y además atractivo. (Marce)

El primer trabajo que consiguió en Buenos Aires fue de mozo. Tras un par de meses trabajando en un bar surgió la oportunidad de empleo en una escuela de lenguas.

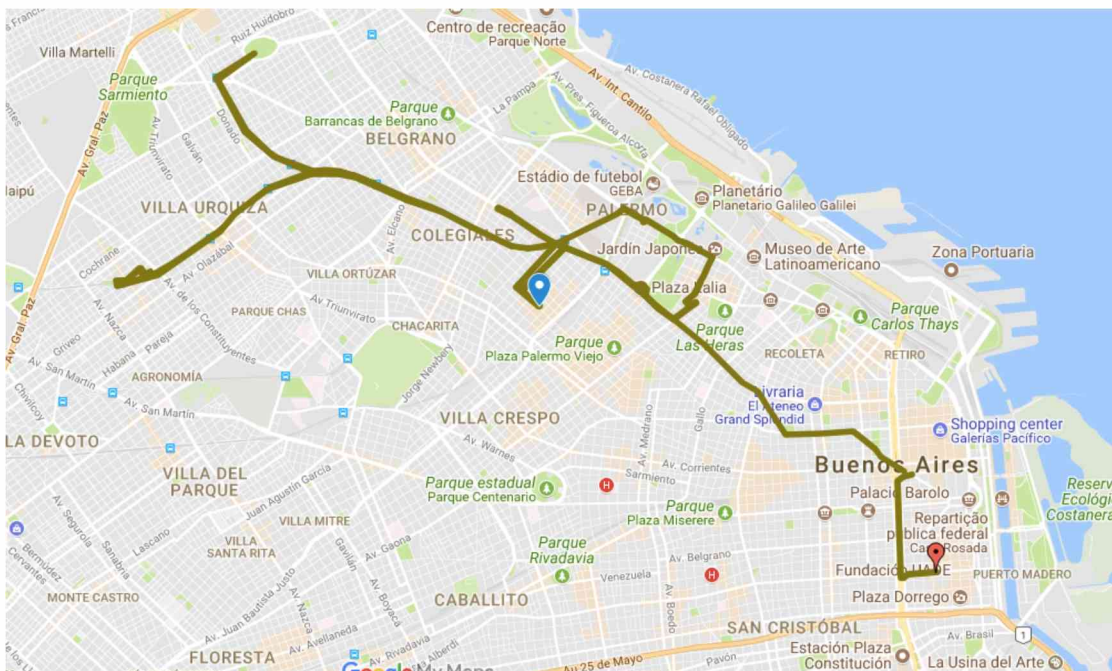
En Argentina, mi primer trabajo fue de mozo. Pero prefiero este [de profesor de inglés] muchísimo más. Está más adecuado a mi perfil profesional. Además, me pagan mejor, estoy menos cansado y me siento más estimulado intelectualmente. (Marce)

En la época en que le seguimos, Marce trabajaba como profesor de inglés en una escuela de lenguas conocida en la ciudad de Buenos Aires. Su trabajo en la escuela tenía tres modalidades de clases: (1) presencial en la sede de la escuela, (2) presencial en la sede de empresas que contrataban los servicios de la escuela y (3) a distancia, en un ambiente virtual. Por eso, Marce no tenía una rutina diaria establecida y se desplazaba bastante por la ciudad, dependiendo mucho del transporte público para eso.

Para él, las particularidades de su trabajo le ayudaban a conocer distintas partes de la ciudad.

Este trabajo también me ha ayudado mucho a conocer la ciudad. Por ejemplo, yo hoy tenía una clase en Retiro en la mañana, a las 8 h, luego a las 11 h en Palermo, luego a las 15 h en Villa Pueyrredón, luego en la noche otra vez en Palermo, en otro lugar, no en este mismo lugar. Este es Palermo casi Villa Crespo, el otro es Palermo casi el río ya. Tengo también clases en Caballito, en Belgrano, entonces este trabajo me ayuda mucho a conocer distintas áreas y también a explorar los medios de transporte. (Marce)

**Figura 6.3.1 – Mapa de la jornada de Marce.**



Fuente: elaborado por el autor con Google Maps, utilizando los datos de la aplicación Moves recolectados en los seguimientos. Disponible para visualizar en: <https://goo.gl/an5smP>.

Las modalidades de transporte que utilizaba habitualmente eran: bicicleta, colectivo, metro y tren, todas de transporte público. En el día en que realizamos el

seguimiento<sup>102</sup> salimos a las 10h desde su casa en el barrio de San Telmo, tomamos el subte, combinamos las líneas C y D, desde la estación Independencia (San Telmo) hasta la estación Ministro Carranza (Palermo), luego seguimos caminando hasta la sede de una empresa donde él dictaba clases este día. Después, salimos de Palermo, fuimos hasta el Parque Saavedra en tren, desde la estación Carranza hasta Luis María Saavedra. Marce aprovechó el tiempo que tenía libre entre un trabajo y otro para almorzar y corregir las tareas de los alumnos, mientras tomaba sol acostado en el pasto del parque.

**Figura 6.3.2 y 6.3.3** – Parque Saavedra en donde Marce aprovecha el tiempo para tomar sol y corregir los trabajos de los alumnos.



Figura 6.3.2 - Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Marce.

Como tengo tres horas entre clase y clase, le dejo parte de mi día, esa parte de mi día que es súper relajada, dejo al azar. ¿Por qué? Porque acá pasa el tren Mitre y el tren Suárez. El tren Suárez me lleva directamente a Villa Pueyrredón que es el lugar donde voy a dar clases. (Marce)

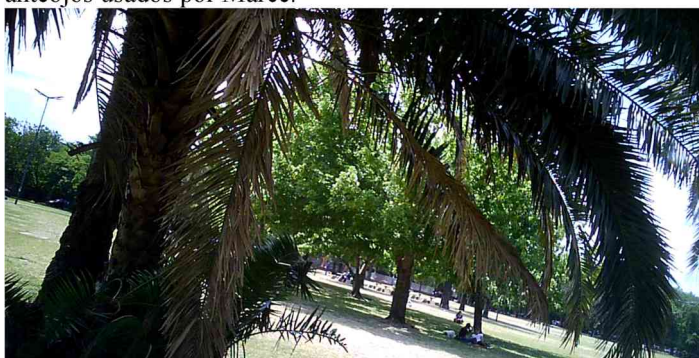


Figura 6.3.3 - Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Marce.

Si pasa Suárez me voy a Villa Pueyrredón, me voy a un parqucito, me siento en un banquito, tomo el sol, me quito la camisa, lo que sea... Pero si pasa el Mitre, me voy a Saavedra, y me quedo en el parque. Si llevo la bici, me voy en bici directo. Y si no, me vuelvo a agarrar el tren y me conecto. (Marce)

Estuvimos en el Parque hasta las 14:15 aproximadamente, volvimos a la estación de tren y fuimos a la estación Villa Pueyrredón para otra clase que dictaba en otra empresa. Desde las 15 h, la clase siguió hasta las 16:30. Nos encontramos ya cerca de la estación de tren para volver a Palermo, en donde daba una clase más

---

<sup>102</sup> El seguimiento fue realizado en 29 de noviembre de 2017.

entre 18 h y 21 h. Este último tramo hicimos en tren y en bicicleta. Le seguimos hasta la puerta de este último trabajo que tenía. Posteriormente, Marce tomó una Ecobici en una estación cerca y fue a un espacio cultural en donde había acordado encontrarse con su novio. Estuvo ahí hasta la madrugada, y después volvió a su casa en colectivo.

**Tabla 6.3.1** – Recorrido de Marce durante el seguimiento.

<b>Hora (salida)</b>	<b>Origen</b>	<b>Hora (llegada)</b>	<b>Destino</b>	<b>Distancia (km)</b>	<b>Transporte(s)</b>
10:00	Casa	10:55	Trabajo 1	9,6	Subte Línea C Subte Línea D
12:00	Trabajo 1	12:30	Parque Saavedra	7,6	Tren
14:15	Parque Saavedra	14:55	Trabajo 2	8,3	Tren
16:30	Trabajo 2	18:00	Trabajo 3	11,1	Tren Ecobici
21:00	Trabajo 3	21:20	Espacio cultural	3,5	Ecobici

Fuente: elaboración propia.

Durante todo el trayecto, Marce consultó las aplicaciones Moovit, Cómo Llego, Ecobici y Google Maps. Según él, desde que llegó a Buenos Aires las ha utilizado para potenciar su práctica de movilidad. Por su relato, las aplicaciones le ayudaron a adaptarse a la ciudad.

Me ayudaron bastante Moovit, Cómo Llego. Me ayudaron bastante las aplicaciones. Yo tengo hoy cinco meses acá. Y yo todavía las uso todo el tiempo. O sea, hay momentos del trayecto que ya lo sé porque son muy rutinarios míos. Pero, por ejemplo, el momento de ir en un bondi, yo activo el Moovit para saber cuándo bajarme. O sea, no es que yo me asomo a la ventana y siempre sé dónde estoy, ¡casi siempre sí! Yo me siento muy contento de cómo me adapto a una ciudad tan grande, tan rápido. Porque soy un tipo muy urbano, me gusta mucho la movilidad, me gusta mucho la calle en general. Esta ciudad es inmensa, por ejemplo, yo me asomo, y veo un nombre de calle que no conozco, y sin la aplicación estaría realmente perdido. Así que con el uso ya veo Araóz, ya sé más o menos dónde estoy, si veo tal nombre, ya sé dónde estoy. (Marce)

Moovit era su preferida para elegir los recorridos, por su característica multimodal y por su sistema de notificaciones que le avisaba cuándo estaba cerca de la parada en la que tenía que bajar. Ecobici le servía para ver la disponibilidad de bicicletas en las estaciones y para poder retirarlas de las estaciones.

Uso bastante Moovit y Cómo Llego. Uso bastante también Ecobici. ¿La has usado la aplicación Ecobici? Si la abro ahora, me habría avisado que esta estación no tiene bicis, lo que es cómico, porque lo puedo ver con mis propios ojos. Pero es distinto cuando vienes caminando y estás buscando una. Si yo veo que no tiene bicis, ni paso por esa calle. Y sobre todo dónde dejarla. (Marce)

Cómo Llego, por ejemplo, no tiene las paradas<sup>103</sup>, pero sí es exacta en la ubicación de las paradas. Moovit se equivoca. (Marce)

**Tabla 6.3.2 – Aplicaciones usadas por Marce.**

	<b>Aplicaciones</b>
<b>Previaje</b>	Cómo Llego, Google Maps.
<b>Viaje</b>	BA Tren, Cómo Llego, Ecobici, Facebook, Facebook Messenger, Gmail, Google Maps, Moovit, Telegram, Whatsapp.

Fuente: elaboración propia.

## 6.4 Thomas

Thomas tenía 24 años cuando le seguimos<sup>104</sup>. Nació en Paraguay, pero desde muy joven vive en Argentina. Sus padres son paraguayos que migraron a Buenos Aires hace mucho tiempo, cuando él tenía cinco años de edad. Luego regresaron a Paraguay, vivieron ahí por un tiempo y años después se establecieron otra vez en Buenos Aires.

En 2016 Thomas vivía con su hermana mayor en la localidad de Berazategui, provincia de Buenos Aires. Antes de eso, cuando recién había llegado

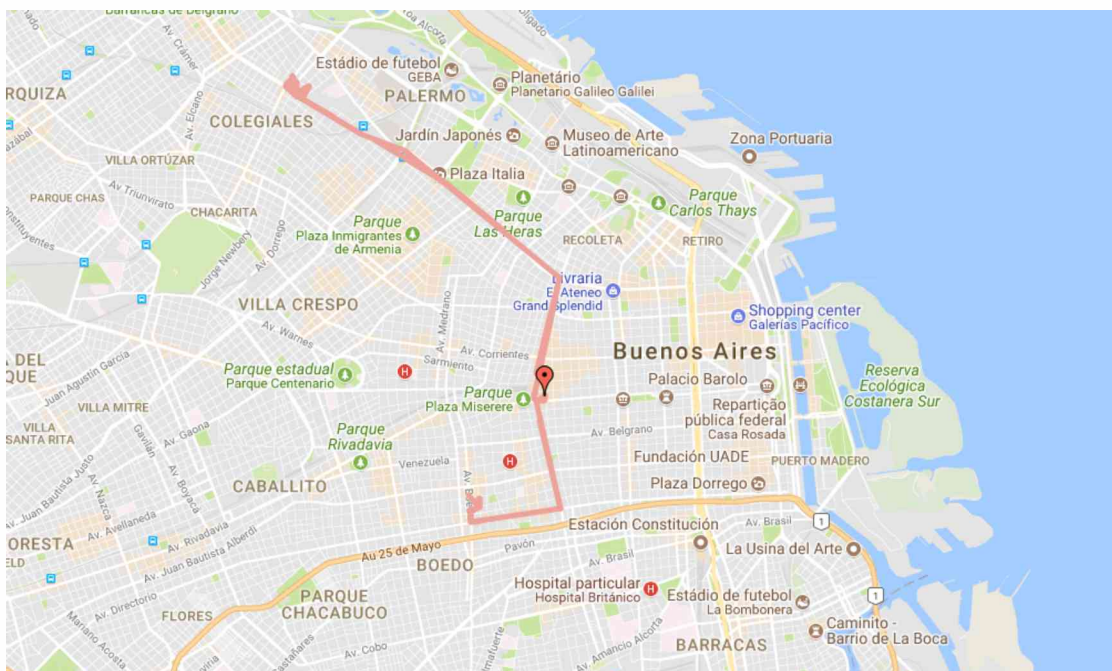
<sup>103</sup> Cuando se busca un recorrido usando Cómo Llego, la app presenta las opciones de recorridos diseñadas en el mapa interactivo, mostrando la parada inicial y la parada final en que el habitante debe bajarse. Las paradas intermediarias entre esos dos puntos no son visibles en Cómo Llego. A su vez Moovit muestra las paradas intermediarias, pero en general las paradas no están distribuidas de manera precisa en el mapa. En general, tienen una diferencia de una cuadra.

<sup>104</sup> El primer seguimiento fue realizado en 30 de noviembre de 2017; el segundo, día 2 de diciembre de 2017.

a Buenos Aires, vivió en un hostel en el barrio de Colegiales. Sus padres vivían en Florencio Varela, una localidad en la Provincia de Buenos Aires, con sus hermanos más jóvenes.

A los 19 años, Thomas decidió dejar la casa de sus padres y mudarse solo a la ciudad de Buenos Aires. Tenía problemas de relacionamiento con ellos porque eran muy religiosos y no aceptaban su sexualidad. Discutían mucho respecto de su manera de vestirse, hablar, caminar, etc. A Thomas le gustaba usar tacos y ropas más ajustadas, lo que sus padres no consideraban apropiado para un hombre.

**Figura 6.4.1** – Mapa de la jornada de Thomas del primer día de seguimiento.

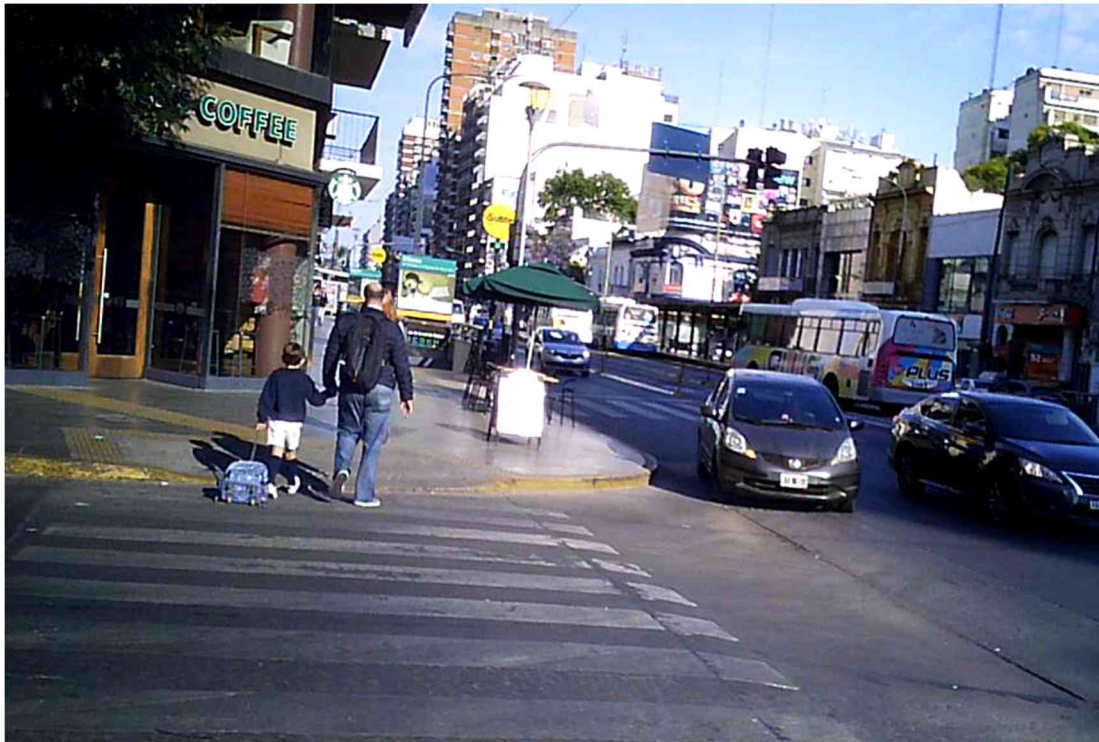


Fuente: elaborado por el autor con Google Maps, utilizando los datos de la aplicación Moves recolectados en los seguimientos. Disponible para visualizar en: <https://goo.gl/an5smP>.

En primer día que hicimos el seguimiento era su último día de trabajo en una tienda de Starbucks, en Colegiales. Hacía meses que había decidido renunciar al trabajo porque quería viajar por Latinoamérica. Entre los planes que tenía estaba vivir en Río de Janeiro con una amiga que ya residía ahí. Sin embargo, recientemente tuvimos contacto<sup>105</sup> con él y comentó que había decidido vivir en París, Francia, con la exesposa de su hermano más grande.

<sup>105</sup> En mayo de 2018.

**Figura 6.4.2** – Thomas camino a su trabajo en el barrio de Colegiales.

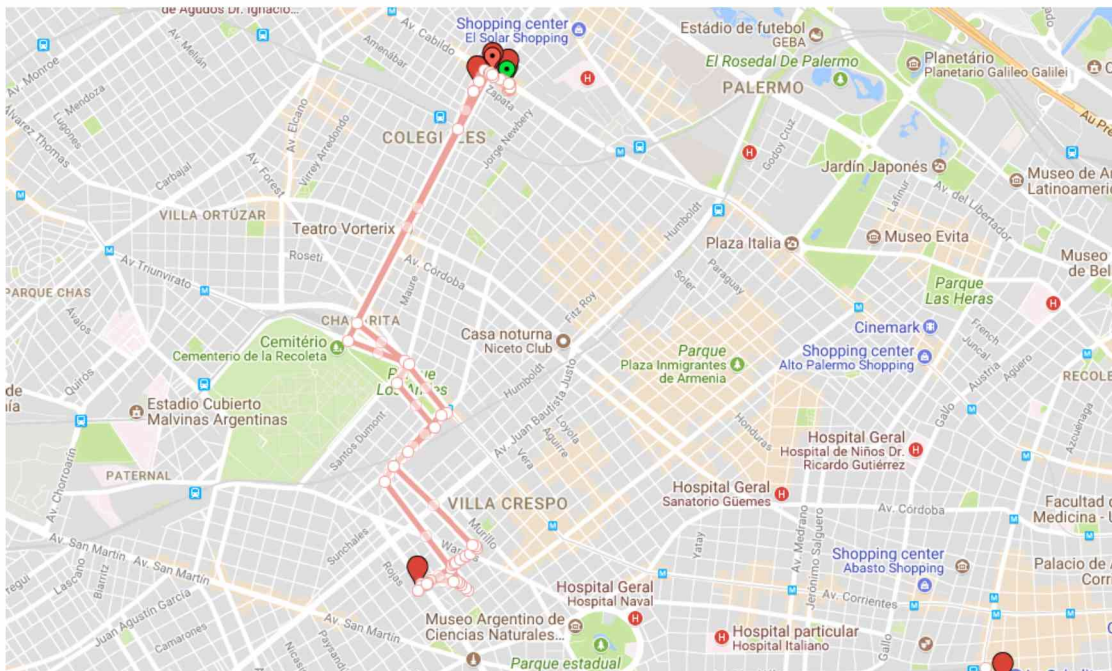


Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Thomas.

De esta manera, a Thomas le seguimos por dos días. En el primer día, hicimos el recorrido todo por metro. El día empezó cerca de las ocho de la mañana con una caminata corta desde un espacio cultural, donde había pasado la noche, hasta su trabajo en una tienda de Starbucks. Tras haber terminado su jornada de trabajo, a las 12:30, almorzamos. Compramos ensaladas en una tienda cerca de su trabajo, comimos y charlamos sobre la vida en general. Cuando terminamos, seguimos hasta Boedo, donde tenía clase de música a las 16 h. Después de su clase, volvimos al espacio cultural en que había empezado el día, porque trabajaba en la barra del lugar en una noche en la que estaban programadas presentaciones artísticas. Le acompañamos hasta la puerta del lugar.



**Figura 6.4.3 – Mapa de la jornada de Thomas del segundo día de seguimiento.**



Fuente: elaborado por el autor con Google Maps, utilizando los datos de la aplicación Moves recolectados en los seguimientos. Disponible para visualizar en: <https://goo.gl/an5smP>.

Infelizmente, en este día los anteojos presentaron problemas técnicos y perdimos todos los videos grabados. Por este motivo, programamos otro encuentro. El segundo encuentro fue corto. Nos encontramos en el mismo espacio cultural, a las 20:30, en la semana posterior, y le acompañamos en colectivo hasta Villa Crespo, donde se presentaba una obra de teatro comunitario del grupo Matemurga en la calle. Después de la obra, volvimos al mismo espacio cultural también en colectivo.

**Tabla 6.4.1 – Recorrido de Thomas durante el primer seguimiento.**

Hora (salida)	Origen	Hora (llegada)	Destino	Distancia (km)	Transporte(s)
7:55	Casa	08:00	Trabajo	0,3	Caminata
12:45	Trabajo	13:15	Espacio cultural	0,5	Caminata
15:05	Espacio cultural	15:50	Clase de música	9,8	Subte
17:15	Clase de música	18:10	Espacio cultural	9,8	Subte

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 6.4.2 – Recorrido de Thomas durante el segundo seguimiento.**

<b>Hora (salida)</b>	<b>Origen</b>	<b>Hora (llegada)</b>	<b>Destino</b>	<b>Distancia (km)</b>	<b>Transporte(s)</b>
20:45	Espacio cultural	21:30	Obra de teatro en la calle	3,7	Colectivo
22:50	Obra de teatro en la calle	23:20	Espacio cultural	3	Colectivo

Fuente: elaboración propia.

Durante el primer día de los dos seguimientos, Thomas utilizó las aplicaciones instaladas en su teléfono solamente para comunicarse por mensajes. Para eso escribía por Facebook Messenger y Whatsapp. Para consultar el recorrido, usó en el momento previaje la *app* Cómo Llego.

En el segundo día en que le acompañamos, había decidido no usar su teléfono.

Bueno, ahora tenemos que tomarnos el 42, en [Avenida Federico] Lacroze. Nos va a dejar en donde tenemos que bajarnos. Eh... No tengo internet así que hoy me voy a manejar como... [risas] “¿En dónde me tengo que bajar? ¿Estamos bien? ¿!No!?” [risas] (Thomas)

En la ida a la obra, Thomas indicó que no sabía exactamente dónde teníamos que bajar del colectivo.

Bueno, a partir de ahora, creo que yo no sé a dónde tenemos que ir. Tengo que bajar en la calle Tres Arroyos, eso sí. ¿Tenés Cómo Llego? ¿Lo tenés instalado? Ah sí, pero tenés un iPhone. En este celular apenas... o sea, lo tengo, porque los celulares no me llaman atención, mientras me pueda comunicar, me sirven. ¡Guau, cuánta tecnología! Hace como ondas logarítmicas. [ironiza los efectos gráfico-visuales que hace Cómo Llego cuando está buscando un recorrido] (Thomas)

Al final, bajamos en la parada equivocada, dos cuadras después de la indicada. A Thomas no le molestó nada haberse equivocado. Seguimos hasta el local de la obra de teatro, que ya estaba instalada en la calle y recién había empezado.

**Figura 6.4.4** – Thomas llega para ver la obra de Matemurga instalada en la calle.



Ay, sí! ¡Hay parrilla, boludo! ¡Sí!  
Matemurga. Encima cerraron [la calle] con cositas así re jipis todo.  
[risas] (Thomas)

Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Thomas.

Cuando volvíamos de la obra de teatro, pedimos orientaciones a residentes del barrio que estaban cerca de un bar conversando entre ellos. Los señores nos explicaron dónde imaginaban que era la parada, pero sin mostrar convicción. La encontramos siguiendo las orientaciones de ellos y tomamos la misma línea de colectivo que habíamos tomado anteriormente, la línea 42. Llegamos al espacio cultural a las 23:20, y a partir de ahí nos separamos.

**Tabla 6.4.3** – Aplicaciones usadas por Thomas.

	Aplicaciones
Previaje	Cómo Llego
Viaje	Facebook Messenger y Whatsapp.

Fuente: elaboración propia.

## 6.5 Didi

Colombiana, 23 años. Hacía tres años que vivía en Buenos Aires. Vino a Argentina porque quería estudiar, trabajar y viajar.

Didi: Porque yo estudiaba en una universidad privada allá [Bogotá, Colombia] y dejé de estudiar un tiempo, y después les dije [a sus padres] que quería estudiar de nuevo y me dijeron “no, ya no te vamos a pagar”. O sea, paré, volví, paré, volví, después paré, y quería volver y me dijeron “no, ya no”. Y allá es muy caro. Es demasiado caro la educación allá, o sea donde yo estaba era muy caro. Y vine a la UBA

[Universidad de Buenos Aires], pero no pude. Pero me sale mucho más barato en la UADE de lo que pagaba allá.

Investigador: ¿Y por qué Argentina?

D: No sé, fue lo primero que se me pasó por la cabeza. Pensé, hay una buena educación gratis, puedo hacer publicidad, comunicación, algo. Es bueno, por lo que había escuchado. Pero fue de un momento a otro. Me dijeron “no”. Y yo: “bueno, entonces me voy a Argentina”. Así de inmediato. Sí, no me lo pensé. Es como que no me senté a pensar. Yo vivía sola, y les dije “bueno, vuelvo a vivir en casa con ustedes para ahorrar plata y venir a Argentina.” Y me dijeron “bueno”. Fue difícil igual la decisión. Es como que me pasó todo por la cabeza. Tipo, es caro, no voy a pedir un préstamo para estudiar. Porque esos préstamos salen más caros. Después tengo que pagarlo en diez años. Y yo no quiero estar acá [Colombia] por un pago de diez años. ¡No!

En Buenos Aires, Didi estudiaba la carrera de Publicidad en la Fundación UADE (Universidad Argentina de la Empresa). Hacía algunos meses que trabajaba en una agencia de publicidad en donde desempeñaba la actividad de analista de perfil de consumidores en las redes sociales.

Empecé a estudiar publicidad, pero no es lo mío. No, no, mucho consumo, mucha campaña, estar detrás del consumidor, cómo actúa, cómo alienarlo, cómo venderle. No, lo siento. Y bueno, trabajo en una agencia de medios, y tampoco me siento bien. O sea, hay cosas que me muestran de estrategias para vender, para la publicidad y no me cierra. Ahora, yo soy de análisis de *social media*. Análisis de consumidor. O sea, súper estratégico, pero no divertido. (Didi)

Hace como cuatro meses que trabajo ahí, antes trabajaba *freelance*. O sea, más divertido. Me gusta escribir, antes estuve trabajando redactando para redes o para *newsletters*, y cosas así. Por lo menos es más divertido escribir que estar analizando cómo se comporta la gente de *social media*. Me gusta más. (Didi)

En el día del seguimiento<sup>106</sup> nos encontramos en el departamento en que vivía con una amiga en el barrio de Palermo, a las 08:30. Partimos desde ahí hasta su trabajo en Puerto Madero. Hicimos el primer recorrido del día en colectivo, tomamos el ómnibus de la línea 29. Llegamos a la puerta de la agencia de publicidad en que trabajaba a las 09:40. Dos o tres veces por semana, Didi hace el mismo recorrido en bicicleta. Según ella, en bicicleta, el trayecto hasta su trabajo

---

<sup>106</sup> El seguimiento fue realizado en 13 de diciembre de 2017.

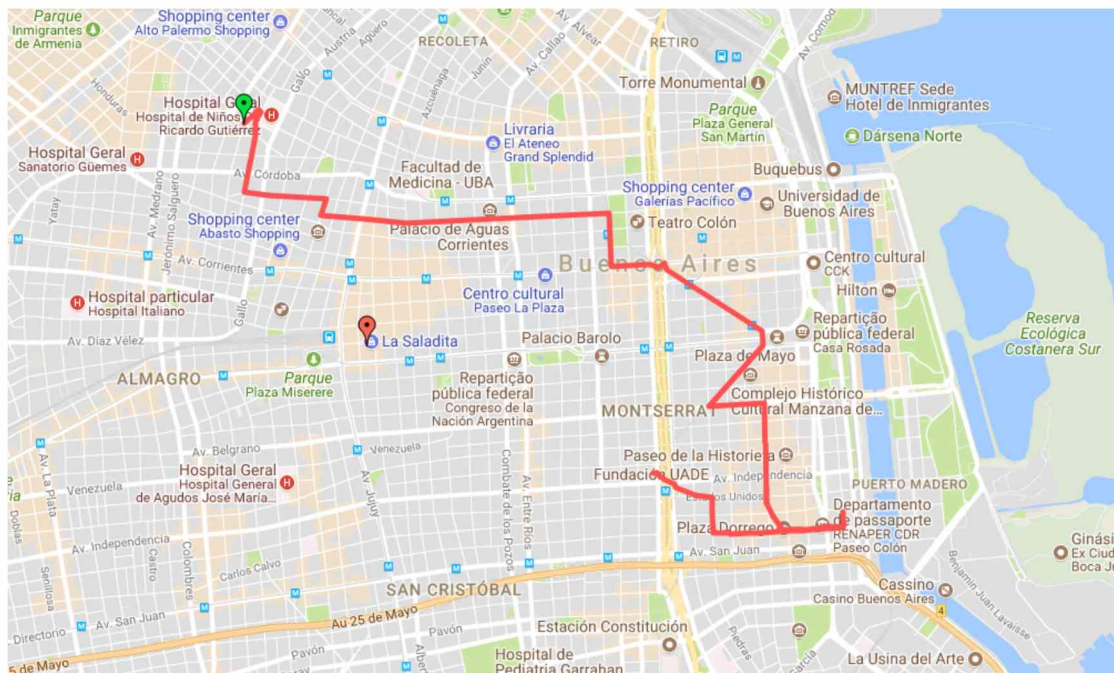
es de, aproximadamente, 30 minutos, mientras que en colectivo es cerca de una hora.

Voy en bici al trabajo dos o tres veces por semana, porque esto es insoportable. A veces se demora mucho cuando hay cortes, a veces pasan dos o tres buses seguidos y otras tardan 20. Entonces no se sabe bien los horarios. (Didi)

Investigador: ¿Tardas mucho para ir en bici hasta tu trabajo?

D: No, no, media hora. Nada más. Y eso [el recorrido en colectivo] en esa mañana fue como una hora. La ventaja es que acá [en la agencia en que trabaja] hay ducha, me puedo bañar en la oficina. Entonces, bien.

**Figura 6.5.1 – Mapa de la jornada de viaje de Didi.**



Fuente: elaborado por el autor con Google Maps, utilizando los datos de la aplicación Moves recolectados en los seguimientos. Disponible para visualizar en: <https://goo.gl/an5smP>.

Más tarde, a las 18:15, nos encontramos cuando salió de su trabajo. Caminando nos dirigimos a la facultad en donde estudiaba. Caminamos por tres cuadras y empezó a llover. Luego llegamos a Avenida 9 de julio, que tenía el tráfico denso de la hora pico sumado a los cortes que se armaron por una manifestación.

En 30 minutos llegamos a la puerta de la universidad, hasta donde le seguimos. En este día, Didi rendía un examen de una disciplina, por eso su clase

terminaría temprano. Después de la universidad, ella no sabía si iba a salir con amigos o si volvía a su casa.

**Figura 6.5.2** – Corte en Avenida 9 de julio debido a manifestaciones.



Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Didi.

**Figura 6.5.3** – Llegando a la universidad en hora pico.



Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Didi.

**Tabla 6.5.1 – Recorrido de Didi durante el seguimiento.**

<b>Hora (salida)</b>	<b>Origen</b>	<b>Hora (llegada)</b>	<b>Destino</b>	<b>Distancia (km)</b>	<b>Transporte(s)</b>
08:30	Casa	09:40	Trabajo	7,6	Colectivo
18:15	Trabajo	18:45	Universidad	1,7	Caminata

Por el camino, fuimos conversando y Didi nos relató que utilizaba las aplicaciones de teléfono antes de salir de su casa y también durante el trayecto. De la misma manera que Marce, las *apps* le ayudaron en el proceso de adaptación en la ciudad. Mientras se movía las utilizaba para conocer los lugares.

Didi: Sí, uso Cómo Llego y Google Maps. O sea, Cómo Llego porque también te da las rutas de las bicisendas, y Maps por los mapas. Si no existiera sería re difícil. Sería muy difícil sin Google Maps, o sea, uno del extranjero que no sabe las calles se pierde.

Investigador: Y ¿cómo te adaptaste, fue rápido?

D: Sí, más aún porque andaba en bici. Entonces veía las calles y como estaba en bici me iba ubicando.

I: ¿Siempre con Google Maps?

D: Sí, igual el Cómo Llego, antes de venirme, descargué en Colombia.

**Tabla 6.5.2 – Aplicaciones usadas por Didi.**

	<b>Aplicaciones</b>
<b>Previaje</b>	Cómo Llego, Google Maps.
<b>Viaje</b>	Cómo Llego, Facebook Messenger, Google Maps, Whatsapp.

Fuente: elaboración propia.

## **6.6 Pancho**

Cuando le seguimos, Pancho era guía turístico. Natural de Buenos Aires, tenía 33 años y vivía con su padre y su hermana en un departamento en Recoleta. Hizo la carrera de Derecho, pero nunca había ejercido la profesión en un estudio

jurídico. Según su relato, nunca lo quiso. Sin embargo, prestaba consultas jurídicas con otros 50 abogados a espacios culturales alternativos por medio de una organización sin fines de lucro.

Investigador: ¿Hace mucho que trabajás de guía?

Pancho: Y, ya hace casi cuatro años. No me gusta el laburo del abogado. O sea, no es que no me gusta ser abogado, porque me encanta. Es una profesión muy social, podés hacer cambios bastante verdaderos, siendo abogado. El tema es que trabajar de abogado es una cosa distinta, ¿viste? Tenés que capaz litigar para personas que no querés litigar o trabajar para un jefe que no quiere laburar, entonces con todas esas cosas, lo que termina pasando es que... nada, boludo, te hace mal a la vida, al menos que tengas un estudio en el cual quieras trabajar en serio, viste, en que trabajás con gente que quieras hacerlo, ponele, ¿viste? Después el resto, boludo, no, uf, nada, es buscar problemas, buscar gente con algún divorcio, con alguna cosa, y la verdad es que no estoy para eso ahora por lo menos en mi vida. Entonces, para mantener la profesión estoy con los chicos de Abogados Culturales. Pero tengo que vivir de alguna forma. Tipo, [risas] no puedo vivir de buenas intenciones, lamentablemente. Y con el laburo este que tengo, tenemos una modalidad que se llama Free Booking Tours. Que es como que te guíe turismo a la gorra, ¿viste? O sea, el *tour* que yo hago no tiene precio, sino que al final la gente lo evalúa depende de lo que pensó del recorrido. Y nada, vivo de eso. Soy como un artista callejero. [risas]

Le acompañamos en un día lluvioso<sup>107</sup> en Buenos Aires. Salimos desde su casa en la mañana, a las 09:25. Caminamos hasta el Teatro Colón en la región central de la ciudad, donde, a las 10 h, encontró un grupo de turistas que habían agendado un recorrido por los principales puntos históricos de la ciudad.

A pesar de la lluvia, había un número considerable de visitantes interesados en el paseo. Cuando le comenté que me sorprendía que, a pesar de la lluvia, turistas de países latinoamericanos y europeos aparecían para hacer los recorridos, respondió:

Sí, sí. Los únicos que tenemos miedo a la lluvia somos nosotros. Pensá que acá en Buenos Aires estamos mal acostumbrados a un montón de cosas. Estamos mal acostumbrados a que la comida sea rica, viste, en todos lados. Estamos mal acostumbrados que haya cosas para hacer todo el tiempo. Este, y cuando llueve, que es lo único que nos pasa a nosotros, que llueve, a veces, ahí un poco, nos ponemos como locos. Cancelamos planes, tipo, 'no, está lloviendo'. Pero si te vas a

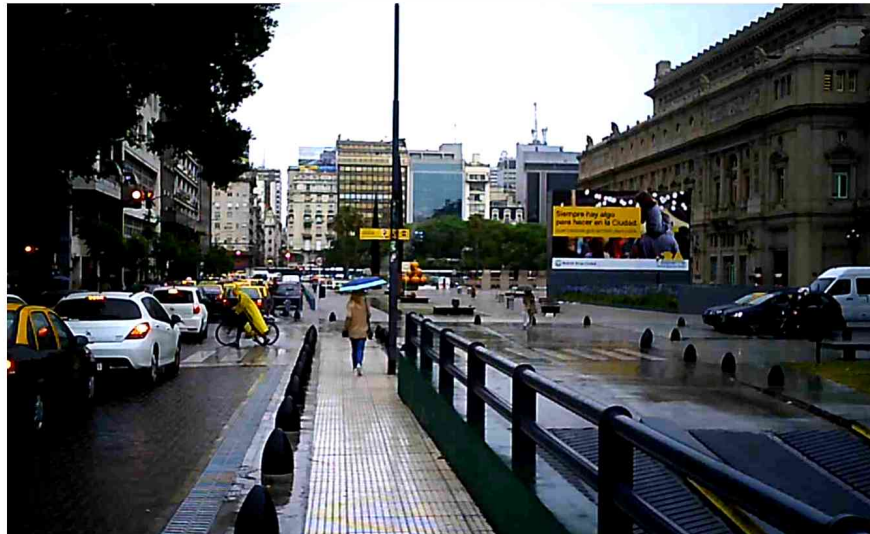
---

<sup>107</sup> El seguimiento fue realizado en 19 de diciembre de 2017.



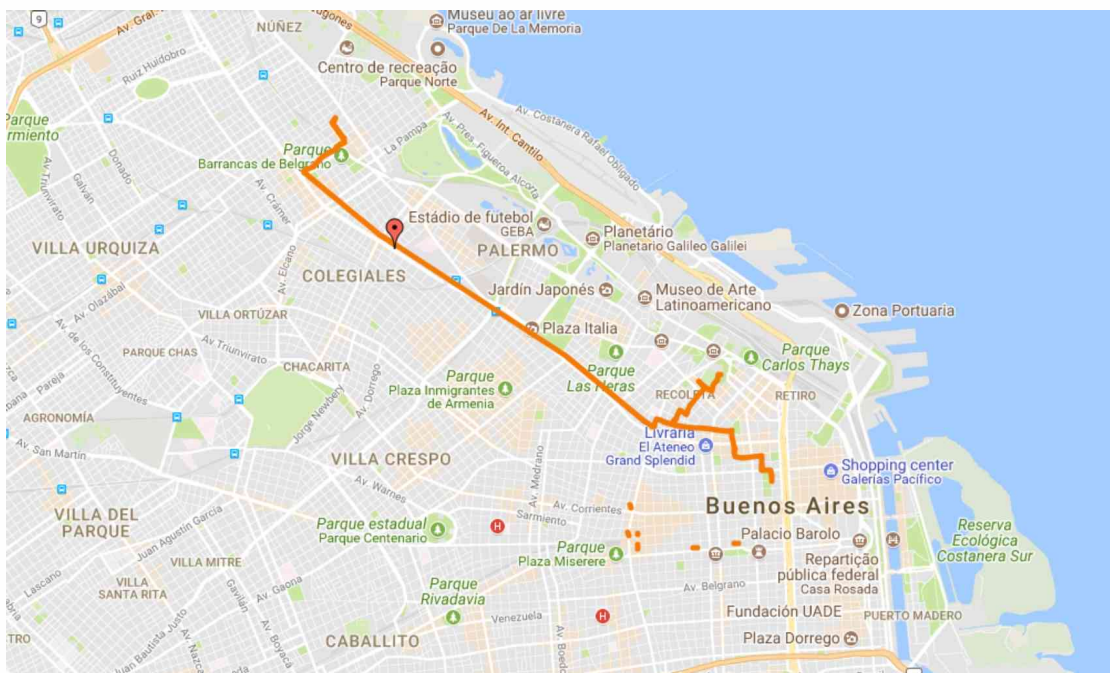
Inglaterra, por ejemplo, allá llueve todos los días. Vas a Alemania y tenés menos diez grados y cinco días de sol en el invierno. Y nada, nosotros tenemos lluvia. Un poquito y a veces. O sea, eso no es nada para lo que es el mundo. Y como hacemos todos los *tours* en inglés, viene mucha gente de esos lugares. No creo que haya mucha gente hoy, pero 20 personas me da. Pero, por ejemplo, el domingo que estuvo hermoso. Tuve 56. Y ahí está bueno. Por eso el verano, voy a laburarlo y después veo el año que viene. (Pancho)

**Figura 6.6.1** – Pancho se acerca de la esquina donde recibe turistas para el paseo.



Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Pancho.

**Figura 6.6.2** – Mapa de la jornada de Pancho.



Fuente: elaborado por el autor con Google Maps, utilizando los datos de la aplicación Moves recolectados en los seguimientos. Disponible para visualizar en: <https://goo.gl/an5smP>.

El recorrido que hizo con los turistas terminó cuatro horas después, en el Cementerio de Recoleta, próximo a su casa. Así que caminamos hasta su departamento para que se cambiara las ropas mojadas y se bañara, porque tenía una reunión con un colaborador a las 16 h en el barrio de Belgrano. Para llegar ahí, tomamos la línea D del subte. Después de su reunión, caminamos hasta la terminal de ómnibus de Barrancas en Belgrano y nos separamos. Pancho tenía destino incierto después de ahí, por eso decidí interrumpir el seguimiento para no molestarle.

**Tabla 6.6.1** – Recorrido de Pancho durante el seguimiento.

<b>Hora (salida)</b>	<b>Origen</b>	<b>Hora (llegada)</b>	<b>Destino</b>	<b>Distancia (km)</b>	<b>Transporte(s)</b>
09:25	Casa	09:45	Trabajo 1	2,3	Caminata
14:30	Trabajo 1	14:45	Casa	1,5	Caminata
15:15	Casa	16:05	Trabajo 2	7,7	Subte
17:15	Trabajo 2	17:20	Parada	0,8	Caminata

Fuente: elaboración propia.

A diferencia de Didi, Karen, Marce y Thomas, Pancho vivió toda su vida en Buenos Aires. De esta manera, no solamente conocía todos los trayectos que habitualmente hace para trabajo y ocio en la ciudad, sino que también tenía otros trayectos memorizados. Poco antes de separarnos, me explicó las mejores opciones de colectivo para mí.

Pancho: No, no, el 118 voy a tomar en Barrancas. Hace el mismo recorrido, pero en vez de ir por [Avenida] Cabildo, va por [Avenida] Luis María Campos. El 118 lo que hace es Luis María Campos todo derecho, y después hace [Av.] Santa Fe, [Av.] Las Heras, [Av.] Pueyrredón. El 41 lo que hace es [Av.] Cabildo, [Av.] Las Heras, [Av.] Pueyrredón. Entonces, comparten el mismo camino hasta Plaza Miserere o más. Y vos tenés que ir antes, calculo.

Investigador: No, ahí mismo voy.

P: Perfecto. Te recomiendo ese por un motivo muy particular, es que la terminal del 118 está acá. Tipo, subís, te sentás, ponés musiquitas en los auris [auriculares], y ya está.

En conversación mientras nos movíamos comentó que, para él, la mejor aplicación era Moovit. Conocía Cómo Llego y las otras pero, según sus parámetros Moovit era la más completa.

Acá hay una aplicación que debería ser así que se llama Moovit, pero esa es la mejor de todas que tenemos acá. Esa te va pasando la data dependiendo de los usuarios que están en el colectivo. Es como que más o menos te adivina donde está y te lo dice así. (Pancho)

En ningún momento del desplazamiento consultó las aplicaciones de transporte. Durante toda la jornada, mientras charlábamos, él chequeaba su teléfono por mensajes en Whatsapp y Facebook Messenger.

**Tabla 6.6.2 – Aplicaciones usadas por Pancho.**

	<b>Aplicaciones</b>
<b>Previaje</b>	Cómo Llego, Moovit
<b>Viaje</b>	Whatsapp, Gmail, Facebook Messenger, Instagram.

Fuente: elaboración propia.

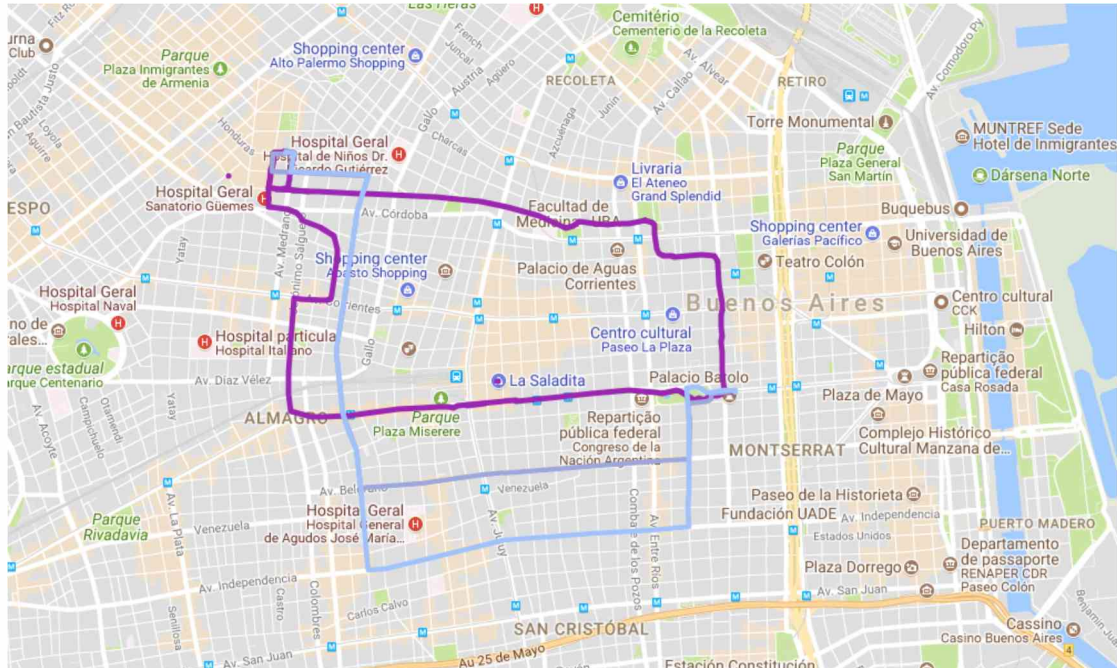
También me comentó de dos cuentas de Instagram que tenía: una para promocionar su trabajo de guía y otra en que les había invitado solamente a sus amigos. En ésta, sus publicaciones consistían de fotos de lugares en Buenos Aires, que se parecen a ciudades de otros países del mundo, como New York, París, Barcelona, entre otras. Entonces, se sacaba fotos como si estuviera viajando por Europa. Se reía contando que muchos de sus seguidores lo habían creído y lo escribían felicitando por los viajes.

## **6.7 Ceci**

Ceci también es abogada. Al momento de la observación, tenía 32 años y trabajaba como escribiente de una institución pública en el barrio de Congreso, región céntrica de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Era compañera de Pancho en la organización en que dan asistencia jurídica a espacios culturales de la

ciudad de Buenos Aires. Se conocían de ahí y muchas veces habían trabajado juntos.

**Figura 6.7.1 – Mapa de la jornada de Ceci.**



Fuente: elaborado por el autor con Google Maps, utilizando los datos de la aplicación Moves recolectados en los seguimientos. Disponible para visualizar en: <https://goo.gl/an5smP>. En lila, el recorrido del investigador hecho en colectivo. En azul, el recorrido hecho en bicicleta por Ceci.

Le seguimos por una jornada<sup>108</sup> en que salió de su casa a las 08:30 y fue a su trabajo. Ceci tenía su propia bicicleta, entonces no le seguimos por el camino y tampoco realizamos la entrevista durante el desplazamiento. De este modo, en los puntos de salida, prendimos la cámara de los anteojos y nos encontramos en los puntos de llegada para apagarle. Ella siguió en bici, el investigador en colectivo. De su trabajo, volvió a su casa al final del día laboral también en bici.

**Tabla 6.7.1 – Recorrido de Ceci durante el seguimiento.**

<b>Hora (salida)</b>	<b>Origen</b>	<b>Hora (llegada)</b>	<b>Destino</b>	<b>Distancia (km)</b>	<b>Transporte(s)</b>
08:30	Casa	09:10	Trabajo	6,3	Bicicleta
16:10	Trabajo	16:50	Casa	7,3	Bicicleta

Fuente: elaboración propia.

<sup>108</sup> El seguimiento fue realizado en 20 de diciembre de 2017.

Ceci hizo un recorrido más largo en bicicleta que el trayecto hecho por el investigador en colectivo. Sin embargo, en los dos tramos que hicimos, ella llegó a su destino antes que nosotros, debido a la densidad del tráfico en esos horarios. Además, se nota por el trayecto de Ceci que, aun en bicicleta, ella evitó pasar por las áreas céntricas de la ciudad e intentó mantenerse siempre que fuera posible en las bicisendas.

**Tabla 6.7.2** – Recorrido paralelo hecho por el investigador en colectivo.

Hora (salida)	Origen	Hora (llegada)	Destino	Distancia (km)	Transporte(s)
08:30	Casa de Ceci	09:20	Trabajo de Ceci	4,8	Colectivo
16:00	Trabajo de Ceci	17:05	Casa de Ceci	5,8	Colectivo

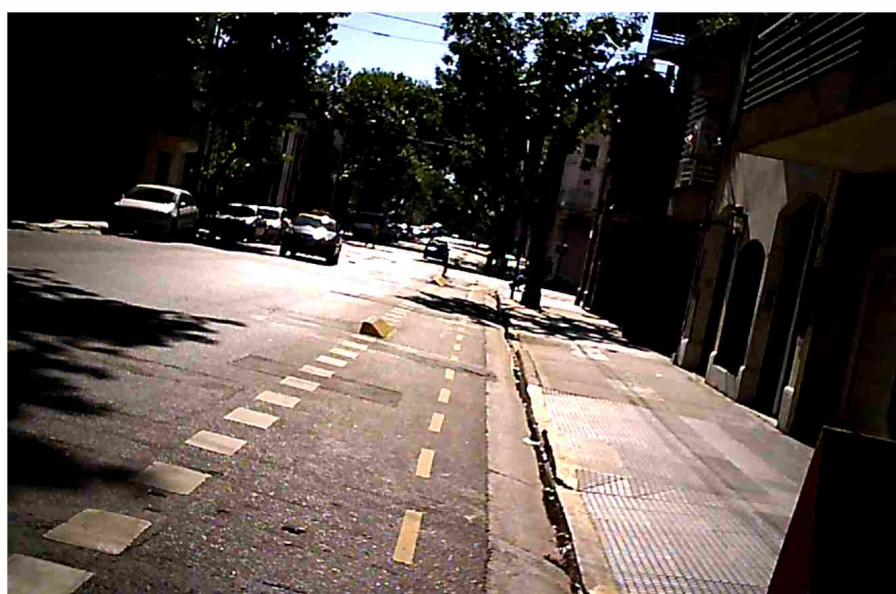
Fuente: elaboración propia.

**Tabla 6.7.3** – Aplicaciones usadas por Ceci.

	Aplicaciones
Previaje	Mapa interactivo y Google Maps.
Viaje	Whatsapp, Facebook Messenger.

Fuente: elaboración propia.

**Figura 6.7.2** – Ceci en la bicisenda a pocas cuadras de su casa.



Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Ceci.

El recorrido en bicicleta era habitual para Ceci, por eso no utilizó ninguna aplicación de transporte para auxilio durante los trayectos. Sin embargo, durante el trayecto, en algunos momentos, cuando se encontraba con una señal en rojo y tenía que esperar, ella sacaba su teléfono móvil de su mochila y chequeaba sus mensajes en Facebook Messenger y Whatsapp.

## 6.8 Vivi

Vivi trabajaba como profesora de Música en escuelas y era profesora suplente en una escuela pública en el barrio de Colegiales en la ciudad de Buenos Aires. En el día que realizamos el seguimiento<sup>109</sup>, Vivi tenía un acto público de un concurso para el puesto de profesora titular.

Yo doy clases de músicas en escuelas públicas y soy suplente. Entonces, el acto de ahora es para titularizarme, entonces, ya vas a ver cómo es [risas]. Pero es como que están todos los cargos que están disponibles en la ciudad, entonces van llamando por puntaje. Y el que pasa, que lo llaman, se fija qué disponibilidad hay, y se titulariza o no en algún cargo. Entonces es la opción para titularizarse en algún cargo. Vos tenés que ir, y ahí te van llamando por orden. Estás como en un listado. Y es [un acto] en una escuela, y es una escuela muy linda, porque está en un parque grande. (Vivi)

De esta manera, nos encontramos en la mañana, un poco antes de las 09:30, en su departamento que quedaba cerca de una estación de tren en Colegiales. Vivi es natural de Buenos Aires y siempre vivió en ese mismo barrio.

Me gusta el barrio, está el tren ahí casi en frente, que es bastante útil, para ciertos lugares de la capital, pero ya estoy un poco cansada, igualmente, un poco aburrida. El departamento es chiquito, estoy hace bastante tiempo. Pasa que ahora está muy complicado alquilar algo, solo, un poco más grande, está todo muy caro. (Vivi)

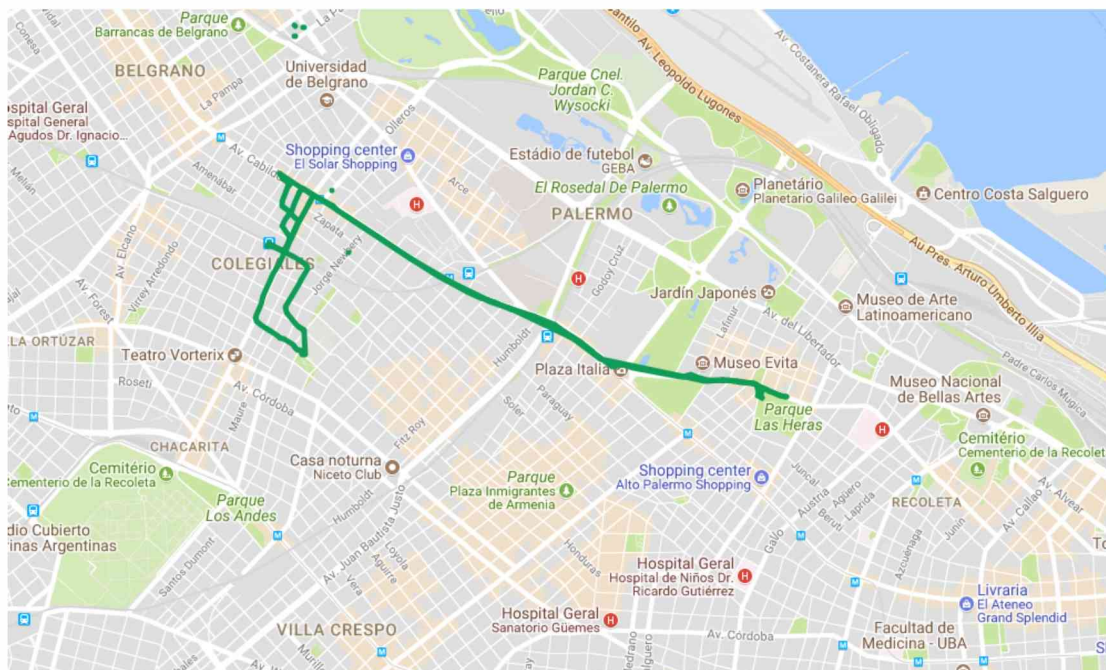
Caminamos hasta la parada cercana, y tomamos el colectivo que nos dejó en la escuela donde se hizo el acto público. Estuvimos ahí por aproximadamente una hora y media, después volvimos a su casa para el almuerzo, adonde llegamos un

---

<sup>109</sup> El seguimiento fue realizado en 21 de diciembre de 2017.

poco antes de las 12 h. Una hora más tarde ella tenía que dictar clases en una escuela pública del mismo barrio en que vive. A las 12:45 salimos de su edificio y caminamos hasta la escuela por más o menos veinte minutos.

**Figura 6.8.1 – Mapa de la jornada de Vivi.**



Fuente: elaborado por el autor con Google Maps, utilizando los datos de la aplicación Moves recolectados en los seguimientos. Disponible para visualizar en: <https://goo.gl/an5smP>.

**Tabla 6.8.1 – Recorrido de Vivi durante el seguimiento.**

Hora (salida)	Origen	Hora (llegada)	Destino	Distancia (km)	Transporte(s)
09:25	Casa	09:50	Acto público	4,7	Colectivo
11:15	Acto público	11:55	Casa	4,8	Colectivo
12:45	Casa	13:05	Trabajo	1,2	Caminata
14:35	Trabajo	15:00	Casa	1,3	Caminata

Fuente: elaboración propia.

A diferencia de todos los otros participantes de la investigación, Vivi no utiliza teléfonos para moverse por la ciudad. Cuando tiene que ir a un lugar desconocido, consulta el recorrido en su casa antes de salir por la página del Mapa Interactivo de Buenos Aires o en la “Guía T”. Esta guía en su versión impresa

también le acompaña por sus desplazamientos en la ciudad, la lleva en su cartera. No consulta el celular porque no le gusta la tecnología.

Investigador: ¿Vos usás aplicaciones para moverte?

Vivi: No. Es más, sigo usando a veces la Guía T.

I: ¿Por qué?

V: Porque a veces cuando hay un lugar al que tengo que ir que no sé bien dónde es, dónde queda, uso el Cómo Llego o Cómo viajo, pero antes de salir de mi casa, digamos.

I: ¿En la compu o en el celular?

V: En la compu. Y, hay veces como que digo “ah, me fijo mejor, digamos dónde es”, yo soy bastante analógica, me gusta el lápiz, el papel. Tipo, me fijo en la libretita, donde es el mapita, veo, yo mejor, donde me puedo, como que me tengo más ahí el mapa.

I: ¿!Es como que te ubicás mejor así!?

V: Sí, incluso el celular que tengo es bastante viejo, y no tiene internet. Yo voy usando wifi de la calle.

Además, Vivi relató que tenía la práctica de pedir informaciones a otras personas sobre las opciones de transporte y la ubicación cuando no sabe exactamente dónde está.

Vivi: Sí, no sé, si estoy en algún lugar en la calle y no sé, pregunto a la gente. Sí. Pero, como que por lo general, digamos, conozco gran parte de la ciudad. Y sé cómo llegar, y cómo volver, y qué me puede acercar de determinados lugares. Y además porque también siempre miro antes de salir y sino sí pregunto a la gente [risas].

Investigador: Tenés como las líneas pensadas, como que “ah bueno, tengo que ir a San Telmo... me voy en...”

Vivi: Sí, si tengo que ir a San Telmo, tomo el tren hasta Retiro, y en Retiro tomo un colectivo que va derecho. Mismo para La Boca, todo el tramo de Zona Sur, acorto el trayecto con el tren hasta Retiro. Pasa que en realidad, estar caminando, mirando [el teléfono], no es muy práctico [risas]. Tipo, “a ver dónde estoy?”, tipo, “mirá, estás acá” [en referencia al espacio físico], o sea, [risas] no está acá [en la pantalla del celular, risas].



**Tabla 6.8.2** – Aplicaciones usadas por Vivi.

	<b>Aplicaciones</b>
<b>Previaje</b>	Cómo Llego
<b>Viaje</b>	Whatsapp

Fuente: elaboración propia.

## **6.9 Iván**

Iván también es argentino, natural de la ciudad de Buenos Aires. Es músico y artista independiente. A los doce años ya se dedicaba a la música y también a obras de teatro y *performances* de distintas expresiones artísticas. Recientemente, con 25 años, ya era muy conocido por tocar el quimelod, un instrumento de percusión melódico y armónico. Iván también sabía tocar otros instrumentos.

Toco la flauta, sabés, esa transversa, la guitarra, canto, la armónica, percusiones, un poco de todo. Me gusta. El piano también. Pero más que nada mi especialidad, entre comillas, es el quimelod. Es a lo que más dediqué tiempo, y ganas. Y es la que más me gusta, la verdad. Pero igual siempre quiero ir sumando cosas. El violín es una de esas que en algún momento voy a comprar y sumarlo. Y ahora con la PC [computadora que recién había comprado], con lo electrónico, estoy muy metido en eso, y es un instrumento más. Es un mundo muy grande, muy infinito. Me está tomando mucho tiempo entenderlo. [risas] Sí, encima, que de cada cosa la sacás un sonido, por ejemplo, tenés un *preset* de un piano. Le podés poner efectos, cambiar el sonido. Entonces, estás tres horas ahí para entender una cosita sola. Imaginá todo un tema con un montón de otras. Es una locura. Yo no soy tan minucioso, ni tan perfeccionista igual. Pero hay gente que sí, que pasa horas y horas y horas viendo el sonido como es, afinándolo. (Iván)

A pesar de haber nacido y vivido por gran parte de su vida en Buenos Aires, Iván estuvo tres años viajando por Latinoamérica. Conoció el norte de Argentina, y países como Bolivia, Brasil, Ecuador, Uruguay y Perú. En esa época, en las ciudades o pueblos por los que pasaba, él tocaba en la calle o en bares a cambio de dinero o comida.

El primer viaje lo hice para el norte, para Bolivia. O sea, todo el norte de Argentina y Bolivia. Volví, me quedé una semanita, hice un poquito de plata para sacar otro pasaje, me volví para Salta. Y, en Salta, me

quedé seis meses, porque me encantó Salta. Yo soy mucho de quedarme en los lugares. O sea, no me gusta ir a un lugar, ponerle, y quedarme tres días, y después otro, y después otro. Me quedo una semana, dos o más, y en Salta la colgué de más. [risas] Estuve medio año. Pero también porque salió así, ... (Iván)

**Figura 6.9.1** – Camino al Subte en Parque Patricios.

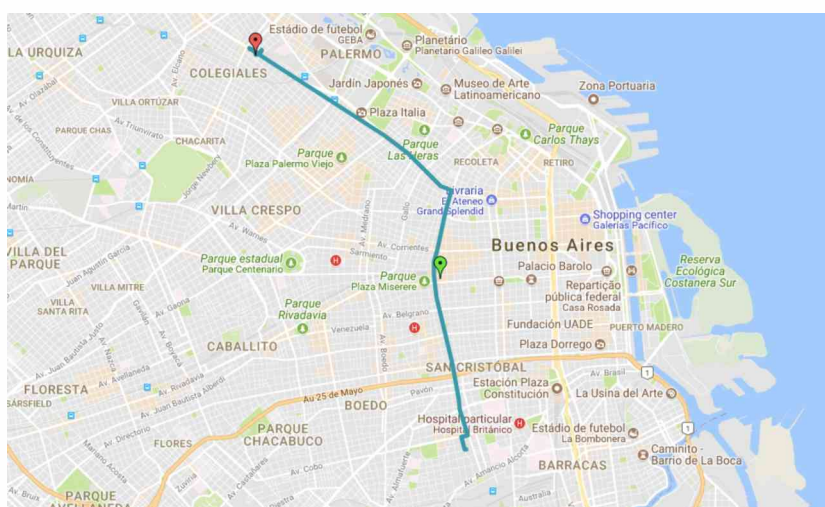


Viajar haciendo música es re intenso. A veces no tenía plata para nada, dormía en la calle, pedía comida, porque no podía hacer plata. La gente no me daba plata, era muy loco eso. (Iván)

Fuente: Fotograma del video grabado por los anteojos usados por Iván. Un músico toca el acordeón dentro del vagón del Subte.

En los últimos años, Iván se estableció en Buenos Aires, en donde, además de presentarse con grupos musicales alternativos en espacios culturales, también se presentaba en plazas, parques, veredas, estaciones y vagones de subte como una manera de adquirir dinero para mantenerse financieramente. También daba clases de quimelod, lo fabricaba y afinaba a pedido de personas que le encomendaban.

**Figura 6.9.2** – Mapa de la jornada de Iván.



Fuente: elaborado por el autor con Google Maps, utilizando los datos de la aplicación Moves recolectados en los seguimientos. Disponible para visualizar en: <https://goo.gl/an5smP>.

El día en que le acompañamos<sup>110</sup> era un sábado de tarde cuando salió de su casa, y fue hasta el espacio cultural donde daba clases en este día. Salimos de su casa a las 14 h. En aproximadamente una hora y media, llegamos al espacio, donde tenía citas marcadas con dos alumnos. Para eso, hicimos la combinación entre dos líneas de subte: la H, desde la estación Caseros, hasta la estación Santa Fe; y la D, entre las estaciones Pueyrredón y Olleros.

A diferencia de los otros participantes, le acompañamos en todo lo que hizo. El espacio cultural era un lugar abierto sin salas o aulas cerradas para las actividades. Además de eso, grabamos el recorrido que hizo hasta un mercado cercano en que buscó algo para comer, porque quiso que le acompañáramos. Iván quería ayudarnos dándonos material de grabación y también tener un poco de su vida grabada.

**Tabla 6.9.1** – Recorrido de Iván durante el seguimiento.

<b>Hora (salida)</b>	<b>Origen</b>	<b>Hora (llegada)</b>	<b>Destino</b>	<b>Distancia (km)</b>	<b>Transporte(s)</b>
14:00	Casa	15:35	Clases	10	Subte
16:00	Clases	16:05	Súper	0,1	Caminata
16:15	Súper	16:20	Clases	0,1	Caminata

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 6.9.2** – Aplicaciones usadas por Iván.

	<b>Aplicaciones</b>
<b>Previaje</b>	Cómo Llego
<b>Viaje</b>	Whatsapp, Facebook Messenger.

Fuente: elaboración propia.

Según Iván, siempre ha utilizado la aplicación Cómo Llego y el Mapa Interactivo de la ciudad para orientarse en ella. Además de pasar por las estaciones

<sup>110</sup> El seguimiento fue realizado en 22 de diciembre de 2017.

de metro como un habitante, Iván también usaba esos lugares como espacios en que podía expresar su arte y además ganar un poco de dinero para mantenerse.

Sí, estuve bastante tiempo laburando en el Subte. Empecé, de hecho, con el instrumento ese [el quimelod], empecé tocando en el Subte. O sea, un amigo se la compró, y al día siguiente estábamos tocando en el Subte. Re experimental todo. Adentro y afuera. Al principio afuera porque, nada, no sabíamos nada. Y después adentro. Acá hay mucha energía que se gasta porque te presentas, te movés, y todo. Pero hay más plata, porque directo pasás la gorra. Y afuera es más tranquilo porque te sentás y tocás y la gente, si quiere, pone. A mí la gorra no me gusta pasar, ponele. Entonces, toco muy poco. Toco muy poco porque no me gusta pasar la gorra. (Iván)

## Capítulo 7 – Moverse con dispositivos móviles en Buenos Aires

En *Keywords of mobility* (2016), el antropólogo Noel B. Salazar señala palabras clave que constituyen el vocabulario de los estudios más recientes sobre la movilidad humana. En su obra, el autor propone una reflexión conceptual sobre la movilidad sugiriendo un análisis de las palabras más influyentes en el campo. Desde esta lógica, el autor entiende que la movilidad es abordada, tanto como un objeto de investigación de distintos campos científicos, cuanto como una perspectiva analítica para teorizar sobre el movimiento de personas, objetos e ideas.

Según Salazar (2016, pp. 2–3), los estudios que tienen la movilidad como objeto de investigación destacan la gran variedad de formas en que las personas se vuelven parte, en modos muy desiguales, de múltiples redes y enlaces translocales. El discurso dominante relaciona la movilidad a tres características positivamente evaluadas: (1) la habilidad de moverse, (2) la facilidad o libertad de movimiento y (3) la tendencia a cambios fácilmente o rápidamente. Aún según Salazar (2016, pp. 2–3), esas tres características se traducen en tres suposiciones, influenciadas en parte por la ideología capitalista y difundidas ampliamente por discursos públicos e imágenes sobre la globalización: (1) que hay una movilidad creciente, (2) que la movilidad es un fenómeno evidente y (3) que el movimiento produce cambios positivos, generalmente relacionados a un desarrollo personal.

Sin embargo, el autor señala la necesidad de entender que el movimiento de personas y las distintas conexiones translocales pueden, y no raramente lo hacen, crear y reforzar las diferencias y desigualdades, así como mezclarlas y borrarlas. En este sentido, Salazar se refiere al hecho de que muchas personas relacionan casi automáticamente la movilidad geográfica voluntaria con aspectos simbólicos de movilidad social.

El abordaje teórico que propone el *nuevo paradigma de la movilidad* señala el ascenso de la movilidad como perspectiva de análisis. En síntesis, este paradigma “incorpora nuevas maneras de teorizar como personas, objetos e ideas circulan, observando los fenómenos sociales a través del lente del movimiento” (Salazar & Jayaram, 2016, p. 4).

Además, el autor también identifica estudios críticos sobre la movilidad que enfocan los procesos económicos y políticos por los cuales las personas están limitadas, emplazadas, permitidas u obligadas a moverse (Salazar & Jayaram, 2016, pp. 3–4). Son estudios centrados en investigar más allá del movimiento de las personas, así como la inmovilidad de las que se encuentran en los bordes de esos espacios de circulación.

De este modo, las palabras clave elegidas por Salazar, además de exponer un panorama ampliado del campo de estudio sobre la movilidad, ofrecen un recorrido por la evolución de los términos que son comunes a distintas tradiciones teóricas. Desde el estudio de su genealogía, también es posible entender los puntos de ruptura y continuidad en contextos históricos.

Si bien el autor menciona publicaciones de otros autores que también utilizan o juegan con el método de palabras clave, como Jean Baudrillard (2003) y Gilles Deleuze (2011), la inspiración para su trabajo es *Keywords: A Vocabulary of Culture and Society* (1983)<sup>111</sup>, de Raymond Williams. En esta publicación, Williams aborda los significados y contextos cambiantes de términos que identifica como fundamentales en las discusiones sobre cultura.

Inicialmente elaborado como un apéndice a la publicación *Culture and Society, 1780-1950*<sup>112</sup> (1960), el libro fue más allá de un estudio de los significados de las palabras que relacionan cultura y sociedad. Al relatar las dificultades en trabajar con el lenguaje para conocer las palabras, el autor también define su análisis como deliberadamente enfocado en lo social y lo histórico.

De este modo, Williams explora no solamente los sentidos, sino que destaca las interconexiones entre las palabras y las de ellas con su entorno. Él sostiene que “se puede argumentar que las palabras individuales nunca deben aislarse, ya que dependen, para sus significados, de sus contextos reales.”<sup>113</sup> (Williams, 1983, p. 22, traducción mía).

Williams señala un eje estructural para sus cuestionamientos sobre los usos de la palabra *cultura*. Según él, sus inquietudes iniciales giraban alrededor de clase, arte, industria y democracia. A medida que se desarrollaba su estudio, las

---

<sup>111</sup> Trabajo publicado originalmente en 1976.

<sup>112</sup> Trabajo publicado originalmente en 1958.

<sup>113</sup> Del original: “It can of course be argued that individual words should never be isolated, since they depend for their meanings on their actual contexts.” (Williams, 1983, p. 22)

relaciones entre esos conceptos y la cultura se volvieron más complejas, englobando aspectos históricos y contemporáneos.

En este capítulo, los trabajos de Raymond Williams y Noel Salazar nos inspiran a trabajar con el proceso de las palabras clave. Por ser el capítulo de análisis final de esta tesis doctoral, nos pareció interesante nombrar las palabras que encontramos por nuestro camino y que interrelacionan comunicación, movilidad y tecnología. Empezamos por las categorías que estructuran el diagrama que dibujamos en el capítulo 4, las cuales son: migraciones, flujos, lugares/redes, y sujetos/objetos.

De este modo, exploramos esos términos desde la teoría hasta el campo empírico, buscando, más allá de entender los significados, analizar las prácticas sociales y contextualizarlas. Salazar (2016, pp. 4–5) entiende que las palabras clave reúnen peculiaridades que, desde nuestro entendimiento, contribuyen a eso:

- Son conceptos contestados en el sentido de que nunca tienen un sentido cerrado o final, ni cuando están dentro de un mismo dominio o disciplina.
- A medida que adquieren nuevos significados, no se deshacen de los viejos.
- Históricamente acumulan significados, que a veces son contradictorios, y aunque uno sea el sentido dominante, los otros permanecen vigentes y pueden ser reafirmados.
- Raramente modifican su significado aisladamente, lo hacen en conjunto con otras.
- Tienen múltiples capas, esto es, mientras algunas se presentan en el lenguaje cotidiano, otras aparecen en áreas en que el significado es más restringido, como la academia, por ejemplo.

De este modo, este capítulo está compuesto de palabras clave que relacionan comunicación y movilidad a partir de la experiencia de desplazamiento mediada por dispositivos móviles. Nuestra intención es que este breve apéndice nos ayude a identificar un vocabulario desde el cual podamos pensar sobre el impacto de las tecnologías de comunicación e información en las prácticas cotidianas de desplazamiento.

No tenemos la intención de agotar los sentidos que, a veces, asumen esas palabras en los más distintos contextos. Pretendemos reportar los sentidos que

encontramos en nuestra investigación. La intención es relacionar comunicación y movilidad desde los ámbitos teórico y empírico.

Entonces, las palabras *migración, flujos, redes, lugares, sujetos y objetos* estructuran el análisis de la experiencia de movilidad mediada por dispositivos móviles en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Desde ahí, hacemos la conexión de esos conceptos con los elementos encontrados en el trabajo de campo. Profundizamos el análisis de la experiencia de desplazamiento en la ciudad. En la misma medida en que la investigación teórica nos aporta con la comprensión del significado histórico de esos términos, la investigación de campo nos da el contexto social.

Esos conceptos son tratados separadamente debido a nuestro enfoque analítico. Entendemos que ellos son partes de un proceso en el que se articulan y se interrelacionan entre sí. De hecho, en muchos casos tuvimos dificultad en determinar la categoría correspondiente a ciertos comentarios hechos por los participantes.

Por eso, utilizamos las respuestas de los participantes a las interacciones que tuvimos con cada uno de ellos. También mostramos momentos registrados por los videos grabados en la cámara incorporada en los anteojos. El análisis es una discusión de esos momentos y respuestas basada en nociones, conceptos y procesos identificados también por trabajos de otros investigadores sobre temas relacionados a movilidad, comunicación y dispositivos móviles.

En los capítulos anteriores, describimos las particularidades del sistema de movilidad y también la dinámica de cada uno de los participantes de la investigación. En este momento de la tesis, confrontamos el material recolectado en el trabajo de campo con las referencias bibliográficas sobre comunicación digital y movilidad urbana, buscando entender los aspectos contributivos y distintivos de la experiencia de desplazamiento de los sujetos en el contexto actual de los avances tecnológicos.

Una hipótesis que buscamos desarrollar es la necesidad de una propuesta de investigación basada en un acercamiento epistemológico al objeto de estudio. Si consideramos las particularidades de las disciplinas que se articulan en este trabajo – comunicación y movilidad – percibimos que no es posible construir un abordaje desde una única teoría, un único paradigma, o una única perspectiva. Es por eso que argumentamos a favor de un abordaje epistemológico capaz de articular esas



dos grandezas, a partir de una mirada histórica que contemple su desarrollo desde los tiempos premediáticos hasta la contemporaneidad. Sin embargo, entendemos la incapacidad de entender los fenómenos sociales en su totalidad.

## 7.1 Migraciones

Técnicamente, migración es definida como “el cruce de la frontera de una unidad política o administrativa durante un cierto período de tiempo mínimo” (UNESCO, 2018). En este panorama, los sujetos son las personas refugiadas, desplazadas, desarraigadas y los migrantes económicos. Según la Unesco (2018), la migración interna se refiere al movimiento de personas de un área a otra dentro de un mismo país, en cuanto que la migración internacional es la reubicación territorial de personas entre Estados-nación.

Esta definición de migración excluye dos formas de reubicación territorial: (1) el turismo y (2) la transferencia organizada de refugiados de un Estado originario a un refugio seguro. Aún de acuerdo con la Unesco (2018), las formas dominantes de migración pueden ser diferenciadas por los motivos (económico, reunión familiar, refugio) y por la situación legal (irregulares, emigración/inmigración controlada y libre emigración/inmigración) de los migrantes.

Para mejor definir *migraciones*, necesitamos aunque brevemente entender el término *migrantes*. La United Nations Population Division define a un migrante internacional como cualquier persona que cambie su país de residencia habitual (Fortier, 2014, p. 64). La persona que cambia su país de residencia por un año o más es considerado un migrante de largo plazo. A su vez, el migrante que haya cambiado de país por un período de entre tres meses y un año es un migrante de corto plazo. También, hay clases distintas de migrantes según los distintos caminos que toman para migrar, por ejemplo: refugiados, migrantes desplazados y forzados, solicitantes de asilo, migrantes económicos, migrantes familiares, informales, entre otros.

Por lo tanto, entendemos por *migración* el movimiento de las personas que cambian su país habitual de residencia por un período superior a tres meses. El campo científico que se dedica a estudiar a los migrantes es denominado estudios de migración. Es un campo interdisciplinar, que reúne estudiosos de la

antropología, sociología, política, relaciones internacionales, comunicación, geografía, historia, derecho, psicología y lenguas, entre muchos otros. También es un campo diverso porque, en este panorama, los estudios sobre migración no solamente se centran en el movimiento de las personas de un país a otro, sino también en la inmovilidad y los procesos de fijación, adaptación e integración de los migrantes en un país extranjero.

Fortier (2014, pp. 64–65) señala que la investigación científica que tiene la migración como objeto de estudio se divide en tres niveles. El primer nivel – nivel macro – enfoca su abordaje en las estructuras o infraestructuras de migración, como las prácticas institucionales, políticas y leyes que regulan el movimiento de migrantes; su fijación e integración; y los movimientos transnacionales u organizaciones. El segundo nivel – el nivel meso – está relacionado con las tecnologías de viajes y de comunicación, las estrategias y condiciones de migración y asentamiento, los movimientos políticos y de base y diversas redes locales, nacionales, transnacionales o de diáspora. El tercero – el nivel micro – está centrado en las experiencias individuales y colectivas, estrategias, aspiraciones y decisiones familiares respecto de migración y movilidad, pero también trata de las producciones y representaciones culturales de la vida de los migrantes.

Nuestro trabajo de investigación se enfoca en las prácticas sociales de desplazamiento mediadas por dispositivos móviles. Por supuesto, centramos el análisis y la recolección de datos de trabajo de campo en el nivel micro, ya que hablamos de la movilidad urbana cotidiana – nivel micro – interrelacionada con la comunicación y la tecnología – nivel meso.

Entre las personas que participaron del estudio cuatro son migrantes. El motivo preponderante por el cual Didi, Marce y Thomas migraron a Buenos Aires es económico. En contraste, Karen tenía una vida cómoda en su país de origen y la dejó para vivir experiencias en los ámbitos social, cultural y político que, para ella, en su país de origen están limitadas. Según ella misma, la palabra que mejor define el por qué de su mudanza a Buenos Aires es la *diversidad*, que se extiende a todos aspectos de su vida.

**Tabla 7.1.1 – Participantes, países de origen, motivo y situación legal.**

<b>Participante</b>	<b>País de origen</b>	<b>Motivo</b>	<b>Situación legal</b>
Didi	Colombia	Económico	Residente permanente
Karen	Paraguay	Diversidad	Residente permanente
Thomas	Paraguay	Económico	Residente permanente
Marce	Venezuela	Económico	Esperaba documento de residencia temporaria

Fuente: elaboración propia.

Si identificamos, entre los participantes, que el aspecto económico es el motivo principal de la toma de decisión por migrar, también notamos que en el razonamiento sobre el lugar de destino operan aspectos relacionados al imaginario social. La noción de imaginario social es también una temática recurrente de los estudios migratorios. “Los imaginarios, que configuran y son configurados mediante regímenes de prácticas, están profundamente integrados en nuestra vida cotidiana e informan nuestros modos de ver y comprender el mundo.”<sup>114</sup> (Fortier, 2014, p. 69, traducción mía)

La problemática de los estudios sobre este tema está centrada en cómo el fenómeno se desarrolla y de qué manera se despliega entre personas e intereses en el panorama de la movilidad. Entre la variedad temática de trabajos que buscan contestar esas preguntas, la autora identifica estudios de carácter representacional de películas, libros, fotografías, discursos públicos entre otros; análisis del rol de las figuraciones hechas respecto de los migrantes; también trabajos que tratan de entender cómo el imaginario da forma a la percepción de las identidades y diferencias, de fronteras y limitaciones, del relacionamiento con otros cercanos o lejanos.

Lo que sugiero es que agregar imaginarios y afectos al conjunto de herramientas conceptuales de la investigación sobre migración dentro de los estudios de movilidad nos permite explorar las formas en que los sujetos marginales y dominantes, móviles y sedentarios se involucran en la inextricabilidad del deseo y la política a través de

---

<sup>114</sup> Del original: “ ‘Imaginaries’, which shape and are shaped by regimes of practices, are deeply integrated in our everyday lives and inform our ways of seeing and understanding the world.” (Fortier, 2014, p. 69)

procesos complejos de internalización, (des)identificación e incorporación.<sup>115</sup> (Fortier, 2014, p. 70, traducción mía)

En este sentido, en nuestro trabajo notamos que el imaginario social aparece como un imaginario racionalizado que refuerza la decisión de migrar. Marce, por ejemplo, tenía tres criterios básicos para decidir el país de destino:

Bueno, una de las razones por las cuales yo elegí Argentina como destino era por su tasa de homicidio anual. Es que yo tenía como categorías de lugares que yo quería como lugar. Quería: movilidad pública 24 horas, quería una tasa de homicidio anual de un dígito, y la otra categoría, y ahí, Argentina no cumplía, yo quería una inflación menor. En Argentina es un montón, pero no como la de Venezuela, que es la que tiene la tasa más grande del planeta ahora. Y la segunda es Argentina, que tiene 27% anual. (Marce)

A su vez, Didi vivía en Bogotá, Colombia, y decidió mudarse a Buenos Aires porque la educación era más barata – como mencionamos en el capítulo anterior. Además, tenía en su imaginario los valores para cuestionar un modelo de vida de su país de origen:

En Colombia todo es muy común. La segregación de clases sociales es muy malvada. En Colombia, la segregación de clases es muy fea. Es feísima. O sea, yo me di cuenta cuando llegué y vi, guau, no podemos vivir de esta manera. Discriminan mucho si eres clase media, baja, alta. Es feo. Acá son todos más relajados, son todos más jipis... Sí, llevan otro estilo de vida. En Córdoba yo conocí a muchos chicos que me decían “no, yo me vine de Buenos Aires a Córdoba, porque Buenos Aires es una ciudad que anda muy rápido”. Para mí, Buenos Aires anda tres veces más despacio de lo que andaba Bogotá. Es que no hay muchos espacios culturales tampoco. O sea, la gente está acostumbrada al trabajo, llegas a tu casa, comes, duermes y ya... Y te reúnes con tu familia en el fin de semana. Y para mí es fundamental ahora tener un espacio para mí, salir a las once de la noche que está abierto cualquier cosa. Buenos Aires es genial. Es genial esa ciudad, y por eso me voy a quedar más tiempo acá. (Didi)

---

<sup>115</sup> Del Original: “What I suggest is that adding imaginaries and affect to the conceptual toolkit of migration research within mobility studies allows us to probe into the ways in which marginal and dominant, and mobile and sedentary subjects are embroiled in the inextricability of desire and politics through complex processes of internalisation, incorporation and (dis)identification.” (Fortier, 2014, p. 70)

Por el relato de Marce, se percibe la relación del imaginario con el afecto a través del impacto producido por la particularidad cultural de los saludos entre las personas en Buenos Aires.

A mí me gusta mucho acá que abrazas y besas a tus amigos hombres. Porque en Venezuela la visión de la virilidad es muy frágil, ¿sabes? O sea, como que sería re loco darle un beso a un amigo hombre. Sin embargo, las chicas se besan entre ellas, y tú besas a una chica como un hombre la besa, este... Bueno, aquí, yo me di cuenta que estaba en un país muy distinto, cuando, sabes, la última clase de mi día hoy es en Palermo. La escuela [de idiomas en que trabaja] alquila, o sea, tiene unos convenios con unos colegios. Y los colegios de noche no están trabajando. Entonces la escuela da clases en el colegio. Y al colegio le sirve porque les paga, viste. Y a la escuela le sirve porque puede dar clases sin tener sede. Entonces, en ese colegio a la segunda semana, yo siempre saludo al portero: “hola, ¿cómo estás? ¿Todo bien? Me dice su nombre, hablamos, ... La segunda semana me saluda de beso. Y es el portero de un lugar en que trabajo tres veces por semana (risas). A mí me pareció supertierno. Muy tierno, muy tierno. También me han dicho que depende de la generación. O sea, que la gente joven se besa un montón, y la gente vieja no. Que la gente más grande se besa más entre amigos y familia. (Marce)

En otra declaración, Marce aclara de qué manera el aspecto afectivo y la migración están relacionados con elementos de su biografía.

Me quedé viviendo con mis abuelos hasta los cinco. Y de ahí me mudé a vivir con mi papá y mi mamá. Y vivimos esa unidad mamá-papá-hijo dos años nada más, hasta los siete. Y ahí a los siete [su edad], ellos se separaron y yo me quedé con mi mamá pero, ponele, hasta los once, y mi mamá, como una vida inestable, vida laboral.

Mi mamá estudió letras, y no tenía como orientación de investigadora. Entonces estaba bien confundida con qué trabajar... Por ejemplo, ella era profesora de español, era profesora de francés, era profesora de inglés, y ahí, a veces encontraba trabajo y a veces no. Entonces, en esta situación, yo a los once [años de edad] dejé de vivir con ella y empecé a vivir con una hermana de mi papá. En la Isla Margarita, queda en Caribe, es muy lindo.

Y luego viví con un hermano de mi mamá, hasta los 14. Y ahí sí, me mudé a Caracas, en la capital. Y viví con mi mamá desde los 14 a los 26 cuando [ella] murió. Ella tenía 50, casi 51. Joven, superjoven.

Y yo vivía con mi tía y mi mamá. O sea, con mi mamá y su hermana. Y cuando mi mamá murió me quedé con mi tía, la hermana de mi

mamá, que es alguien con quien viví muchos años de mi vida. Cuando vivía con mis abuelos, vivía con ella. Luego cuando mudé a Caracas a los 14, viví con ella. Y de los 14 a los 34, 20 años continuos con mi tía. Más los primeros 5 años de mi vida con mis abuelos. Y mi tía es mi segunda madre.

Ella tuvo un hijo, pero se murió al tercer día de nacido. Se murió re bebé, con unas complicaciones de nacimiento. Y ese bebé era anterior a mí. Y siempre me ha cuidado como hijo y bueno...

Así cuando preguntan: y tu familia? Yo pienso en mi tía y en mi abuela. Mi abuelo murió... el esposo de mi abuela.

Mi papá, ahora que soy adulto trato de tener una relación de amistad con él. Mi papá se volvió a casar. Tuvo una hija. O sea, no tuvo una hija, pero se casó con una mujer que tenía una bebé de un año. Y le crió, es mi hermana. Y ellos se separaron el año pasado. Y mi hermana en enero murió en un accidente de tránsito. Tenía 19 años.

Y entonces ya, digamos, eso me impacta mucho, e increíblemente me es favorable, ¿sabes? A los migrantes les pega. A los migrantes que migran solos. Les pega muchísimo la situación familiar. No sé cómo te pasó a ti, pero a mí, nada. Nada. O sea, yo extraño a mi tía y mi abuela, pero más que triste de no estar con ellas, estoy más feliz de vivir independiente, de vivir en una ciudad con buena calidad de vida, una ciudad que me hace feliz. (Marce)

La frase final del relato de Marce evidencia que el imaginario también se presenta como una posibilidad de experiencia diversa de vida. Didi también expuso lo mismo cuando menciona la oferta de espacios culturales y lugares de entretenimiento, ocio y cultura en la página anterior. En este sentido se acerca a la percepción de la migración como un estilo de vida marcado por la posibilidad de conocer otros lugares y sus particularidades, además de asumir la incertidumbre respecto del futuro.

Didi: Me recibo y me quiero quedar trabajando por acá seis meses más para ahorrar. Después viajar por Argentina, y Sudamérica. Sí, sí. No sé si voy a volver a Colombia. O sea, quizás a visitar. Pero quiero viajar. Viajar, y después, no sé. No sé dónde voy a ir. La idea era quedarme dos años acá pero ya llevo tres, y no he viajado mucho. Y la idea era viajar.

Investigador: ¿Por Argentina, o...?

D: Por Argentina, y después quiero volver hasta Colombia. Por Sudamérica. Pero para eso necesito ahorrar. No sé, se puede sacar

*freelos*, trabajar de *freelance* es más fácil. Quizás por ahí se puede hacer algo. Ojalá.

Aún en la perspectiva de los estudios migratorios, Fortier (2014, pp. 67–68) destaca las contribuciones de las investigaciones sobre ciudadanía, siendo un campo propicio para analizar el fenómeno por los ejes de la movilidad/inmovilidad y del nativo/extranjero. Desde este lugar, la autora indica como potenciales despliegues temáticos: (1) la relación del migrante con las entidades políticas, (2) la manera como los migrantes son y no son reconocidos como integrados o ciudadanos, (3) los programas de conducta y los regímenes de prácticas direccionados a los migrantes con nociones sobre lo que es aceptable, y (4) los regímenes de prácticas que reproducen las distinciones entre ciudadanos y no ciudadanos.

La experiencia de migración también es percibida desde la producción y la reproducción de diferencias en el espacio urbano. Caggiano y Segura (2014, p. 30) relacionan dos modelos teóricos a través de los que se han problematizado las relaciones entre territorio, diferencia y desigualdad: un modelo tradicional que trabaja con la noción de gueto para entender la reproducción de alteridades en el espacio urbano, representado por autores como Wirth (1928) y Sennet (1997); y otro modelo que ha estudiado la configuración y uso del espacio urbano dando énfasis a la heterogeneidad racial y cultural de los espacios segregados. Los principales referentes mencionados de esta perspectiva son Rodríguez y Arriagada (2004) y Portes, Roberts y Grimson (2005).

En un diálogo crítico con esos dos modelos, Caggiano y Segura (2014) concluyen, a partir de investigación de la experiencia de los inmigrantes bolivianos en el Área Metropolitana de Buenos Aires, que la configuración de los espacios de la ciudad no pueden ser comprendidos por las lógicas de los estudios mencionados arriba. Es decir, que “no pueden comprenderse de manera acabada con una aplicación simple de la lógica centro rico/periferia pobre ni tampoco de acuerdo con el esquema típico del gueto racial” (Caggiano & Segura, 2014, p. 39). Según ellos, la distinción en las formas de apropiación del espacio urbano resultan de la articulación entre las lógicas de funcionamiento desiguales del mercado inmobiliario y de la estigmatización social en relación a los migrantes.

Bajo este aspecto, podemos señalar particularidades que encontramos en el trabajo de campo junto a los participantes de nuestra investigación. Una de las particularidades se refiere a las dificultades de fijar residencia, debido a las garantías exigidas por el mercado inmobiliario para el alquiler de inmuebles. Entre los participantes, Marce - hacía seis meses que vivía en Buenos Aires - contó que vivió por unos meses con una amiga en un departamento en que ella ya estaba. Luego alquiló un cuarto de un departamento en un conventillo en el barrio de San Telmo y, cuando le entrevistamos, estaba por mudarse a vivir con su novio en un departamento en el barrio de Flores, que les había dejado una pareja de amigos para que cuiden mientras ellos vivían en una ciudad del interior del país.

Didi también cuenta la cantidad de veces que se ha mudado en Buenos Aires:

Didi: No, llegué y viví en un *hostel* en Colegiales... Después viví por Pueyrredón y Marcelo T. [de Alvear]. Después viví por Arcos, el distrito Arcos, ¿sabes? Juan B. Justo y Santa Fe. Y ahora ahí donde estoy. Me he movido un montón. Sí, porque es muy difícil conseguir un departamento acá bien.

Investigador: Vivís sola?

D: No, con una amiga. Una amiga de Colombia. Ya estudió conmigo allá en Colombia en la universidad. Se vino después.

El estudio de Caggiano y Segura también destaca dos particularidades que operan en la experiencia de los migrantes en la ciudad de Buenos Aires: el aprovisionamiento y la definición de membresías. En la movilidad de los migrantes en la ciudad están en juego el aprovisionamiento y la definición de membresías: “poder acceder a” y “ser parte de”. [...] Ambos fenómenos se tramitan conjuntamente. (Caggiano & Segura, 2014, p. 40)

En este sentido, la experiencia de moverse por la ciudad en bicicletas es un ejemplo. Primeramente, para poder retirar una bicicleta de alguna de las estaciones distribuidas en la ciudad, el gobierno requiere un registro previo hecho en línea o personalmente en algunas de las estaciones de atención al ciudadano. El registro exige un documento de identificación y un comprobante de residencia. Solamente tras enviar esos documentos el sistema posibilita el acceso mediante la aplicación



Ecobici. Según el relato de Didi, la confirmación de acceso y el permiso para el uso en su caso nunca llegaron.

Investigador: ¿Ya usaste las bicis esas de la ciudad?

Didi: No, nunca me llegó. O sea, mis papeles, si es que te envían una tarjeta o un comprobante que estás suscrito, y nunca me llegó.

Para mí es muy limitante que te dejan usar solo por una hora. Porque es una hora, ¿no? Y cuando expira no te dejan sacarla más. Entonces si es un recorrido de más de una hora después te multan, supongo yo. Y si te chocan o algo y pasa la hora... Es muy limitado.

Porque o si no, se puede sacar personalmente en los puntos de bicis, pero hay muy pocos donde podés ir a sacarlo. Por ejemplo hay uno en Palermo, en Juan B. Justo y Santa Fe. Te llevás los documentos y te dan la tarjeta de una. O bueno, no sé, tu *login*. Es más fácil, más rápido.

En contrapunto al relato de Didi, Marce utilizaba las bicicletas de la ciudad como su medio de transporte preferido. Cuando le acompañamos, uno de los recorridos que hicimos fue en bicicletas. Marce tenía dos registros de cuenta en la aplicación: uno suyo, hecho con sus propios documentos, y otro que le había prestado su exnovio. Con su cuenta, retiró una bici para él; con la otra, retiró una bici para el investigador. Mientras nos dirigíamos a una estación para retirar las bicis, Marce comentó con excitación su preferencia por las bicis. En su razonamiento, se refirió a las sensaciones de autonomía, libertad y pertenencia que andar por Buenos Aires en bici le generaba. Enfatizó sus argumentos con un efusivo “¡La ciudad es mía!”, mientras cerraba una de las manos en puño.

## 7.2 Flujos

En la cartografía presentada por Martín-Barbero (2009a), la idea de flujo está relacionada a los flujos virtuales de imágenes y datos, en donde hay la compresión de espacio y tiempo. En nuestro trabajo, ampliamos esta noción incluyendo las prácticas sociales de movilidad. Así el término adquiere también el sentido de calidad de desplazamiento y de movimiento, relacionando sujetos y objetos con lugares y redes, buscando potenciar la compresión de espacios y tiempos.

Como concepto, la movilidad captura la impresión común de que nuestra vida-mundo está en constante flujo, no solamente de personas, sino de culturas, objetos, capital, negocios, servicios, enfermedades, medios de comunicación, imágenes, información e ideas que circulan a través (e incluso más allá) del planeta.<sup>116</sup> (Salazar, 2017, p. 5, traducción mía)

Conocidos teóricos de las ciencias sociales, como Anthony Giddens, Arjun Appadurai, Manuel Castells, Bruno Latour y Zygmunt Bauman reflexionan sobre las particularidades de la globalización y del capitalismo contemporáneos a partir del concepto de fluidez, relacionándolo con el crecimiento de los números y de las variedades de la movilidad. Sin embargo, los flujos no se caracterizan únicamente por su fluidez.

En las lógicas diarias de movilidad hay fricciones, retrasos, lentitudes, aceleraciones, cambios de ritmos, obstáculos, confusión, frustraciones, entusiasmos, excitaciones, entre otros aspectos que caracterizan la movilidad urbana. Los flujos son los movimientos dirigidos realizados en una ciudad habitada por sujetos, en la que los recursos de optimización de la relación espacio-tiempo ocurren distintivamente y producen sincronías y rupturas de ritmos.

En este capítulo, evidenciamos las particularidades que constituyen los flujos contemporáneos de sujetos, objetos e ideas. Desde las situaciones vividas en la etapa empírica del trabajo, evidenciamos los matices que componen esa noción en el ámbito de la comunicación y de la movilidad cotidiana urbana. En este sentido, presentamos un panorama compuesto de roces, de distintas velocidades, percepciones y sensaciones que interrelacionan personas y cosas.

Una de las primeras constataciones que hicimos cuando empezamos a hacer la investigación de campo fue que la movilidad no era únicamente fluida, que los flujos de sujetos, objetos e ideas no ocurren sin resistencia. A esta resistencia le nombramos fricción, que en este contexto asume un sentido social y cultural. “La fricción, aquí, es un fenómeno social y cultural que se vive y se siente cuando te detienen mientras conduces por una ciudad, o te encuentras con sospechas al

---

<sup>116</sup> Del original: “As a concept, mobility captures the common impression that our life-world is in flux, with not only people, but also cultures, objects, capital, businesses, services, diseases, media, images, information and ideas circulating across (and even beyond) the planet.” (Salazar, 2017, p. 5)

momento del registro en un aeropuerto internacional.”<sup>117</sup> (Cresswell, 2014, p. 108, traducción mía)

La fricción, entonces, ocurre en el deslizamiento de personas, cosas e ideas uno contra el otro. En la física, la definición cinética de la fricción define la forma en que esta ocurre cuando dos superficies se deslizan una contra la otra, pudiendo una estar estática y la otra en movimiento, o las dos superficies pueden estar en movimiento, la cual es la forma de fricción de los fluidos. Esta forma de fricción genera otro fenómeno definido como *viscosidad*, que conduce a una desaceleración relativa del movimiento realizado por los fluidos o superficies.

Siguiendo la metáfora hecha con la física para entender la fricción, presentamos en este apartado de capítulo los relatos de viscosidad en el ámbito de la movilidad y la comunicación. Si desde una óptica de planeamiento y sistémica, la cual históricamente determina la creación de los flujos, tendemos a mirar los fenómenos que acá describimos como fluidos, los relatos de la viscosidad que exponemos acá nos llaman la atención para los efectos de los roces entre sujetos, objetos e ideas en el desempeño diario de moverse por la ciudad de Buenos Aires.

Muchos estudiosos han identificado movilidades diferenciadas respecto de cuestiones de género (Elliot, 2016; Jirón et al., 2010a). Presenciamos dos momentos en que dos mujeres participantes del estudio son expuestas a situaciones relacionadas con experiencias diferenciadas de movilidad relacionada al género.

La primera situación fue la de Agustina, que tenía un embarazo de seis meses cuando le seguimos. Durante el día en que le acompañamos, ella manifestó algunas dificultades de desgaste físico para moverse y reveló las limitaciones del transporte para embarazadas.

Primeramente, mostramos la necesidad que Agustina tuvo para exigir un asiento en un colectivo. Ella recién había salido de su primer trabajo en una escuela en el barrio de Mataderos. Nos encontramos frente a la escuela para registrar el camino de vuelta a su casa en Almagro. Estábamos ingresando al colectivo, ella me miró y preguntó:

Agustina: ¿Tenés Sube?

Investigador: ¡Sí!

---

<sup>117</sup> Del original: “Friction, here, is a social and cultural phenomenon that is lived and felt as you are stopped while driving through a city, or encounter suspicion at check-in at an international airport.” (Cresswell, 2014, p. 108)

A: Bueno. Ah, y ahora pido asiento también, podés poner en tu estudio. (risas) Ahora que está lleno. Este bondi es una desgracia. ¡¿Puede ser un asiento que estoy embarazada?! (Grita en el interior del colectivo) ¿Alguien solidario? [Un señor se levanta y le da su lugar] ¡Gracias! ¡Gracias, eh!

Luego seguimos a Caballito donde tenía una consulta médica. Antes de ir a su casa, tenía una cita marcada con el obstetra. Cuando salió de la consulta, le acompañamos en la caminata hasta su casa. Por todo el camino, se notaba su respiración dificultada, mostrando el esfuerzo que hacía para caminar<sup>118</sup>. También llamaban la atención los ruidos de las obras que estaban siendo realizadas en la zona de Caballito y los obstáculos físicos impuestos a todos los habitantes.

Investigador: ¿Después tomás otro colectivo?

Agustina: O puedo ir caminando. Si tomo el Subte son dos estaciones. Pasa que ahí, en la altura de Acoyte y Rivadavia, que es pleno Caballito, tomar un colectivo es tardar como 45 minutos para hacer 8 cuadras, viste. Es como un embudo.

I: ¿Por qué? ¿Hay mucha gente?

A: Hay mucha gente, mucho tránsito, hay una calle... esta es Rivadavia, y los bondis van por una que es Rosario para el lado del centro. Y es una calle así (chica) y van como 12 líneas de colectivo, es medio un... tardas menos caminando que tomando un colectivo. Caballito siempre está apestado de gente. No entiendo lo que están haciendo que rompieron todo. ¿Será de luz o qué? Todo, todo. Desde allá está roto.

La segunda anécdota respecto al género ocurrió con Ceci. Ella estaba yendo a trabajar en bici. Durante todo el momento tenía los auriculares puestos. A la hora en que se desplazaba para ir al barrio de Congreso en la mañana, las ciclovías de la ciudad estaban más libres que las calles por donde circulan los autos. Así que para ella, que manejaba una bicicleta, el tráfico estaba tranquilo, pero para los autos estaba lento. Mientras ella circulaba en la bicisenda, una camioneta cruzó por ella y uno de los hombres que estaban adentro le silbó y le dijo alguna grosería<sup>119</sup>.

También mujer, el relato de Didi se refiere al reconocimiento del espacio de las bicicletas en las calles de Buenos Aires. En este contexto, la disputa por los espacios ocurre entre habitantes, bicicletas y vehículos. Habitualmente, ella va a su

---

<sup>118</sup> El video puede ser visto en: [https://youtu.be/qTH7-rOHY\\_k](https://youtu.be/qTH7-rOHY_k).

<sup>119</sup> El video puede ser visto en: <https://youtu.be/60uQZZYEF8Y>.

trabajo en bici. En el día en que le acompañamos llovía y por eso realizamos sus tramos diarios en colectivo y caminando. Preguntada sobre la frecuencia en que usa las bicis, ella contestó:

Didi: Lo re hago. Además que acá es caótico andar en bici. Sí, la gente no respecta. Ya me chocaron una vez. Se me lanzó un auto.

Investigador : ¿Te lastimaste feo?

D: No, fue más el choque emocional del momento, porque bueno, caí y me pegué por la pierna y el brazo. Pero sé gente que ha terminado mal. Ese es el problema de las bicisendas, en esas calles. Como que la gente solo ve que los autos van hacia allá, no ven las bicis que vienen hacia allá, del otro lado. Así me chocaron a mí, así me chocaron. Además bajó otro señor de un auto a gritar al que me chocó: “¡Ey! Hay que mirar a los dos lados!”

I: ¿Vos ya chocaste a alguien?

D: ¿A una persona? No, no. Soy muy precavida.

Otro elemento de viscosidad en los flujos de los participantes evidencia el impacto del contexto político en la experiencia de moverse por la ciudad. Buenos Aires es una ciudad en que cortes, paros y manifestaciones impactan directamente a los habitantes, haciendo que el tránsito de personas, bicicletas y autos se ponga denso, principalmente en las horas pico.

En el encuentro que tuvimos con Didi, ese aspecto fue muy visible. Habíamos salido de su trabajo en San Telmo, le acompañábamos a su facultad ubicada sobre la avenida 9 de Julio, que es la principal avenida de la ciudad. En este día, el tráfico en la avenida estaba cortado y las líneas de metro y tren estaban paradas. En consecuencia, las veredas cercanas a la avenida estaban llenas de peatones<sup>120</sup>.

Didi: Mirá, ya empezó el tráfico acá. Más o menos, tenés que volver caminando hasta donde te vayas, porque está cortado.

Investigador: Yo pensé en tomar el subte...

D: Creo que está cortado. Todo mundo que está ahí está diciendo que está horrible la ciudad.

I: ¿Será que la línea E también? Porque pensé en tomar la E y la H. En vez de tomar la C y la A, porque la A va a estar llena...

---

<sup>120</sup> El video puede ser visto en: [https://youtu.be/Qm90w6M\\_JKU](https://youtu.be/Qm90w6M_JKU).

Todo va a estar lleno.

(Cruzamos por algunos autos parados en el tráfico.)

D: Se están peleando... (risas) ¡Relájense! ¡Relájense! (risas)

La densidad del tráfico de personas y vehículos también impacta las elecciones de trayectos de Karen. En el capítulo anterior, mencionamos la preferencia de Karen por una línea de ómnibus debido a la ubicación de la parada en que bajaba cerca de su trabajo.

Karen: En realidad, yo me re puedo ir en esos. O sea, el 8 no, pero el 132 sí. Pero no me gusta donde me deja. (risas) Porque me deja ahí frente al Sheraton ahí sobre [Leandro] Alem ¿Conocés dónde es? Ahí enfrente a Retiro. Y no me gusta cruzar esa calle. Prefiero que me deje sobre Santa Fe, o sea donde comienza San Martín, y camino por ahí, esta zona es más linda. Es la misma distancia más o menos, pero me gusta más que me deje ahí. Por eso me voy en el 5.

Investigador: ¿Es feo?

K: No. Es trauma mío nomás. No me gusta cruzar esa avenida. Hay mucha gente, hay muchos autos. También el otro es más lindo, está plaza San Martín ahí. Más lindo. Ahí viene el *fucking* 5.

Sin embargo, en uno de los tramos que hicimos en este día, Karen decidió tomar el colectivo de la línea 106 en una parada que obligatoriamente le hacía cruzar la avenida que mencionó en su comentario. Habíamos salido de su trabajo, ya estábamos dentro del ómnibus que habíamos tomado cerca de la Plaza San Martín – su lugar de preferencia – pero Karen se dio cuenta de que no tenía una carpeta con documentos importantes y tuvimos que volver a su oficina para buscarla. Luego que buscó los documentos, decidió tomar el mismo colectivo de la línea 106, pero desde otra parada, cruzando la avenida Leandro Alem – la avenida que no le gustaba cruzar – frente a la estación de tren de Retiro. Eligió esta opción porque era la parada inicial de la línea, donde era más probable encontrar asientos libres. En la situación abajo, se evidencia su preocupación con la seguridad y el orden.

Karen: Esta es la ilegalidad del cruce. Cruzando por un lugar peligroso. En una re contra avenida. Pero bueno, es Retiro, se puede hacer lo que uno quiera. Uy, casi perdimos un soldado (casi le atropellaron a una compañera de Karen que nos acompañaba; risas) Creo que en esta, en el medio. ¿O es en esta? ¿Vos no te acordás? 106.

Sí, creo que es en la del medio. ¡Vení por acá! Allá es. Acá probablemente nos podamos sentar. Esa es la ventaja. Suerte que el 106 pasa... Hay mil 106. Y suerte que se amplió el saldo negativo en la Sube porque no tengo (risas). ¿Para 20? Ay, mirá, ahí era la fila.

En muchos de los casos mencionados, identificamos tensiones relacionadas a la necesidad de compresión del tiempo y del espacio. Por un lado, en general, los participantes quieren minimizar el tiempo de desplazamiento y hacer viajes más cómodos, eligiendo los caminos y los modos de transporte, utilizando las herramientas tecnológicas disponibles que les auxilian para eso. Por otro lado, la experiencia vivenciada en los vehículos de transporte público comprime los tiempos disponibles para otras actividades y el espacio para los cuerpos dentro del sistema de transporte público.

Entonces, si de un lado las tecnologías comprimen los tiempos y espacios facilitando el flujo de mensajes, del otro también ocurre una compresión de tiempo y espacio de los sujetos en su relación con los modos de transporte público de una forma física y negativa. En esos momentos, los participantes vivencian un mundo de sensaciones.

A Marce le genera la necesidad de realizar múltiples tareas mientras se desplaza, y también la sensación de “rebaño” mientras se desplaza por los pasillos de las estaciones de subte. Sus relatos evidencian eso:

Marce: Tipo, yo necesito ir en el Subte movilizándolo y además haciendo algo. Corrigiendo, hablando con alguien, leyendo una noticia.

Investigador: ¿Por qué?

Marce: Porque siento que es tiempo perdido. No estoy satisfecho con una posición pasiva mientras estoy en el transporte público. O sea, nada más que sentarme y esperar que suceda, como si estuviera, a ver, ¿para qué piensas que hay revistas en las salas de espera? ¡¿Verdad?! Porque la persona quiere sentir que está haciendo algo mientras espera. Y cuando uno está en un tren o en un bus, uno está esperando llegar al destino. Y yo veo mucho, muchas veces en el transporte público, personas que sí están tranquilas esperando, pero yo no me siento así.

El día que le acompañamos, en uno de los tramos de su día, hacíamos la combinación entre dos líneas de subte (la C y la D), cuando nos contó sobre el

momento en que siente la sensación de rebaño y su estrategia para minimizarla.

Según Marce,

Por ejemplo, hablando de cómo uso el medio de transporte, yo trato de minimizar mi tiempo en el sistema. Siempre. Entonces, por ejemplo, hoy no lo logramos porque cuando llegamos el tren ya estaba llegando. Yo trato de abordar este vagón para bajar en frente de la escalera que me lleva para minimizar el tiempo. Este momento (se da cuenta de que llegamos a la escalera mecánica) me genera una sensación de rebaño. Me pone triste. Pienso “ay, dios mío, qué horrible es mi vida”. Toda nuestra vida colectiva, que intercede nuestra libertad para ir a trabajar por un dinero que nos esclaviza. Y esa sensación, obvio, esa realidad siempre está. Pero la siento muy muy tangible en momentos así. Me siento como ovejas de rebaño. Entonces lo que hago es minimizar las posibilidades de que esto pase, tomando, tomando ciertas posiciones en los trenes, donde yo pueda estar justo al frente de la salida para no tener que estar así.

La percepción del espacio de los otros también fue una preocupación revelada por Marce. En los viajes que realizaba habitualmente en esa época, él trataba de reducir su propio espacio a favor de los demás habitantes viajeros.

Yo de este bolso lo que me gusta es eso (muestra la parte inferior de la mochila que es hecha de un material resistente). Eso me ayuda muchísimo cuando tomo transporte en escenarios como el que vinimos hoy, ¿viste?! Super *full*... Porque puedo simplemente poner en el piso y como que mi espacio absorbe su espacio. Y siento que le doy más lugar a los demás. Lo que te comentaba de mi deseo de optimizar mi uso del sistema no es individual y egoísta. O sea, a ver, o sea, yo, por ejemplo, trato de que, si entro al tren, que haya espacio para los otros y que vayamos cómodos. Por ejemplo, odio a los usuarios que van así (pone la mochila en frente). Y se mueven, y te pegan. Me acostumbré a ir en Venezuela por seguridad, porque te roban. Pero, por ejemplo, odio a las personas que van a la escalera mecánica del lado izquierdo y no te dejan pasar.

Sin embargo, la necesidad mencionada por Marce de ejercer tareas distintas mientras se desplaza no es una particularidad de los transportes colectivos. Su relato muestra que la práctica sigue en cuanto realiza caminatas.

Bueno, eso de maximizar mi tiempo, hace con que yo esté todo el tiempo así, y así... (Mueve el celular con las manos para mostrar que camina mirando el celular siempre) Y voy revisando, y bueno, siempre con el celular por en frente para no pisar a las cacas de perros, o no golpear a una persona. Siempre con el celular en la mano, porque eso



para mí es tiempo muerto, de lo que te hablaba de aprovechar el tiempo. Siempre cuando estoy caminando.

[...]

Eso (de las cacas) es una de las peores cosas de Buenos Aires. O sea, ni París. Ninguna ciudad que he visto que tiene más pupo de perro que acá. Pero aquí también hay mucho el hábito de tirar al piso. No sé si te has dado cuenta. Y la caca también, pero la caca me parece bien agresiva.

Por otro lado, la posibilidad de explorar los espacios de la ciudad impactan en la percepción de tiempo. En este sentido, el sistema de movilidad y las aplicaciones presentan mapas abiertos de oportunidades. Para Marce, el tiempo entre un trabajo y otro, o entre una clase y otra, era su oportunidad de conocer la ciudad. En este sentido, habitar los parques, utilizar de manera eficiente los medios de transporte están relacionados con la sensación de pertenencia y ciudadanía en un país extranjero.

Como tengo tres horas entre clase y clase, le dejo parte de mi día, esa parte de mi día que es súper relajada, dejo al azar. ¿Por qué? Porque acá pasa el tren Mitre y el tren Suárez. El tren Suárez me lleva directamente a Villa Pueyrredón que es el lugar donde voy a dar clases. Si pasa Suárez me voy a Villa Pueyrredón, me voy a un parquecito, me siento en un banquito, tomo el sol, me quito la camisa, lo que sea... Pero si pasa el Mitre, me voy a Saavedra, y me quedo en el parque. Si llevo la bici, me voy en bici directo. Y si no, me vuelvo a agarrar el tren y me conecto.

Conocer los ritmos de la ciudad también es un aspecto de los flujos que está relacionado al imaginario social de la ciudadanía. A Pancho le seguimos en un día lluvioso. En este momento, él trabajaba como guía turístico. Salía de su casa, en Recoleta, y caminaba hasta el punto de encuentro con el grupo de turistas que le acompañaría en el día. Incluso con la lluvia y el frío, él prefería caminar.

Ahora trabajo en la calle. O sea, paseo gente. Así que hoy arranco al lado del Colón, que estamos a 7 cuadras. Conociendo como es la calle acá, y sabiendo que no hay Subte, este trayecto que son 15 cuadras, tardás media hora, 40 minutos. Es una locura. Acá a esta hora se juntan mil líneas de bondi, más autos particulares, más las obras, y la gente yendo a trabajar, así que está todo colapsado.

El comentario de Pancho sobre cómo posicionarse en los viajes de metro muestra otro aspecto de los ritmos. O sea, saber posicionarse ahorra tiempo y facilita la entrada en los vagones.

Esta nueva entrada de subte está buenísima. Entrás por acá y acá no hay túneles, no hay nada. Y entrás directo a la estación. La gente que se baja en [la estación] Pueyrredón, habitualmente, sabe que acá está la escalera mecánica, entonces el vagón de acá y el vagón del fondo se vacían mucho más que los de enfrente y los del medio. (Pancho)

(El metro llega a la estación, esperamos que la gente baje del vagón para que entremos.)

Viste lo que te dije, en esta puerta, la gente que se baja en estación Pueyrredón y sabe que la escalera mecánica está acá, se bajan todos. Viste, eso es conocimiento de las situaciones. Y después si no me equivoco. Cuando nos bajamos en Juramento, hay la escalera mecánica acá. A esta altura más o menos. Qué hora de hacer amigos, cultivar amistades (risas). (El vagón estaba lleno, estábamos muy apretados.) (Pancho)

Está bueno para nosotros quedarse en esta puerta. Salimos por allá (del otro lado), pero cuando lleguemos no va a quedar casi nadie. Imagina que entra mucho por ahí, pero hay solo tres estaciones que agarran por acá, Pueyrredón, Plaza Italia y Palermo. Entonces me quedo por acá porque no hay mucho problema para entrada y salida, pero si estás en la otra te sale, plum, plum, plum... (Pancho)

Otro aspecto de la viscosidad de los flujos está relacionado al temor de la violencia. En este sentido, según el comentario de Pancho, conocer la calle y los modos de moverse por los lugares contribuye a evitar situaciones de robo.

Hay que saber cómo caminar y por dónde caminar, viste. Hay gente que va haciendo mucho quilombo, haciendo qué se yo. Hay gente que camina con el teléfono todo el día en la manito, viste. Esta gente, pasa un motochorro y ¡plac! Ya está. En el Subte lo mismo. Tipo, la mayoría de la gente que les roban, les roban porque tienen el teléfono en la parte de atrás o en la mochila. Vos si pones acá adelante, ¡¿ves?! No hay chances que te saquen. Digo porque lo sentís. Más allá de eso, lo que tiene es que es una ciudad grande y como toda ciudad grande pasan cosas. A mí por ejemplo me ha llegado el mito, que no sé si es mito o realidad, que en São Paulo, había gente que les cortaba el pelo de las minas para venderlo. (risas) Por eso, me suena como mito urbano, viste. Este, pero puede pasar también, este, que de repente algo te pare y te corte el pelo, pero no sé si es una modalidad de robo (risas). Son mitos urbanos. Pasa que hubo momentos en la crisis [de los años 2001-2002], boludo, que ahí sí. Y durante la crisis las cosas

no estaban bien. Y la gente tiene que entender que en momentos desesperados toman medidas desesperadas. Básicamente. Así que por ese lado, lo puedo entender. Hace años que no pasa nada acá. Hubo un momento inclusive, hay una modalidad de crimen que se llamaba secuestro expreso. O sea, te secuestraban, pedían plata y te soltaban. Ahora, por ejemplo, la modalidad de robo más común es el motochorro que te saca cosas de la mano.

Por otro lado, a partir del relato de Thomas, percibimos que el azar también es una experiencia posible de contacto del sujeto con la ciudad y con los otros. Para él, la incertidumbre asumida del trayecto es una forma de expresar un modo crítico de vida en un contexto en el que las tecnologías dominan. Su contrapunto es conectarse con las personas, pedir informaciones sobre las líneas de colectivos, trenes, metros a los vecinos, a los nativos de los barrios.

No sé si me lleva a dónde tengo que ir pero sí estamos. En sí nunca fui a este lugar. Es la primera vez. Y de este lugar a donde voy a ir ahora, hasta el Emergente, fui, pero nunca fui de un punto al otro. Así que no sé tampoco. Tenía pensado en manejarme así preguntando. O sea, sé que de ahí me tengo que tomar el 24 hasta Almagro, pero no sé. Preguntaré ahí en el barrio.

En algunos momentos, mientras seguíamos a los participantes presenciábamos situaciones aleatorias que también denotaron la no fluidez de los flujos. Una de esas situaciones fue una discordancia verbal y agresiva entre el chofer de un colectivo y una pasajera. La anécdota grabada por los ojos de Thomas ocurrió porque el motorista no permitió a la pasajera bajarse por la puerta ubicada en la parte delantera del ómnibus, que es utilizada únicamente para subir al vehículo. El colectivo estaba llenísimo y para salir ella tuvo que cruzar desde donde estaba hasta la primera puerta de salida, un trayecto que se complica por la cantidad de gente en el camino. Ella tuvo que empujar, rozarse, apretarse, hasta la puerta. El colectivo siguió su camino y paró en la siguiente parada metros antes del lugar oficialmente marcado por una placa como parada. La pasajera se negó a bajarse antes, exigiendo que el motorista parase en el lugar exacto de la parada. El señor lo hizo, ella bajó, mientras los otros pasajeros del mismo colectivo le aplaudieron irónicamente con algunos gritos de “¡pesada!”<sup>121</sup>.

---

<sup>121</sup> El video puede ser visto en: <https://youtu.be/t8vRs8O83QM>.

### 7.3 Redes y lugares

En nuestra concepción, redes y lugares son los objetos concretos de la conexión entre sujetos y objetos. Desde lo físico o virtual, las redes y los lugares participan de los desplazamientos de sujetos y objetos en movimientos de sincronía, arritmia, conexión y desconexión.

Ambos lugares y redes son construidos en la medida en que los recorridos son realizados, siendo el primero los puntos de anclaje y el segundo las tramas que enlazan esos puntos. Mientras se desplazan los sujetos establecen relaciones concretas y simbólicas con su entorno. Por otro lado, en movimiento, los sujetos y objetos rompen conexiones establecidas con determinados lugares para crear otras nuevas con otros lugares.

A pesar de que les abordemos conjuntamente, redes y lugares son términos distintos. En resumen, los lugares son “espacios a los que las personas les han dado sentido. Son espacios a los que las personas están apegadas de una u otra forma. Esta es la definición más sencilla y común de lugar – una ubicación llena de sentido” <sup>122</sup> (Cresswell, 2004, p. 7, traducción mía).

Llenos de sentido, los lugares son construidos en diversidad y adquieren el estatus de sitios de historia e identidad en la ciudad (Cresswell, 2004, p. 5). De esta manera, ellos pueden ser definidos de acuerdo a algunos parámetros. Entre esos parámetros, entendiendo los lugares como ubicaciones dotadas de sentido, Cresswell (2004, pp. 7–9) destaca tres elementos fundamentales indicados por el geógrafo John Agnew (2002, p. 16): (1) *local* o escenario en que la vida cotidiana se concentra para un determinado grupo de personas, (2) *ubicación* o nodo, que enlaza el lugar con las redes más amplias y el ámbito territorial en que está incorporado, y (3) *sentido de lugar*, o identificación simbólica de un lugar como constitutivo y distintivo de identidades e intereses personales.

Inspirada en los estudios de Massey (1994, 1995, 2005, 2007) y repensando el concepto de lugar aplicado a las lógicas de la movilidad urbana contemporánea, Paola Jirón (2009a) argumenta a favor de una definición de lugar como un evento, que nunca está completo, terminado o limitado. A semejanza de Cresswell (2001),

---

<sup>122</sup> Del original: “One answer is that they are all spaces which people have made meaningful. They are all spaces people are attached to in one way or another. This is the most straightforward and common definition of place – a meaningful location” (Cresswell, 2004, p. 5).

la autora entiende que los lugares están en proceso, (trans)formándose. Jirón introduce la expresión “*mobile place making*” (Jirón, 2009a, p. 176) para caracterizar las prácticas de movilidad urbana cotidiana.

Si bien esta noción de lugar está conectada a los elementos constitutivos expuestos por John Agnew que mencionamos anteriormente, la definición de Jirón la sitúa dentro del contexto de las prácticas diarias de movilidad. Para la autora, el lugar es la apropiación y transformación del espacio, que son fenómenos relacionados con la reproducción y transformación de la sociedad en tiempo y espacio. Desde ahí, la noción de lugar adquiere un sentido de abierto, permeable, en constante construcción, y constituido mediante reiteradas prácticas sociales desempeñadas diariamente. “Lugar es tanto el contexto para la práctica como el producto de la práctica, entonces la relación entre lugares y prácticas, en particular las que ocurren diariamente, son extremadamente relevantes en la vida urbana contemporánea.”<sup>123</sup> (Jirón, 2009a, p. 177, traducción mía)

Por supuesto, dentro de las prácticas de movilidad, los lugares son apropiados y transformados durante las prácticas de desplazamiento. En este contexto, la autora acuña los lugares móviles (*mobile places*) y los lugares transitorios (*transient places*). Los lugares móviles son los autos, bicicletas, metros, ómnibus o trenes, en que el pasajero cobra significado mientras se está desplazando. A su vez, los lugares transitorios son los espacios fijos que adquieren sentido cuando las personas se mueven a través de ellos. En este caso, no son lugares de permanencia, sino lugares de transición a otros lugares. Por ejemplo, mercados, paradas de ómnibus, aeropuertos, parques y calles. Según Jirón (2009a, p. 177), son los “no-lugares” definidos por Augé (1995), pero que desde la perspectiva de la movilidad sí adquieren distintos sentidos por las experiencias vividas por las personas que transitan por ellos todos los días.

En nuestro estudio, identificamos una nueva tipología de lugar, cuyo sentido dado por las personas subvierte el sentido para el cual el lugar fue concebido, creado o construido inicialmente dentro de las lógicas de planeamiento y de ordenamiento social. Los nombramos lugares subversivos. Acompañando la lógica de constitución de los lugares expuesta por Agnew, podemos decir que los lugares

---

<sup>123</sup> Del original: “Place is both the context for practice as well as a product of practice, thus the relationship between places and practices, particularly those occurring on a daily basis, are extremely relevant in contemporary urban life.” (Jirón, 2009a, p. 177)

subversivos comparten con los otros tipos de lugares la ubicación y el local, pero el sentido es distinto. El sentido dado por las personas a esa clase de lugar va en contra, interrumpe, rompe los ritmos y los sentidos imaginados en su creación. Se incluyen ahí las calles cortadas por manifestantes y artistas, los vagones y las estaciones de tren y metro utilizados como escenario por artistas y vendedores ambulantes, así como los vehículos de los ómnibus.

Entendemos que las tres tipologías de lugares no son excluyentes. Desde las prácticas sociales, los lugares pueden ser móviles, transitorios y subversivos de manera articulada en la medida en que son construidos los sentidos dados por las personas. Esta articulación a través de los sentidos emanados evidencia el rol de las redes en cuanto potenciales sistemas de relación y encuentro entre personas, objetos e ideas.

En el ámbito de la movilidad, pensamos las redes como las tramas virtuales existentes por medio de las cuales es posible la conexión entre lugares a través de los sentidos construidos. La estructura física de las redes es el lugar – sea él móvil, transitorio o subversivo – pero su esencia es el sentido entre un lugar y otro. Las redes entonces son los prelugares responsables de las conexiones que van más allá de las limitaciones espacio-temporales de la movilidad física. Las redes son la estructura abstracta de la movilidad. Por momentos, pueden ser los mapas mentales y virtuales, las redes sociales, la estructura de comunicación instantánea por mensajes, videos, imágenes, el contenido informativo, entre otras cosas.

Por eso, al observar la comunicación y la movilidad en el contexto de las tecnologías de información y comunicación con enfoque en las prácticas sociales, lugares y redes son analizados conjuntamente. Con los relatos de los participantes de este estudio, describimos las particularidades de las conexiones entre redes y lugares en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Para todos los participantes, los sentidos construidos en desplazamientos están relacionados con cuestiones de la practicidad de la vida cotidiana, que generan o dialogan con inquietudes sociales, emocionales, culturales, económicas y políticas. Para Agustina, que estaba en su sexto mes de embarazo, los lugares transitorios y móviles afectaban mucho su día a día, porque la jornada diaria le parecía más pesada aun con los cambios hechos con su pareja para adaptarse.

En el relato que sigue, Bruno, su pareja, comentó que ya estaban cansados de tener que pasar mucho tiempo manejando y las molestias que el tránsito les causaba.

Bruno: Sabes que estaría bueno estudiar un nuevo camino. Igual no nos queda mucho de esto.

Agustina: Cuatro semanas.

B: Estoy medio cansado de esto.

A: Ah, ¿para volver, decís?

B: No, para venir creo que está perfecto. Yo ahora cuando vuelvo, vuelvo con toda la gente que va hacia el centro y es un poco pesado la vuelta, pero entonces quiero buscar un nuevo camino.

A: Podés subir a Autopista.

B: Pasa que tengo miedo de Autopista. No porque le tenga miedo, pero porque puede ser mil veces peor.

A: Sí, porque a esta hora se carga. O si no, avenida así, no sé qué otra.

El cansancio de Agustina era muy evidente. Se aclara con el comentario abajo y también con los videos grabados por ella durante el día en que le acompañamos. Por el sonido, se percibe su respiración intensa<sup>124</sup>.

Investigador: En la tarde ¿seguís con más clases?

Agustina: Tengo una alumna que viene a casa, y nada más. Hoy nada más.

I: ¿Podés descansar?

A: Sí. Duermo la siesta. (risas) Cuando me levanto muy temprano, tengo sueño.

I: En el Subte ¿no dormís?

A: No, antes dormía en colectivos y en el Subte, pero después se me pasó la costumbre. No, no puedo. Una época vivía allá en Lugano, y trabajaba en Microcentro. Y también salía temprano y ahí dormía un

---

<sup>124</sup> El video puede ser visto en: <https://youtu.be/1VBgcFdljJI>.

montón, tenía como el *timing* de despertarme antes de bajar. Antes terminaba acá el Subte (estación Primera Junta).

Sobre los lugares móviles, en un relato Agustina reveló aspectos sensibles de la memoria de los vagones. Cuando volvíamos a su casa, tomamos la Línea A del Subte en la estación Primera Junta, nos sentamos y ella se acordó de cómo era el vagón antiguo de la línea A, todo hecho de madera.

Agustina: Cuando era más vieja [la línea A], ¿vos le conociste? Con los vagones de madera, no fue hace tanto, ¿eh? Debe hacer 4, 5 años. Eran como los trenes históricos, y eran todos de madera, y se movían, y tipo, crujía la madera, parecía que se iba a desarmar.

Investigador: Ahora tiene olor a limón...

A: Sí, ahora tiene olor a limón y siempre el aire acondicionado está muy fuerte. Y no nos dejan pegar, no tienen nada pegado, ¿viste? Ninguna publicidad, nada, está re inmaculado. Antes los subtes estaban llenos de volantes, etc.

I: Ah, sí, tipo, clases de guitarra...

A: Sí, o de bandas. Ahora sacaron todo, no se puede pegar nada.

En la última parte de su relato arriba deja claro su desacuerdo con la formalidad de los lugares en la ciudad. En otro momento, mientras caminábamos cerca de Plaza Rivadavia relató con pesar la actitud de la Policía y de los vecinos en contra de los comerciantes informales.

No sé si siguen habiendo muchos vendedores en la calle. Acá también había muchos, pero los corrieron. Todo por acá, sí. Y por Rivadavia ahí cruzando Acoyte, se habían puesto un montón de manteros llegando hasta Flores, en la avenida Avellaneda. En la avenida Avellaneda porque venden ropas. Y los vecinos se quejaron y los corrieron.

A su vez, Iván hizo un relato respecto del trabajo informal realizado en los lugares transitorios de la ciudad de Buenos Aires. Desde su experiencia contó sobre las particularidades del trabajo de músico callejero en Buenos Aires, la relación de los músicos entre sí, con la Policía y con los vendedores en los vagones de subte. Además, mencionó la reacción de las personas a su instrumento en otros países en que vivió.



Iván: En Ecuador me pasó algo muy *flashero*, que la gente no reaccionaba al instrumento, nunca me pasó en mi vida eso. O sea, siempre cuando toco el instrumento la gente dice ¡guau!, yo que sé, o se interesa, no me da plata, pero se interesa. En Ecuador, nada. No pasaba nada. No sé por qué. Yo sé que Ecuador es superturístico para viajeros, o sea, hay muchos viajeros haciendo música, malabares, hay de todo y también creo que están un poco cansados de eso ellos. O sea, como una posibilidad puede ser eso. Pero de Ecuador, me volví, estuve diez días, me volví porque no podía laburar. Me quedé en Perú de nuevo, en Mancora, que es re lindo Mancora, está re bueno Mancora. Acá toqué bastante [en una estación de la línea D]. En este lugar. Antes no estaba la escalera esta, estaba cerrada. Y siempre o venía acá a tocar o me iba a la combinación de la [línea] H y la [línea] B, en las escaleras, ahí las escaleras tienen una acústica muy buena. No me dejaba mucha plata, pero disfrutaba mucho porque se escuchaba muy bien. Y me iba ahí siempre. (risas)

Investigador: ¿Y podés elegir un lugar y ponerte ahí o tenés que hablar con alguna asociación o algo?

Iván: No, siempre hice eso. Ahora está mucho más organizado. Antes yo cuando empecé, no estaba organizado para nada, era como: te ibas, te sentabas si había lugar o si no ibas a buscar otro. Adentro del subte, ponele, hay una organización, tenés que ir hasta el final del subte. En la [línea] H, ponele, el otro día yo toqué, porque estaba de paso y pensé “bueno, voy a tocar un poquito”, y ahí viene un vendedor y me empieza a agitar, y le digo “pará, loco, yo lo estaba tocando para mí, para la gente, porque estaba de paso, no que toque para laburar, no estoy acá todos los días, así. Hace tres años que laburo acá”. Me dijo: “No, porque ahora hay una movida, una organización, es un músico y un vendedor por subte”. “No, bueno, no sabía eso, tampoco tenés que venir así tan agresivo”, le dije. Y nada, ahora en la [línea] H es un músico y un vendedor por subte. Entonces el músico puede hacer tranquilo todo el Subte y el vendedor también puede hacer tranquilo. En la [línea] B tuve un par de enfrentamientos con vendedores también. Hay una mafia bastante, había, ahora ya no tanto. Pero antes los vendedores se apoderaban de la [línea] B y no dejaban tocar. Se cagaban a trompadas con los músicos. Había una (ininteligible) terrible. Por eso todo se organizó todo, para ser lo más equilibrado para todos. Y con la Policía tuve un par de enfrentamientos. (risas) Porque te vienen a sacar por nada. Tienen mala, vienen con mucha mala gana, viste. Y a mí no me gustó. Si venís de buena gana, yo te digo “sí, de una, no pasa nada”. Me cambio de lugar o espero que te vayas y vuelvo. Pero hay algunos que vienen con mala gana y no me quedo callado. “Le dijo, mirá, loco, primero, vení bien; segundo, no tenés porque sacarme, o sea, no es ilegal esto que estoy haciendo y bla, bla, bla, bla”. La gente muchas veces se sumaba y le bardeaba a la policía. Esto está buenísimo. (risas) Pero terminaba yéndome porque

lamentablemente siempre quien (ininteligible) y no quería que me saquen a mis instrumentos.

Investigador: Eso te iba preguntar, ¿te sacan los instrumentos?

Iván: Sí, te sacan. Pero pueden sacar, si quieren lo hacen. Pero buscás y listo. Pero es todo un tramo, tenés que ir a buscarlo, es como que te secuestren el auto. Lo mismo. Y yo para evitarlo a eso, siempre dije “bueno, está bien, no pasa nada”. Si venís bien, bien, si venís mal, me voy igual pero te digo algo. (risas) No me quedo callado. Y con músicos también me han bardeado. Por nada. Hay un tema que la gente se apodera siempre de las cosas, viste, piensan que todo es de ellos. Y no es así. (risas) Si no podés entender que es de todos, que nadie que ha pagado para venir a tocar, estamos todo en la misma, laburando. Hay gente que la entiende y hay gente que no.

Investigador: ¿Quieren garantizar el espacio?

Iván: Sí, también igual el espacio vos lo vas haciendo. Yo, ponele en la [línea] B y en la [línea] H, ese espacio me lo hice, iba todo el tiempo, un horario fijo. Entonces, cada vez que venían yo decía, “mirá, yo vengo toda vez este horario, quedemos para que otra vez si nos cruzamos que puedas laburar yo y vos también” y bla, bla, bla, y estaba todo bien. Pero sí tienen una organización bastante, o sea, está buena. Que haya un músico por subte, o tres vagones y tres vagones por músico, está copado, porque si está organizado, todos pueden laburar de la misma forma que todos y nadie se queda sin laburo.

Investigador: ¿Pero alguna vez llegaste a un lugar y terminaste tocando con otro músico que estaba ahí?

Iván: ¡Sí! Siempre se arma una tocada. O sea, nunca así fijo. Ponele, la última vez que me pasó, estaba yendo a tocar y no encontraba lugar, no encontraba lugar y me bajo de la [línea] H en Once. Me bajo y llego al lugar donde siempre tocan y llega al mismo tiempo un chabón. Con un violín. Le dije “¿vos venías a tocar?” “Sí, ¿y vos venís a tocar?” “Sí. Y bueno, y toquemos”, le dije. “¿Qué tocás?” “El violín.” “Yo tengo este instrumento”. Y de una, nos pusimos a tocar. Llegó un momento en que empezamos a armar algo que después se desintegro por nada. Por irresponsabilidades de los dos, de otras cosas, de otros proyectos que no teníamos tiempo. Pero agarramos buena onda con el chabón y estaba re bueno lo que hacía, pero nada, no salió.

Iván también mencionó sobre la resistencia que tiene en pasar la gorra y la diferencia en tocar en las estaciones y dentro de los vagones de subte en Buenos Aires.

Iván: A mí la gorra no me gusta pasar, ponele. Entonces, toco muy poco. Toco muy poco porque no me gusta pasar la gorra.

Investigador: ¿Por qué?

Iván: Me siento, no sé. Nunca me sentí como que pasando la gorra. Prefiero que la gente venga y ponga la suya.

Investigador: ¿Pero, por qué? ¿Hay que hablar...?

Iván: Sí, hay que hablar, eso es lo que no me gusta (risas). Por eso no estoy acá en el Subte. Pero en una emergencia, necesitaba mucho de plata en algún momento y dije “bueno, ya fue, vamos al subte”. Y sí se gana bastante plata acá. Pero también me gusta tocar ahí en el andén, porque puedo tocar todo lo que quiera. Acá en el subte [adentro del vagón] siento que tiene que ser un tema concreto en un tiempo, o si no la gente se aburre, hay muchas cosas que hay que tener en cuenta cuando tocas acá. Si yo voy a tocar ahí, toco diez minutos un tema, la gente se va a dispersar, entonces me tengo que tocar tres minutos como máximo. Entonces, tiene que ser consistente en todo lo que toque.

Los comentarios de Iván y Agustina son evidencias de la articulación entre las tres clases de lugares que describimos arriba: móviles, transitorios y subversivos. En los relatos que siguen sobre el día en que estuvimos acompañando a Marce, se revelan las articulaciones entre lugares y redes. Empezamos por consideraciones suyas respecto de la preferencia en utilizar como medio de transporte el Subte y el tren en detrimento de los colectivos.

En general, trato de evitar el bondi. ¡¿Viste que no hemos tomado el bondi ninguna vez?! O sea, el Subte es mucho más rápido. El tren no es más rápido por la espera, pero sí es más rápido en... es más directo. El que más me gusta es la bici. Pero por ejemplo Villa Pueyrredón es re lejos. Por eso, cuando tengo la bici, me monto la bici en tren y vengo. Ahora cuando viva en Floresta no va a estar tan lejos. Pero Retiro me va a quedar re lejos. Hoy me gusta dar las clases en Retiro porque llevo 10, 12 minutos.

Mientras me explicaba su lógica para pasar el día, Marce lo hacía mostrándome desde las aplicaciones que tenía instaladas en su teléfono móvil. En este momento tenía abierta Google Maps, la cual intercambiaba con Ecobici para ser muy claro en su explicación. La articulación entre las redes y los lugares acá está relacionada con el razonamiento de los tiempos y espacios de su día utilizando el dispositivo móvil como herramienta para orientarse, buscar informaciones sobre los lugares y conectarse con otras personas que se encontraban en otros lugares del mundo.

Ahí está. Entonces, nosotros vamos por acá. Entonces esta es Scalabrini Ortiz, aquí vamos. El tren nos va a dejar acá y aquí agarramos la Ecobici. Hasta acá. Sí, es re lindo. De hecho si no fuéramos tarde, paseábamos. Yo hago eso. El miércoles pasado, almorcé aquí en esta isla. Me bajo acá, agarro Ecobici aquí. Camino desde allá, hasta acá, en Sinclair. Entramos un poquito. O sea, la Ecobici nos llevaría a Ugarteche y Cabello acá. Y yo trabajo en Scalabrini y Juncal. Camino esto. Y me ahorro esto, pero no es por ahorrarme si no que paseo, doy vueltas. Eso me gusta mucho. Sabes que uno va y trabaja, y después de trabajar es que hace sus cosas. Yo como tengo esos *breaks* (tiempo de ocio), yo lo que hago es flexibilizar mi propia agenda personal. Entonces, en estos espacios del día, tomo sol, hago compras y hablo con amigos. Doy paseos. Y como un helado. Entonces, termina siendo casi igual como si hubiese trabajado las seis horas seguidas y después hubiera hecho otras cosas. Trato de ver su ventaja. Días que tengo más chance, voy a casa, cocino. ¿Ves? Días que tengo energía, hago ejercicio.

Respecto del contacto que mantenía con personas distantes contó:

Yo confieso que yo le tomo foto cuando puedo de la gente que se queda dormida en el transporte público. Y se las mando a mi primer novio. Somos amigos. Entonces, o por ejemplo, cuando estoy sentado al lado de alguien dormido, lo llamo por video y hablamos y lo hago así (apunta el celular rápido para mostrar la persona que está durmiendo a su lado). Y le encanta. Creo que por ahí le mandé una foto, a ver.

Yo también cuando el chico es muy bonito le tomo una foto. Ves, por ejemplo, le mandé esa foto de un chico que me gustó... Este es mi ex... Él vive en Austria, es venezolano. Y cuando no hay alguien dormido, revisás tú, a veces hay estudiantes que me gustan y le mando fotos. Me gusta la barba, ¿viste? Pero creo que por Telegram le envié una señora dormida. Estoy tratando de hablar por Telegram con él, pero no se acostumbra.

Otro momento en que percibimos la interrelación entre lugares y redes, fue cuando nos contaba sobre cómo utilizaba Ecobici en general. Para explicar, nos dio el ejemplo de cómo haríamos en este día en que nos movemos juntos por la ciudad.

Marce: Vamos a la... ¡esta!: [apunta la estación en el cartel del tren]. Podemos agarrar ésta, pero es más lejos y menos bonito el paseo. O sea, tipo, si no encontramos Ecobici, se puede caminar hasta aquí.

Investigador: ¿Siempre encontrás [Ecobicis]?

M: Si no encuentro, camino a la siguiente. Lo mejor es tener una bici propia.

I: ¿Tenés que desviar mucho de tu camino para encontrar otra?

M: Yo trato de no desviarme, trato, por ejemplo. Mirá, te voy a mostrar lo que hice ayer. (Me muestra el celular con la aplicación Ecobici) Yo ayer fui desde donde volví a trabajar hoy, desde allá, hasta lo de unos amigos, que es acá, Lavalleja y Jufre. Entonces, era bastante recto. Entonces, lo que hice fue, ir a esta, no había. Ir a esta, no había. Ir a esta, no había. Aquí encontré, y bajé por aquí, dejé en esta, y caminé. Ya estaba cerca, ya no tenía que agarrar, pero lo hice, porque, ya ¡qué carajo! Hoy vamos a esta. Tiene 4 [bicicletas]. Vamos a esperar que cuando llegamos hayan.

I: ¿Hay horarios más fáciles de encontrar?

M: Responde al uso de los usuarios. Te explico... Por ejemplo, yo en la mañana los miércoles, viernes, que fue lo que me cancelaron, yo voy desde aquí, Perú y Chile, hasta acá, Bouchard y Lavalle. De aquí para allá es difícil conseguir. Pero cuando yo salgo de aquí (Bouchard y Lavalle) a las 9 de la mañana, esta estación está llena. Porque la gente llega, trabajan muchos en Retiro, y la deja llena. Y esta está vacía porque la gente las están llevando. (Me muestra las estaciones desde la aplicación Ecobici) Mirá como acá está todo vacío. Y donde está lleno a esta hora, vamos a ver... las zonas más residenciales, eh...

Tuvimos contacto con un lugar de subversión cuando le seguimos a Thomas. En la jornada en que le acompañamos, fuimos a una obra de teatro comunitario. “Ahora vamos a una obra, que es un teatro comunitario, pero hoy la van a hacer en la calle.” (Thomas) Para hacer la obra, el grupo de teatro cerró una de las cuadras de la calle Tres Arroyos, en el barrio de Villa Crespo. Con ayuda de algunos vecinos, montaron el escenario, la estructura de bancos y sillas para la audiencia. La presentación fue en la calle, gratuitamente, el público podía mirar la obra parado, sentado en las sillas o en el piso, al mismo tiempo en que comía *choris*<sup>125</sup>, que eran asados ahí mismo en la calle por los participantes del proyecto<sup>126</sup>.

A su vez, para Pancho, la calle es su lugar de trabajo. Considerando la condición informal de su trabajo podemos decir también que en los momentos de trabajo la calle asume la clasificación de lugar de subversión. Por su relato, percibimos la articulación entre los lugares móviles, transitorios y subversivos.

---

<sup>125</sup> El Chori-pan es una comida tradicional en Argentina que consiste en un pan con chorizo asado en la parrilla.

<sup>126</sup> El video puede ser visto en: <https://youtu.be/3SFDFsldsts>.

Ahora, trabajo en la calle. O sea, paseo gente. Así que hoy arranco al lado del Colón, que estamos a siete cuadras. Conociendo cómo es la calle acá, y sabiendo que no hay Subte (ese día había paro de subte hasta las 12 h), este trayecto que son 15 cuadras, tardas media hora, 40 minutos. Es una locura. Acá a esta hora se juntan mil líneas de bondi, más autos particulares, más las obras, y la gente yendo a trabajar, así que está todo colapsado. (Pancho)

Más allá de ser un lugar de trabajo, la elección que hizo de la actividad que desempeña en la calle dice mucho sobre su visión de mundo. En este caso, la informalidad es una manera de manifestarse, de no seguir la norma social vigente.

Investigador: ¿Cómo empezaste?

Pancho: De casualidad. Yo cuando estaba en la facu, estaba en el último año. Me puse a laburar en otras cosas. Nunca trabajé para un estudio de abogados yo, todavía. Y un amigo que estaba trabajando en un restaurant, era como una experiencia puerta cerrada, y me gustó trabajar con él, entró a laburar otro pibe ahí, que era amigo de él, que él venía haciendo este tipo de *tours* pero en Barcelona, y se puso en contacto con una compañía que acababa de arrancar y le dijeron que necesitaban gente y me preguntó si yo quería probar suerte. Y yo le dije “bueno, dale, vamos a ver qué pasa”, y arranqué. Viste, como yo ya hablaba inglés, este, siempre me gustó la historia, me gusta Buenos Aires como ciudad, fue como fue algo medio natural que se dio. Y ahora, nada, lo hago de mi profesión, por ahora. Estoy a punto, ahora ya el año que viene, se habilitan el registro, voy a estar legal, algo importante también. Porque ahora está todo muy de... de nada, por fuera de la norma. Si el año que viene sale todo bien, yo tengo el título legal en día, yo después cuando lo tenga, probablemente, voy a dejar de hacer *tours*, voy a hacer otra cosa. (risas) Viste, lo siento que es como la facultad, que terminás y bueno ya está, ¿qué hago ahora? Porque también se agota muy rápido esto. O sea, el laburo está bueno, fácil, cuando ya agarrás la mano, viste. Pero, después lo que pasa, es que nada, hago, el mismo recorrido, una vez por semana, repito lo mismo una vez por semana. Es como que eventualmente, ya se te vuelve mecánico. Igual. Cuando te pasa algo así, o cambias lo que hacés, o buscás otra cosa para hacer. Yo estoy un poquito en el proceso de eso. Ver qué carajo hago el año que viene. Jugar el fútbol ya sé que no. (risas) Estoy tarde para eso.

Por los comentarios que agregó sobre su trabajo, se exponen más matices de su experiencia en relación con la calle mientras está paseando a las personas.

Ahí me quedo, en la esquinita. Qué fiaca. Me gusta la lluvia a mí. Si no, estaría un poquito más a las puteadas. Porque ahí en el centro (ininteligible). Está hecho pija ahora.

(explica como publicita su trabajo de guía)

Voy a hacer un matecito, voy a poner el paraguas y me voy a poner a esperar. Básicamente. Sí es raro, ¿viste? Vos llegas acá y tipo “¿dónde está la gente?”, tipo “¿adónde todos se encuentran?” Pasa que de repente aparece alguien: “¿Ese es el *tour*?” “¡Sí!”. Aparecen de bajo de las piedras. (Pancho)

El día en que le seguimos a Pancho fue el día posterior a la votación de la reforma previsional en la Cámara de Diputados argentina. Durante todo el día anterior, y la madrugada, había personas en las calles próximas al Congreso Nacional. En su relato, percibimos un aspecto de la relación entre lugares, redes, sujetos y objetos. Mientras caminábamos por la calle, el asunto de la reforma volvía a ser tema de nuestra conversación por distintos aspectos: la violencia del Estado, el uso de la fuerza por los manifestantes, la votación realizada en la madrugada, la actuación de las personas en las redes sociales, entre otros temas. En el comentario que sigue, Pancho describe cómo utilizó una aplicación de su teléfono para hacer ruido en la calle mientras seguía la manifestación.

Yo llegué en un momento con el tema de la marcha, viste. Pensé: “Si me quiero ir a manifestar no me tengo con qué, me acordé, hay una aplicación que es esta. Se llama iCacerolazo. Es tremenda, boludo, te muestro. Hacés así con este. Así en el modo inclinación. (risas) Esto es algo que me gusta en Argentina, es que inventamos de todo, chabón. Una aplicación para cacerolar, me encanta. (risas) Hay iCacerolazo y hay otra que encontré ayer que es Cacerolapp. (risas) Que es básicamente lo mismo. Este no me gusta tanto por la interface de ruido, pero sí por el automático. El automático está muy bueno. Clac, clac, clac... Es que sí, boludo, ése es el futuro, si no tenés cacerola, usá el teléfono. Ya sirve para todo el teléfono. Te perdés, tenés GPS; te querés buscar dónde comer, lo tenés ahí. Revisá tus mails, sacá fotos, escuchás músicas. O sea, ya está. Tipo, todo lo que es funcional pasa por el teléfono.

Por último, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, hay muchos elementos que dan sentido histórico a las calles. Hay placas en las veredas, hay edificios y parques con símbolos de acontecimientos importantes de Argentina. En su jornada diaria, Pancho revisaba mucho de esos momentos.

Pancho: Viste, les contaba, por ejemplo, acá en un momento funcionaba el Congreso. Por unos meses, pero pasa que, hay un momento, donde Argentina se está intentando armar como país, hay

gente en Buenos Aires, hay un chabón llamado Carlos Tejedor, que se subleva, que no lo acepta a Roca como presidente, y Roca decide “¿sabes qué? Chupala.” Y hace una guerra acá en Buenos Aires. Tipo, ejército, toda la bocha y dura como 7 meses, pero, para que funcione todo, decidieron que Belgrano, que todavía no era parte de la ciudad, ya era la capital de Buenos Aires por un período chiquito. Después cuando se volvió todo para allá, no anexaron esto a la ciudad. O sea, nos tiramos muchos tiros acá. Muchos, muchísimos.

Investigador: ¿En qué año fue eso?

P: 1880, clavado.

#### **7.4 Sujetos y objetos**

La movilidad y la comunicación forman parte de un amplio panorama en el que están insertos sujetos y objetos. Desde los sujetos, estudios previos de la sociología, antropología, geografía y comunicación, indican como actores principales: turistas (Crang, 2011; McCabe, 2014), soldados (Woodward & Neil Jenkins, 2014), motoristas, pasajeros (Dant, 2014; Edensor, 2011), ejecutivos (Faulconbridge, 2014), enfermos (Keil, 2014), niños (Holdsworth, 2014), jóvenes, ancianos (Mansvelt, 2014), vagos (Cresswell, 2011; Dewsbury, 2014), migrantes (Lee & Pratt, 2011) y refugiados (Mountz, 2011).

Respecto de los objetos, encontramos investigaciones dispersas sobre las más distintas materialidades (Peter Adey, Bissell, Hannam, Merriman, & Sheller, 2014a, 2014b), que incluyen desde los medios locativos, hasta bicicletas, comidas, agua, postales, pasaportes, rutas, entre otros. En este capítulo, debido a la temática de esta tesis, prestamos atención a los medios locativos o dispositivos móviles – así nombrados cuando son teorizados desde el campo de la comunicación.

En este capítulo, abordamos las experiencias de los sujetos participantes desde una óptica relacional con los espacios, lugares y objetos. En capítulos anteriores, destacamos la lógica diferenciada de la movilidad urbana cotidiana, incluso a través de estudios de otros autores. En nuestro trabajo, tratamos los relatos de los habitantes que participaron del estudio y, aunque resaltemos las particularidades vividas por cada uno de ellos, buscamos también revelar aspectos comunes.



De este modo, traemos los relatos que evidencian la interrelación entre participantes y dispositivos móviles, exponiendo las singularidades y generalidades que configuran estas relaciones. Es así que resaltamos especificidades referentes a temporalidades, capacidades, proximidades, conocimientos y distribuciones (Peter Adey et al., 2014c, p. 345). Pensamos que estas nociones contribuyen al entendimiento de la experiencia diferenciada de tiempos y espacios en desplazamiento. Por eso, desde la mirada relacional que proponemos, se incluye también la articulación entre otros objetos y los sujetos participantes.

La noción de temporalidad va más allá de la duración de los tramos. Pensamos que la temporalidad está presente en los relatos biográficos de los participantes no solamente por la narración de sus cotidianos, sino también por las historias de vida. De esta manera, las temporalidades son múltiples y diversas.

La noción de capacidades relaciona la movilidad con la inclusión/exclusión social. En suma, se refiere a las capacidades diferenciales de los sujetos en movilidad. Entre los aspectos de diferenciación están cuestiones de género, clase social, raza, edad y discapacidades físicas, por ejemplo.

La proximidad corresponde a las lógicas del acercamiento y distanciamiento entre los sujetos y los objetos. Esta noción no se refiere a las distancias recorridas, sino a los encuentros necesarios y las condiciones en que ocurren, sean ellos físicos o virtuales.

La noción de conocimientos asume el sentido de los regímenes de entrenamiento y ejercicio que los sujetos desarrollan e implementan en sus experiencias de movilidad. No está relacionada directamente con las capacidades, ni con aspectos de la exclusión social. Es el conocimiento adquirido y puesto en práctica por los sujetos en su día a día.

Otra noción importante es la distribución de las agencias. En este sentido, Peter Adey et al. (2014c, p. 347) rechazan la idea de que la agencia se refiere únicamente a sujetos humanos. Según ellos, un entendimiento más distribuido de la agencia implica analizar las composiciones de humanos-no humanos, que forman parte de los sistemas de movilidad, aclarando acciones y voluntades, así como identificar, por un lado los modos de control y de gobierno, y por otro las libertades y subversiones.

En la parte que sigue de la entrevista hecha con Agustina mientras empezábamos a recorrer su jornada, se articulan temporalidad y proximidad. En este caso, ambas nociones son descriptas desde los cambios hechos por Agustina y su pareja debido a su embarazo.

Agustina: Yo este trayecto que vamos a hacer ahora. Yo lo hacía en colectivo. Hasta que adquirimos el auto. Y él me lleva. Son las ventajas de estar embarazada. Lo adquirimos, es usado, pero para nosotros tiene un mes.

Investigador: Antes ¿los dos se manejaban cómo?

A: Bruno tiene una moto. Está ahí atrás. Porque el labura más por el centro. El centro con auto es medio que una locura. Pero yo andaba en colectivo y en subte.

I: ¿Vos tenés que ir a la escuela todos los días?

A: Martes, miércoles y jueves. Esos días voy. Los martes y jueves, estoy, por eso te decía que te ibas a comer un garrón porque estoy toda la mañana, salgo a las dos de la tarde. Entro a esta hora y salgo a las dos de la tarde. En cambio los miércoles tengo media mañana.

I: ¿Pero siempre en la mañana?

A: Sí, siempre en la mañana. Y siempre me ponen para entrar la primera hora que es esta hora cruel. Porque yo tengo horas cátedra, pero les pedí que me juntaran todas en esos días para poder hacer otras cosas. Si no como, la escuela todos los días es complicado.

I: ¿Es muy lejos?

A: Es re lejos, sí, yo vivía, cuando empecé a trabajar ahí vivía, por ahí. A 20 cuadras, por ahí. Pero después me vine para vivir por acá, y me quedé con ese trabajo, y me sirve, me sirvió para poder hacer otras cosas y todo. Pero, después que nazca el bebé supongo que no lo voy a conservar.

I: ¿Pero tenés licencia, no?

A: Tengo licencia, ahora trabajo, viste, en julio tengo dos semanas de vacaciones, la segunda quincena, y después trabajo dos días, tres días más, la semana siguiente, y en agosto ya entro de licencia. Y tengo después cuatro meses, y las vacaciones pagas. Sí, tengo como hasta marzo. Así que eso lo vamos a aprovechar.

Agustina raramente utilizaba las aplicaciones como auxilio para moverse por la ciudad. No obstante, siempre manifestaba curiosidad sobre esa clase de uso del dispositivo y muchas veces nos preguntó sobre las especificidades de las aplicaciones. Por eso, pensamos que están en juego también en su contexto aspectos del conocimiento. Desde su lugar, por medio de comentarios en charlas informales, entendemos que hay una visión crítica respecto de la influencia de las tecnologías en la vida cotidiana. Es ahí que moderar el uso de los dispositivos móviles está relacionado a un uso consciente y medido.

En contraste, los relatos de Didi y Marce muestran la articulación entre los dispositivos móviles y las nociones mencionadas anteriormente. En el comentario que sigue, Didi expone la relación entre las funcionalidades de las aplicaciones que conocía y la manera como se movía estableciendo conexiones con los espacios de la ciudad.

Además, su comentario sobre la funcionalidad de descargar mapas, aunque brevemente, está relacionado a sus capacidades. En este caso, podemos decir que se refieren más a limitaciones de uso ligadas a aspectos sociales y económicos. El primero tiene que ver con ser migrante y haber recién llegado a Buenos Aires. Porque si no tiene la documentación de identificación personal argentina, el migrante tiene opciones limitadas de planes de datos para dispositivos móviles. Y también es una limitación de orden económica en que los participantes no tenían los recursos financieros para mantener un plan de datos fijo, porque no tenían trabajo estable y renta para eso.

(El investigador le explicó por qué utilizaba Moovit)

Didi: Ah sí, pero Cómo Llego ya funciona. Ya funciona eso. O sea, ¿es como que te va diciendo dónde vas? Sí, ya funciona. Antes es que no funcionaba. Ya lo cambiaron. Sí, eso era terrible, yo trataba de alternar entre Google Maps y Cómo Llego.

Investigador: Y Moovit también lo que hacía era que te marcaba las paradas...

D: Ah, eso está genial, porque no lo tiene el Cómo Llego.

I: También lo que pasaba era que Moovit te marcaba las paradas una cuadra más y Cómo Llego te marca exacto.

D: Y lo bueno de Google Maps, por ejemplo, para iPhone, si tú cargas el recorrido antes de salir de tu casa y no tienes internet, queda el recorrido marcado y te va mostrando. Porque a mí me funcionaba al principio cuando no tenía plan (telefónico).

I: También Google Maps tenía la pelotita esa que tenía un triángulo que te mostraba tu dirección...

D: (Risas) ¡Sí! Cierto, dabas la vuelta para entender dónde estás, y también para no tener que caminar una cuadra para saber si estás en la dirección correcta. Ah, eso es genial, a mí me encanta hacer eso y reírme sola... Mirá como me siento una estúpida. (risas)

Del mismo modo que Didi, para Marce el uso consciente de los dispositivos móviles es explorar de la mejor manera las funcionalidades de las aplicaciones para hacer su día más eficiente y, de cierta manera, aprovechar mejor su tiempo. En este sentido, se articulan capacidades y conocimientos.

Yo no tengo tiempo muerto en el transporte. Sí, hay compañeros, ciudadanos que duermen. Yo no lo logro, porque no estoy tan habituado con la ciudad como para dormir y sentir cuándo me tengo que despertar, ¿no? Sin embargo, tengo una aplicación que cuando me voy en bondi, me avisa cuando me voy a bajar. Entonces a veces me duermo en el bondi, y la aplicación me avisa.

Pero por ejemplo, cuando estoy en Subte, si no tengo que corregir exámenes, aprovecho el momento y lo hago.

Por ejemplo, hoy me he levantado y no he visto el celular. Lo que significa que no he visto si algún amigo me escribió, o mis familiares me escribieron, o si tengo correo electrónico. Entonces, eso lo hago cuando estoy en el Subte, si no estoy corrigiendo.

Y también para generar un poquito de espacio personal, que es re limitado en el subte, me pongo los audífonos, y los audífonos me dan una sensación de espacio personal que aun cuando yo estoy así [apretado] en el subte con alguien, siento que tengo mi espacio.

Eso todo porque auditivamente me siento muy invadido en Buenos Aires, sobre todo me parece que la gente en la calle habla muy alto. O no en la calle, por teléfono. Parece que si alguien va hablando por celular, por alguna razón grita. Es mi opinión. Obviamente, generalizada. El habitante promedio de Buenos Aires, me parece que grita cuando habla por teléfono. Y me parece que no se da cuenta.

Entonces, si hay alguien hablando por teléfono, en un viaje cualquiera, aún más en el Subte, cuando hay señal y la gente va hablando, yo me

pongo los audífonos y como que me aílo de eso. Porque me invade mucho tener alguien hablando fuerte cerca de mí en un espacio como ese.

Y si no hay nada, no tengo mensajes, pongo las noticias. Pero a mí no me hace sentir bien saber que estoy perdiendo mi tiempo mientras me muevo. Si bien ya estoy haciendo algo porque me estoy movilizando, no sé, necesito la sensación de *multi-tasking*, de alguna manera, ¿me entiendes? (Marce)

Sobre las limitaciones del plan de datos que utilizaba, Marce relató

Las aplicaciones me hacen esto (muestra la pantalla del teléfono que tarda para bajar las informaciones), en momentos cruciales, loco, en momentos, donde estoy que necesito, voy tarde al trabajo, no sé qué bondí agarrar, y me quedo aquí, y tengo que... ¡Ah! Claro, uno se olvida que puede simplemente preguntar a una persona. Pero que también a veces que la gente no sabe, o la gente está apurada. Igual la gente aquí es muy copada y te dice. Pero a veces te confunde sin querer, y yo sé que no es maldad, simplemente se confunden. Mi plan de datos es una caca. Mi servicio de datos. O sea, mi línea telefónica. Tengo una línea telefónica que se llama XXXXX que es re mala. Pero sí que es muy barata, pero ya no es por eso, es que yo no puedo sacar otra línea a mi nombre, si no tengo DNI todavía. O sea, puedo comprar un chip cualquiera, pero no quiero eso. Quiero una línea asociada a mi nombre. Tengo ese XXXXX asociado al nombre de una amiga.

Por la perspectiva de las proximidades respecto de los espacios en la ciudad, objetos y modos de transporte se relacionan con el comentario de Marce sobre la manera como usaba la bicicleta.

Hoy tengo la bici averiada, pero yo me iba en mi bici a Retiro y volvía a casa, desayunaba. Me iba a Palermo acá, a este trabajo, unos 9 km, daba mi clase, luego me montaba con mi bici en el tren, ¿ves? En los trenes acá te podés montar en los vagones extremos. Y eso me encantó, o sea la intermodalidad, que se pueda montar una bici en el tren me parece una cosa de sueño. (Marce)

Las aplicaciones de dispositivos móviles también están presentes en la vida de Marce en las prácticas de distanciamiento y aproximación. En general, con pocos amigos cercanos en Buenos Aires, Marce tenía las *apps* de mensajes para estar en contacto con la familia y amigos que no vivían próximos a él.

Entonces aquí por ejemplo son pocos mis amigos, mis relaciones son más por Whatsapp, con mis amigos venezolanos que ahora viven en

todo el mundo. Yo, de hecho, soy como uno de los últimos a migrar. Mis amigos tienen 10 años migrando. O sea, el primero de mis amigos a venirse fue hace 10 años, yo me fui apenas este año. (Marce)

Durante el día en que realizamos la investigación de campo con Marce, muchas veces, interrumpía una historia que contaba sobre su día para explicarme las funcionalidades de una aplicación que había mencionado en su narrativa. Así fue que nos detalló Ecobici y BA Trenes. Las otras *apps* (Cómo Llego y Google Maps) eran más comunes y supuso que ya las conocíamos.

Esta *app* [BA Tren] es buena. Te la muestro. Es bien buena. Porque por ejemplo te da lo estimado del tren, por ejemplo, este tren que agarramos, y te dice más o menos a qué hora va a llegar. La línea Mitre, Suárez-Mitre, ahí está le agarré en Pueyrredón con destino a Retiro. Entonces por ejemplo el que agarramos nosotros puede haber sido este. Entonces tendríamos que estar en Febrero en 4 minutos, ¿viste? Por ejemplo, si yo digo, “uf, no llego a este tren”. ¿Qué pasa si agarro este tren [me muestra otro]? Bueno, debería estar llegando a esta hora. Es simple, pues, pero para mí es una maravilla... La usaba desde antes, porque estaba viviendo en la casa de una amiga. O sea, porque yo estaba tomando el tren desde Retiro a... [no se entiende el audio debido al ruido] Yo estaba haciendo la intermodalidad, yo me iba en Ecobici de Junín y Perón, a Retiro, y en Retiro, agarraba tren a Vicente López. Era un poquito más cuesta, porque yo estaba regresándome un toque a Retiro, pero el tren me llevaba hasta allá. La otra opción era un colectivo que me llevaba hasta allá en una hora y veinte, pero prefería los 15 minutos en bici y los 20 minutos en tren. Lo que le falta a esta [aplicación] es mapa. No hay opción de mapa. ¿Te acuerdas de la guía T? La guía T. Yo nunca la entendí. Esas aplicaciones son un regalo, ¿no? Al lado de esa Guía T.

El uso que hacía Vivi de las aplicaciones de dispositivos móviles contrasta con el de Marce. Vivi no utilizaba las aplicaciones de transporte y movilidad mientras se desplazaba. A veces consultaba la página de Cómo Llego en la web, desde su casa antes de salir, y otras veces buscaba esa clase de información en la Guía T, la cual tenía algunas veces consigo en su mochila o cartera. Frecuentemente, cuando le surgían dudas por el camino, preguntaba a otras personas.

A Thomas tampoco le interesaban las aplicaciones. Prefería salir a la calle y preguntar. Cuando nos desplazábamos al local en donde veríamos una obra de teatro en la calle, Thomas no sabía en cuál paradas tendríamos que bajarnos. Así que nos consultó si teníamos la aplicación Cómo Llego:

Bueno, a partir de ahora, creo que yo no sé a dónde tenemos que ir. Tengo que bajar en la calle Tres Arroyos, eso sí. ¿Tenés Cómo Llego? ¿Lo tenés instalado? Ah sí, pero tenés un iPhone. En este celular apenas... O sea, lo tengo, porque los celulares no me llaman atención, mientras me pueda comunicar, me sirven. ¡Guau, cuanta tecnología! Hace como ondas logarítmicas<sup>127</sup>. (risas)

A pesar de presentar usos distintos de las tecnologías disponibles, Didi, Marce, Vivi y Thomas tienen en común conocimiento y capacidades que extrapolan las pantallas de los teléfonos móviles. O sea, las nociones de temporalidad, proximidad, conocimiento y capacidades siguen operando en sus lógicas diarias de desplazamiento. La actuación de cada uno de ellos evidencia los sentidos y las visiones de mundo particulares.

Más allá de las articulaciones entre sujetos y objetos, en movilidad los objetos también se relacionan entre sí por medio de las redes existentes. En el comentario de Pancho sobre la desarmonía entre los medios de transporte y los ritmos esperados por los habitantes, percibimos la desconexión entre los vehículos y las tecnologías disponibles. A pesar de que existan algunas líneas de colectivo, subte y tren con dispositivos de geolocalización en tiempo real, el reclamo de Pancho expone una arritmia.

Acá no sirve casi ninguna. Acá lo que tenemos, ¿viste que en muchos países, tienen, bueno, el horario del colectivo, ponele?! Acá también lo tenemos. Pero el tema es que el colectivo no le respecta. Tipo, hay frecuencia de colectivos en teoría, tienen que llegar a un lugar en teoría, pero de repente llegan acá cuatro colectivos juntos, de la misma línea. Y eso no debería pasar porque ahí se nota que algo está mal. ¿Viste? O alguno se atrasó o muchos se adelantaron. (Pancho)

Según el relato de Didi, en los períodos del día en que el tránsito es más denso la relación entre sujetos, objetos, lugares y redes es caótica. En esos momentos, busca elegir la mejor opción de transporte por criterios relacionados a tiempo y comodidad. Una vez más operan las nociones de temporalidad, proximidad, capacidades y conocimiento. Cuando le preguntamos por qué prefería moverse en colectivo o en bici a intentar los otros modos de transporte, ella contestó:

---

<sup>127</sup> El video puede ser visto en: <https://youtu.be/c4rQj1P3T2s>.

En taxi es peor, porque toma [la calle] Paraguay, y me imagino Paraguay más caótico que esto. O sino el subte pero odio el subte, el calor en la mañana. (Didi)

Desde otra visión de mundo, el objeto que le acompaña a Iván tanto en sus desplazamientos diarios, cuanto en sus viajes, asumiendo roles importantes en su biografía, es el instrumento musical “quimelod”. El relato siguiente muestra el sentido y la visión de mundo construidos a partir de las interrelaciones entre lugares, sujetos, objetos y redes. Separamos partes de la entrevista realizada en el día en que le acompañamos.

Investigador: ¿Vos estuviste viajando por mucho tiempo?

Iván: Estuve tres años más o menos. Igual con idas y vueltas acá en Buenos Aires. Hacía bases acá. Porque cambiaba el instrumento, se me rompía, o si no desafinaba, se oxidaba... Y volvía una semana lo cambiaba e iba de nuevo. Y así como tres años y medio más o menos fueron, un poco más tal vez.

Investigador: ¿Viajando y tocando?

Iván: Sí.

Investigador: ¿Hace mucho que tocas el quimelod?

Iván: Sí, el “quime”, hace cinco años, todos los días. Dentro de eso, tres años viajando y viviendo de eso, tocando en el subte, laburando. Entonces, tres horas diarias como mínimo. Pero en la música estoy desde los 12. La música empecé en la secundaria. Aprendí armónica, después empecé a cantar. Estuve en una comedia musical dos años. Y lo dejé porque no era mi mundo definitivamente. (Ininteligible) No me gustaba el ambiente. Había mucho ego, viste. Mucha competencia. O sea, lo hice porque sabía que mi vida la quería dedicar al arte. Pero no sabía si la música, la danza, o el teatro. Entonces, hice los tres. Hice teatro también cinco años. Y me dediqué más a la música, que era lo que más me gustaba, e hice canto tres meses y lo dejé. Y empecé a practicar solo con las lesiones que me dio el chabón en ese momento. Y a escribir, hacer temas propios, empecé a tocar la viola para hacer esos temas. Y después percusiones, conocí a este instrumento [el quimelod] y dejé todo. Tiré todo a la mierda y dije “no, me encanta, me encanta. El quimelod” (risas) Pero sí, desde chiquito yo sabía que era la música. De hecho, a los 15, agarré a mi vieja, y le dije “yo me quiero dedicar a la música, no importa si voy a comer arroz y dormir en la calle, me chupa un huevo, quiero hacer música”, y ella me dijo “bueno, está bien, ya fue, está aceptado”.



Investigador: ¿Terminaste de estudiar?

Iván: No, hice el secundario. Que no lo terminé porque a los quince me saqué el año y me quedaron ocho materias. Pero en todo el secundario yo sabía que no tenía que hacerlo, viste, yo sabía que no servía para mí. Ya está. Hoy en día, el título ese no me sirvió. Y me molesta siempre, que es alguien por un papel, por un título. No lo terminé por un capricho, (risas) que está pegado a una ideología. Pero es más un capricho hoy en día porque puedo terminar en un toque, pero no lo hago, porque, nada. No me sirve ahora. Hice todo el secundario, porque mi vieja me dijo que tenía que terminarlo. Pero sí, de repente no lo terminé. (risas) Pero también nunca estuve a favor de la enseñanza, de la forma de enseñar, de las cosas que te enseñan, ponele. En las universidades hay el conservatorio de música, a mí no me interesó nunca porque te dan información de más que no te sirve. O sea, vos para ser licenciado de música, o para cualquier carrera en realidad, te toman las horas que vos estás de estudio. O sea, si vos estás haciendo música tenés que estar 360 horas. Para ser el profesor de tal cosa 400 horas. Entonces, lo que hacen es rellenarte con materias, historia de la música, materias que, nada, no te van a servir para lo que querés hacer. A mí no me sirve en realidad, por ahí hay gente que sí, pero toda la gente con quien me crucé, igual, cuando está estudiando algo, me dice “sí, ahora tengo que estudiar para esa materia que es una paja, no me gusta, pero bueno, lo quiero terminar.” Y yo: [les digo] “pero ¿por qué estás haciendo algo que no te gusta?” Ok, viene en el paquete de lo que te gusta, pero bueno... Siento mucho más efectivo que te enseñen lo que necesitás aprender o lo que querés aprender. Por eso también aprendí solo, porque no me gusta tener información de más en mi cabeza. Me cuesta tanto rellenar que tener cosas que no me sirven es como “¿para qué?”.

Bueno, en algún momento tengo ganas de hacer un conservatorio. No por el título, sino por la experiencia de estar en un lugar donde todos están haciendo lo mismo ¿no? O sea, que todos sean músicos y que les guste eso. Eso es lo lindo de las universidades, es como una secta en que todos hacen lo que a todos les gusta. Es un lugar en común. Y siendo que también aprendés más de las personas que de los profesores también hablando. O tocando. Con la música siento que en el conservatorio voy a estar tocando todo el tiempo, ¿entendés? Hay música en todos lados. Yo una vez fui al conservatorio de Avellaneda que Adriana (su novia en la época) se quería inscribir y fuimos a ver qué onda. Y llegué y habían cinco personas afuera en el patio que era pasto, era hermoso, tocando, ¿entendés? Haciendo música. Era como “¡fua!”. Estaban en el recreo tocando, es excelente. (risas) Eso sí me interesa por ahí experimentar. No el hacer cinco años para tener un título. El título nunca me importó. Es como, me da mucha bronca que lo capaciten por un papel. No por tu, por la forma que hay mucha gente que tiene un papel que lo capacita pero que no es para nada eficiente.

Mismo con la educación. A mí en la secundaria me pasaba eso. Me estaban enseñando cosas que, “la Revolución Francesa”, está bien, sé que hizo un bum en la historia pero ¿realmente me interesa? ¿Me sirve a mí en mi vida? ¿Saber cómo hacer una ecuación de no sé qué? Nunca lo usé. Hasta ahora, hasta hoy en día, no terminé la secundaria por eso. Hasta hoy en día no usé nada de lo que aprendí. Nada de lo que aprendí lo usé.

A partir de las entrevistas y de la investigación etnográfica, identificamos particularidades de la relación entre sujetos y objetos en el contexto de las tecnologías de comunicación e información, por medio de las nociones de temporalidades, proximidades, capacidades, conocimientos y distribuciones de agencias. En líneas generales, las temporalidades nos auxilian a entender aspectos de la movilidad diaria relacionados con las historias de vida de los participantes, relacionando los ritmos diarios a visiones de mundo.

## CONSIDERACIONES FINALES

Nuestro enfoque en este trabajo es la experiencia de desplazamiento mediada por dispositivos móviles en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Muchos estudios sobre la comunicación móvil ven la fluidez como un aspecto determinante de la vida cotidiana contemporánea en las grandes ciudades. Esta tesis propone una perspectiva distinta. Se trata de un estudio que, más allá de la fluidez, identifica las fricciones y las viscosidades de las prácticas cotidianas de movilidad guiadas con el auxilio de dispositivos móviles.

Mientras la noción de fluidez propone una mirada topográfica de los fenómenos sociales, nuestro relato se particulariza por movilizar cartografías. En otras palabras, desde la óptica de los estudios culturales centramos la investigación en las prácticas sociales de desplazamiento mediadas por teléfonos móviles. El objetivo principal de esta investigación fue investigar las experiencias de desplazamiento mediadas por teléfonos móviles en Buenos Aires analizando las características de las aplicaciones más utilizadas por los habitantes e identificando las particularidades de la utilización de esos dispositivos.

Entonces, antes de todo, este es un trabajo sobre los toques y roces que ocurren entre sujetos y objetos en movimiento con redes y lugares en transformación. En esta perspectiva, la comunicación se da en movilidad.

Cuando Richard Sennett escribe “Hoy en día, el orden significa falta de contacto” (Sennett, 1997, p. 23), señala el temor contemporáneo al contacto, que es evidenciado en la planificación urbana contemporánea. En las grandes ciudades, la planificación de los espacios y de sus usos llevada a cabo por políticas de gobierno y profesionales de la ingeniería tiende a evitar el contacto. Un ejemplo que ilustra el argumento de Sennett es la construcción de las autopistas en las que el flujo del tráfico está orientado a separar zonas residenciales de barrios comerciales y también zonas acomodadas de zonas pobres y periféricas.

Esta lógica de eliminar el contacto evidencia el “deseo de liberar el cuerpo de resistencias” (Sennett, 1997, p. 23). Con sentido semejante, son desarrolladas las aplicaciones de teléfonos celulares que analizamos en este trabajo. En este caso, liberarse de resistencias significa para los desarrolladores posibilitar viajes más cómodos y eficientes.

Sin embargo, desde el campo científico es necesario estar atentos para no reproducir la lógica de la planificación en los relatos académicos. Por eso sostenemos que el sentido del cuerpo libre de resistencia no está restringido a las alternativas que son diseñadas desde la planificación de los espacios y flujos. En otras palabras, pensar la experiencia de movilidad únicamente a partir de la planificación es limitar el análisis, ocultando cuestionamientos referentes al contexto social y a otros procesos que también están en juego. Es asumir que la experiencia de desplazamiento es determinada por la planificación y que la falta de contacto sí es el orden social.

En esta tesis, mostramos que el contacto es intrínseco al cotidiano. Y que ocurren fricciones y viscosidades en los flujos diarios, tanto de la movilidad cuanto de la comunicación. Las prácticas sociales de comunicación y movilidad están compuestas también de resistencias al movimiento, que no son comúnmente consideradas en la planificación.

En este contexto, el orden oblitera lo social y la experiencia. Por eso, sostenemos también que el análisis de la movilidad cotidiana y de la comunicación debe incluir lo social – en general, basado en estudios de las ciencias sociales, antropología, comunicación, geografía social – y ser articulado o contrastado con las lógicas de elaboración de sistemas de movilidad y comunicación – que en la mayoría de los casos son estudios de la ingeniería.

La expresión “comunicación en movilidad” es un intento de lidiar con esos cuestionamientos que repercute en tres dimensiones: la epistemológica, la teórica y la metodológica. La primera dimensión da el carácter interdisciplinar, relacionando las disciplinas mencionadas anteriormente. La dimensión teórica pone en contacto los estudios de la comunicación digital y móvil con los del paradigma del giro de la movilidad. Desde la dimensión metodológica, emprendemos a movilizar cartografías. Dicho de otro modo, a la luz del método cartográfico de Jesús Martín-Barbero y la propuesta de estudios en movimiento – *on the move* – y del paradigma de la movilidad de John Urry, Tim Cresswell y otros, realizamos nuestro recorrido de investigación.

La aproximación entre los estudios de comunicación móvil y los estudios culturales en el campo de la comunicación sigue la tendencia de determinadas investigaciones del área de articular paradigmas teóricos distintos y ya consolidados en el campo, principalmente, para abordar temáticas relacionadas

con la comunicación digital. De este modo, a pesar de reconocer distinciones entre las teorías sistémicas, interpretativas y críticas del campo comunicacional, entendemos que los estudios de comunicación digital, en gran parte, o se dedican a entender las potencialidades de innovación en este contexto, o tratan de revelar los vínculos entre los avances tecnológicos y los procesos sociales desde una perspectiva crítica.

Sin embargo, la complejidad de los fenómenos evidenciada por la diversidad temática en la que se presentan exige un abordaje en el que ambas perspectivas dialoguen. Por eso, situamos nuestro trabajo entre esos abordajes, estableciendo conexiones y a veces rupturas entre ellos.

Desde este lugar, la comunicación pasa a ser entendida por su carácter dialógico, contrastivo y situado. En nuestra investigación, notamos que el diálogo se establece a través de determinadas prácticas sociales que son potenciadas por la técnica. Esto significa que, en cuanto posibilidades, las herramientas de comunicación en movilidad están en constante desarrollo impulsado por los avances tecnológicos. En cierta medida, esas herramientas contribuyen a una experiencia de desplazamiento menos restrictiva. En nuestro trabajo, podemos ejemplificar esto a través de los casos en que es mencionada la adaptación de los migrantes cuando llegan para vivir en Buenos Aires. En algunos casos, el proceso de adaptación a los espacios de la ciudad está vinculada a la compra de un teléfono celular, la contratación de un plan de telefonía y el uso racionalizado de las aplicaciones disponibles, por ejemplo.

A su vez, el contraste se da por la obliteración de lo social de las lógicas de planificación, tanto por parte de las herramientas de comunicación, cuanto de las políticas implementadas por el gobierno de la ciudad. Un ejemplo que evidencia nuestro argumento es la discrepancia entre la ubicación de las paradas de colectivos y los tiempos de llegada indicados en las aplicaciones con los espacios y tiempo en que ocurren en la calle. El aspecto contrastivo se revela también por la singularidad y diversidad de las experiencias cotidianas de los sujetos y también por la reproducción de las lógicas en que opera la desigualdad.

El carácter situado lo percibimos en la particularidad de las herramientas desarrolladas y del uso que cada uno hace de ellas en el espacio urbano porteño. En este sentido, la técnica y la experiencia son interpeladas por aspectos culturales y sociales específicos del contexto en que se dan.

Esos tres aspectos de la comunicación se aplican también a la mirada que damos para la movilidad desde la óptica del nuevo paradigma evidenciado por John Urry, Mimi Sheller, Tim Cresswell y otros mencionados en los capítulos anteriores de esta tesis. El aporte principal de este paradigma es entender la movilidad más allá de las teorías tradicionales de transporte, siendo capaz de identificar particularidades de orden político, económico, social y cultural.

La movilidad desde su aspecto dialógico es definida por el desplazamiento, el flujo y el movimiento. Semejante a la comunicación, es la movilidad potenciada por los dispositivos técnicos. Es la movilidad diseñada y desempeñada teniendo como objetivo la compresión de tiempo y espacio y el direccionamiento de los flujos, sean ellos físicos o virtuales. En el relato que reunimos en nuestro trabajo, el diálogo se da en el encuentro del sujeto con el otro, con los lugares y con las posibilidades de conectarse con los espacios de la ciudad, sea de trabajo u ocio.

El aspecto contrastivo de la movilidad se manifiesta en las fricciones y resistencias que ocurren en la experiencia cotidiana. Esas limitaciones se presentan a los cuerpos y al movimiento en sí, revelando la inmovilidad y el aspecto ideológico de la noción de movimiento. El contraste entonces está explícito en el acceso diferenciado a bienes y servicios, considerando indicadores sociales de género, nacionalidad y clase social. En líneas generales, son las particularidades vivenciadas por los sujetos en las prácticas sociales cotidianas que ofrecen resistencia al movimiento. Los elementos contrastivos de la movilidad corresponden a las lógicas de la inmovilidad.

Las especificidades referentes a la configuración de los espacios urbanos y a la relación de los sujetos con los lugares exponen el aspecto situado de la movilidad. Desde las estructuras estáticas, como residencias, edificios, plazas, estaciones de metro, paradas de colectivos; hasta las estructuras móviles, como autos, ómnibus, tren, bicicletas; en conexión con las actividades diarias como trabajo, compras, manifestaciones políticas y artísticas; componen esta dimensión del concepto.

Estas decisiones teóricas y conceptuales repercuten en las estrategias metodológicas de nuestra investigación. Plantear el movimiento en los estudios de comunicación y movilidad exige métodos capaces de seguirlo. Así, sostenemos la necesidad de métodos móviles para acompañar los desplazamientos e inventivos para revelar las particularidades del objeto de investigación.

Inicialmente, en un primer momento de la investigación, que nombramos de aproximación sistémica, partimos de categorías estáticas y reconocidas en estudios de comunicación móvil. A la luz de esas categorías, fue posible mapear las aplicaciones de teléfono celular disponibles en Buenos Aires y describirlas.

Entonces, con base en la hipertextualidad, multimedialidad, interactividad, memoria, instantaneidad, tactilidad, accesibilidad, ubicuidad y globalidad, describimos las particularidades de las aplicaciones Cómo Llego, Ecobici, Google Maps y Moovit. A partir de eso, señalamos semejanzas en gran parte de las especificidades de esas *apps*.

En las cuatro aplicaciones, las categorías de hipertextualidad, instantaneidad, tactilidad y accesibilidad/ubicuidad/globalidad presentan recursos idénticos. La hipertextualidad es diseñada de manera no secuencial de acuerdo con una lógica estructural. Dicho de otro modo, aunque los enlaces sigan la lógica de elaboración concebida por los desarrolladores de la aplicación, puede accederse al contenido sin una secuencia predeterminada. De este manera, el usuario elige la funcionalidad de acuerdo con su necesidad.

La instantaneidad se caracteriza por las informaciones en tiempo real respecto del estado de las líneas de subte, la disponibilidad de bicicletas en las estaciones cercanas al sujeto, las condiciones de tráfico y el tiempo de llegada de colectivos y subte en las paradas o estaciones. Eso muestra la tendencia a la implementación de aparatos de GPS (sistema de posicionamiento global, del inglés *Global Positioning System*) en los vehículos, buscando aumentar la precisión de esos datos con el objetivo de informar al habitante.

Al utilizar todas las propiedades de tactilidad, las cuatro aplicaciones facilitan el acceso a los contenidos. Cómo Llego, Ecobici, Google Maps y Moovit disponen de las opciones de toque, doble toque, deslizar, pellizcar, presionar y rotar, que tornan eficiente la navegación de los mapas, principalmente.

Las principales limitaciones de las cuatro aplicaciones analizadas son las opciones referentes a accesibilidad, ubicuidad y globalidad. Cómo Llego, Ecobici, Google Maps y Moovit presentan opciones de elección de idiomas. El acceso diferenciado a contenido producido especialmente para personas con discapacidades depende de las configuraciones del teléfono del usuario. No hay funcionalidades diseñadas por los propios desarrolladores de las aplicaciones con soluciones en este sentido.

En todas las *apps*, la multimedialidad es explorada con textos, recursos gráficos estáticos e interactivos e imágenes, excepto Google Maps que utiliza también imágenes con visualización en 360 grados y videos.

La interactividad es predominantemente selectiva, aunque también comunicativa en algunos casos. Con excepción de Ecobici, las aplicaciones analizadas presentan opciones de interacción entre usuarios, configurando también una tendencia de desarrollo.

Sobre el uso de la memoria, identificamos funcionalidades que compilan el historial de consultas hechas por el usuario y los recorridos favoritos marcados también por los usuarios. Google Maps se diferencia de las otras por permitir guardar lugares de acuerdo con las especificidades elegidas por los usuarios, recuperar los lugares visitados en días anteriores y registrar informaciones sobre los lugares visitados, evaluándolos.

**Tabla 8.1** – Comparativo entre las aplicaciones.

	<b>Cómo Llego<sup>128</sup></b>	<b>Ecobici</b>	<b>Google Maps</b>	<b>Moovit</b>
<b>Hipertextualidad</b>	No secuencial Estructural	No secuencial Estructural	No secuencial Estructural	No secuencial Estructural
<b>Multimedialidad</b>	Texto, recursos gráficos y mapa	Texto, recursos gráficos y mapa	Texto, imágenes, recursos gráficos, visualización 360°, videos, mapa	Texto, recursos gráficos, mapa
<b>Interactividad</b>	Selectiva y Comunicativa	Selectiva	Selectiva y Comunicativa	Selectiva y Comunicativa
<b>Memoria</b>	Historial, favoritos	Historial	Tus sitios, Tu cronología, Tus contribuciones	Historial y favoritos
<b>Instantaneidad</b>	Actualización en tiempo real	Actualización en tiempo real	Actualización en tiempo real	Actualización en tiempo real
<b>Tactilidad</b>	Toque, doble toque, deslizar, pellizcar, presionar y rotar	Toque, doble toque, deslizar, pellizcar, presionar y rotar	Toque, doble toque, deslizar, pellizcar, presionar y rotar	Toque, doble toque, deslizar, pellizcar, presionar y rotar
<b>Accesibilidad/ Ubicuidad/ Globalidad</b>	Idiomas y funcionalidades de los teléfonos	Idiomas y funcionalidades de los teléfonos	Idiomas y funcionalidades de los teléfonos	Idiomas y funcionalidades de los teléfonos

Fuente: elaboración propia.

<sup>128</sup> Datos referentes a la versión de 2018.



Este primer movimiento de análisis nos mostró un universo limitado de reflexión y un horizonte con alternativas distintas de direccionamiento para la investigación. De un lado, había la posibilidad de profundizar técnicamente el análisis de las alternativas tecnológicas y su potencial de implementación en la realidad local; del otro, había la opción de sumergirse en la densidad de las prácticas cotidianas e identificar sus particularidades de orden sociocultural.

Luego entendimos que, más allá de las potencialidades tecnológicas, había un universo entero de particularidades a ser identificadas, principalmente, tratándose de un estudio del campo de la comunicación. Era el universo de la experiencia mediada de movilidad por la ciudad. Al movimiento de aproximación lo definimos como descriptivo y cultural.

En este sentido, también se mostraron relevantes nuestras definiciones metodológicas. La captación de los videos y de las entrevistas mientras realizábamos los desplazamientos por la ciudad aportó matices imprevistos de la vivencia, exigiendo un estado de adaptación constante por parte de los sujetos involucrados en la interacción entre sí – participante, investigador y otros habitantes – y con los espacios, lugares y objetos.

Aunque sea posible el registro de un material rico y diverso para el análisis, necesitamos hacer algunas ponderaciones sobre el uso de los anteojos con cámara de video incorporada como herramienta de recolección de datos para investigaciones científicas. Primeramente, el uso atrae a los participantes y despierta la curiosidad respecto de la investigación y del material recolectado. Gran parte de los participantes quiso formar parte de la investigación por parecerles un abordaje inusitado. Antes y durante los seguimientos, la validez de esta técnica de estudio siempre fue tema de cuestionamientos por parte de ellos, alternando entre críticas, esclarecimientos y elogios.

En general, los participantes se mostraron cómodos con la utilización de los anteojos, tomándoles poco tiempo de adaptación. Los participantes que están en el relato de la tesis manifestaron poco extrañamiento.

Es importante señalar algunas limitaciones de uso y de captación de esta herramienta vivenciadas por el investigador durante el trabajo de campo. Las limitaciones tienen que ver con el tiempo de grabación (máximo de 50 minutos de grabación debido a la batería), ángulo de visión (limitado por la simplicidad de la lente de la cámara) y dificultad en observar el contenido visualizado por los

participantes en la pantalla del teléfono (brillo en la pantalla de los dispositivos electrónicos).

**Tabla 8.2** – Declaraciones de los participantes sobre el uso de los anteojos.

<b>Participante</b>	<b>Comentario</b>
<b>Agustina</b>	Investigador: ¿Es muy incómodo, Agus? “No. Solo le veo un poco el marco. Pero no, es como un antejo.”
<b>Karen</b>	Investigador: ¿Te quería preguntar si son cómodos los anteojos? “Sí, re. Es re cómodo que, yo justo pensé que me iba molestar usar porque no uso lentes. Nunca, ¿verdad? No uso para ver. Pensé que me iba molestar y no me molesta para nada.”
<b>Marce</b>	“Quiero unos lentes de esos para cuando hable con la policía. Registrarlos.” Investigador: ¿Pero por que? ¿Te joden mucho? “No, no, no. Digo en general. Para todo ciudadano.”
<b>Pancho</b>	“Tengo que tomar cuidado con las cosas que miro con los anteojos, porque estoy haciendo el registro y estoy mirando culos todo el tiempo, tipo... (risas)” “Me encanta. Me siento, posta, un espía.”
<b>Iván</b>	“Día de Iván. Es muy raro caminar con anteojos. Eh, vamos por acá que hay sombrita.”
<b>Vivi</b>	Investigador: ¿Te pareció cómodo? “¡Sí! Lo único, esto, la parte de abajo, como que hay un momento en que empieza a pesar.”
<b>Didi</b>	“Se sienten raras, porque yo uso lentes también. Pero son más gruesos. Esos son chiquititos, chiquitos.”
<b>Thomas</b>	“A ver cómo me queda. (Se mira en el espejo) ¡Ay, no! Parezco un profesional.” “Me siento raro usando anteojos. Nunca usé anteojos en mi vida.” Investigador: ¿Pero te molesta? “Ah, no, no. ¿Cómo que físicamente?” Investigador: Sí. “No, solo me siento un poco como que flotando en el aire.”

Fuente: elaboración propia.

Más allá de eso, la estrategia de acompañar a los participantes en sus recorridos diarios reveló elementos de sus biografías, siendo posible relacionarlos con el uso de las aplicaciones de teléfono móvil que hacen. Entre los aspectos relacionados a la utilización de las aplicaciones por los participantes del estudio, identificamos que ocurren en dos momentos: antes de los viajes y durante los viajes.

Las aplicaciones de dispositivos móviles de transporte y movilidad en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires fueron usadas predominantemente en el período previaje. Durante el período de viaje, predominaron las aplicaciones de

correo electrónico, envío de mensajes instantáneos y redes sociales, siendo un período dedicado a actividades relacionales.

En el grupo de participantes que acompañamos, Cómo Llego y Google Maps fueron las *apps* de transporte más utilizadas en el período que antecede el viaje. Durante el viaje, fueron mencionadas o utilizadas Cómo Llego, BA Tren, Ecobici, Moovit y Google Maps. Las otras aplicaciones usadas por los participantes fueron Whatsapp, Facebook, Facebook Messenger, Gmail, Twitter, Telegram e Instagram.

**Tabla 8.3** – Comparativo de uso de las aplicaciones entre los participantes del estudio.

Participantes	Aplicaciones	
	Previaje	Viaje
<b>Agustina</b>	Cómo Llego	Whatsapp, Facebook Messenger, Gmail
<b>Karen</b>	Cómo Llego, Google Maps	Whatsapp, Gmail, Facebook, Twitter. Cómo Llego, eventualmente.
<b>Marce</b>	Cómo Llego, Google Maps	BA Tren, Cómo Llego, Ecobici, Facebook, Facebook Messenger, Gmail, Google Maps, Moovit, Telegram, Whatsapp
<b>Ceci</b>	Cómo Llego	Whatsapp, Facebook Messenger
<b>Pancho</b>	Cómo Llego, Moovit	Whatsapp, Gmail, Facebook Messenger, Instagram.
<b>Iván</b>	Cómo Llego	Whatsapp, Facebook Messenger
<b>Vivi</b>	Cómo Llego	Whatsapp
<b>Didi</b>	Cómo Llego, Google Maps	Cómo Llego, Facebook Messenger, Google Maps, Whatsapp
<b>Thomas</b>	Cómo Llego	Facebook Messenger y Whatsapp

Fuente: elaboración propia.

En un último movimiento de aproximación interpretativa y reflexiva a nuestro objeto de investigación, abordamos la relación entre objetos tecnológicos y la experiencia de movilidad. El último diagrama que dibujamos explicita el modo como miramos el fenómeno y da el direccionamiento para sistematizar la descripción y el análisis de los procesos estudiados.

Las nociones de migraciones, flujos, sujetos/objetos y redes/lugares están puestas sobre los ejes de tiempo y de espacio. Al mismo tiempo en que guían el relato, son categorías abiertas a la incertidumbre, capaces de absorber y problematizar elementos no previstos.

En la Tabla 8.4, compilamos los datos recolectados en la investigación, de acuerdo con los participantes. Entre los objetos, la predominancia del uso del transporte público y de los teléfonos celulares es determinada por el propio recorte de la investigación que privilegiaba usuario de transporte público y de manera intermodal. Respecto de los lugares, destacamos la emergencia de los lugares subversivos identificados en tres casos. La preferencia por las redes físicas y virtuales es clara, pero también es importante relevar la lectura crítica de dos participantes en relación a la presencia de dispositivos tecnológicos en sus vidas. Entre las migraciones, más allá de la presencia de sujetos oriundos de otros países, notamos la tendencia entre todos los participantes a mudarse de residencia en la propia ciudad. En la versión resumida de los flujos que creamos para esta tabla, son evidentes los puntos clave de salida y destino: casa, trabajo, lugares de actividades de ocio.

**Tabla 8.4 – Comparativo de los resultados de la tesis.**

<b>Participantes</b>	<b>Objetos</b>	<b>Lugares</b>	<b>Redes</b>	<b>Migraciones</b>	<b>Flujos</b>
<b>Agustina</b>	Auto, colectivo, Subte, teléfono móvil	Móviles, transitorios y subversivos	Físicas	Intraciudad	Casa → Trabajo Trabajo → Casa
<b>Karen</b>	Colectivo, teléfono móvil	Móviles y transitorios	Físicas y virtuales	Paraguay → Argentina; Intraciudad	Casa → Trabajo Trabajo → Trabajo Casa → Ocio
<b>Marce</b>	Bicicleta, Subte, tren, teléfono móvil	Móviles y transitorios	Virtuales	Venezuela → Argentina; Intraciudad	Casa → Trabajo Trabajo → Ocio Casa → Ocio
<b>Ceci</b>	Bicicleta y teléfono móvil	Móviles	Físicas y virtuales	Intraciudad	Casa → Trabajo Trabajo → Casa Casa → Ocio
<b>Pancho</b>	Subte, colectivo y teléfono móvil	Móviles y transitorios	Físicas y virtuales	Intraciudad	Casa → Trabajo Trabajo → Trabajo Trabajo → Ocio
<b>Iván</b>	Subte, instrumento musical (quimelod)	Móviles, transitorios y subversivos	Físicas y virtuales	Intra Argentina Argentina → Perú, Ecuador, Bolivia; Intraciudad	Casa → Trabajo Trabajo → Ocio

<b>Vivi</b>	Colectivo, Guía T	Móviles y transitorios	Físicas	Intraciudad	Casa → Trabajo Trabajo → Casa
<b>Didi</b>	Bicicleta, colectivo, teléfono móvil	Móviles y transitorios	Física y virtuales	Colombia → Argentina; Intraciudad	Casa → Trabajo Trabajo → Universidad Universidad → Casa Casa → Ocio
<b>Thomas</b>	Colectivo y teléfono móvil	Móviles, transitorios y subversivos	Físicas y virtuales	Paraguay → Argentina; Intraciudad	Ocio → Trabajo Trabajo → Ocio Casa → Ocio

Fuente: elaboración propia.

Esos datos ilustran la articulación entre la comunicación y la movilidad entendidas desde las prácticas sociales. A partir de ellos, nos enfocamos en el relato de cada uno de los participantes para profundizar el análisis. Las nociones de migraciones, flujos, redes, lugares, sujetos y objetos son anclajes importantes en el diagrama que dibujamos para comprender la repercusión de esa clase específica de tecnología en la vida de las personas.

La noción de migración conecta la movilidad con la biografía de los participantes. Más que revelar el país de origen de cada uno de los sujetos involucrados en la investigación, desde nuestro abordaje, el término da un sentido histórico al movimiento, complementando la noción de flujo. De este modo, la mediación de migraciones torna móvil la relación entre la historia, los espacios y el estado a través de los relatos biográficos de los sujetos. Como sostiene Fortier:

La investigación sobre migración nos obliga a interrogar al mundo móvil y su supuesta fluidez, accesibilidad y conveniencia. Arroja luz sobre las experiencias y prácticas de migración y, a su vez, sobre cómo la migración cambia las diversas prácticas a nivel individual, familiar, local, nacional o internacional. (Fortier, 2014, p. 70, traducción mía)<sup>129</sup>

De los habitantes que acompañamos, cuatro eran migrantes, oriundos de países como Colombia, Paraguay y Venezuela. El motivo principal para dejar sus países fue económico, excepto Karen que buscaba vivir experiencias más diversas. Considerando las particularidades relatadas por cada uno de ellos, notamos que el imaginario social racionalizado es un operador muy presente en la decisión de

---

<sup>129</sup> Del original: “Migration research forces us to interrogate the mobile world and its assumed fluidity, accessibility and desirability. It sheds light on experiences and practices of migration, and in turn, on how migration changes various practices, at the individual, familial, local, national or international levels.” (Fortier, 2014, p. 70)

mudarse. Todos ellos, bajo sus propios parámetros, tenían deseos, expectativas y necesidades que les condicionaron a decidir mudarse y definir Buenos Aires como la ciudad de destino.

Sin embargo, la vida en la nueva ciudad presentó sus propios elementos condicionantes referentes al ejercicio de la ciudadanía. Las exigencias del mercado inmobiliario, especialmente, a los migrantes les hizo mudarse muchas veces de residencia o pagar precios elevados de alquiler.

También hay impacto directo en los modos como se mueven y experimentan los lugares en la ciudad. Las exigencias de documentación de la aplicación Ecobici, por ejemplo, limitaron su acceso a los migrantes, obligándoles a encontrar maneras de burlar el sistema o buscar otros modos de moverse. Cuando Marce gritó “¡La ciudad es mía!”, se sentía libre de esas resistencias, se sentía un ciudadano, aunque las limitaciones económicas y de expectativas de vida le eran muy claras.

Si las migraciones están más centradas en las historias de vida, a su vez los flujos se enfocan en los desplazamientos diarios. Son determinados por la práctica social. En el análisis que hicimos de los flujos, propusimos la idea de viscosidad para incluir las resistencias al movimiento que son vivenciadas diariamente por los participantes.

Entonces, los flujos se refieren también a los efectos de las lógicas instituidas de compresión y tiempo en la experiencia de los sujetos que las vivencian cotidianamente en sentido positivo y negativo con sus cuerpos, objetos e ideas. Solamente de este modo, percibimos los aspectos distintivos de la movilidad mediada por las tecnologías móviles. Así, en nuestra investigación, indicamos viscosidades relacionadas a género, vida política, ritmos de la ciudad y percepción de la violencia.

Como argumentamos anteriormente, esta vivencia es siempre situada, física o virtualmente. Por eso, analizamos conjuntamente las nociones de lugares y redes. Si los lugares son ubicaciones dotadas de sentido, las redes son la estructura abstracta – la trama virtual – que conecta esos lugares en la construcción de los sentidos.

Con base en los relatos de los participantes, identificamos una nueva tipología de lugares. A los lugares móviles (*mobile places*) y transitorios (*transient places*) estudiados anteriormente por Paola Jirón, agregamos los lugares

subversivos. Estos se caracterizan por la discrepancia entre las lógicas de planeamiento y diseño que fundamentan su creación y los sentidos construidos por los habitantes en la cotidianeidad. Desde nuestra experiencia de investigación en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, son ejemplos de esos lugares: las calles cortadas por manifestantes y artistas, los vagones y las estaciones de tren y metro utilizados como escenario por artistas y vendedores ambulantes, así como los colectivos urbanos.

La articulación entre lugares y redes se da por la mirada racionalizada que los participantes imprimen a los ritmos temporales y la ocupación de los espacios con el auxilio de los dispositivos móviles. En este contexto, esas herramientas contribuyen a la orientación, la búsqueda de informaciones complementarias y a la conexión con otras personas.

Por medio de la interrelación entre sujetos y objetos, más que mostrar el aspecto diverso y diferenciado de las experiencias de desplazamiento mediadas en Buenos Aires, señalamos elementos que unen las vivencias de esos habitantes. Los relatos de los participantes que evidencian las particularidades de relación y de la interacción entre sujetos y objetos están reunidos de acuerdo con las categorías de Peter Adey (2014c, p. 345), las cuales son: temporalidades, capacidades, proximidades, conocimientos y distribuciones de agencias. Cada una de esas nociones nos reveló aspectos de las conexiones existentes entre la historia de vida de los habitantes, su desempeño diario y sus visiones de mundo.

También desde sus historias y jornadas diarias por la ciudad, notamos que las proximidades son físicas y virtuales. Así también son sus capacidades, en las cuales pudimos percibir el carácter múltiple y diferenciado por la óptica de los migrantes. Nos pareció interesante advertir que la noción de conocimientos es un factor importante para leer los regímenes de agencia. En general, podemos decir que los habitantes que se manejan con alto grado de conocimiento tienden a determinar las acciones y el control de su movilidad. Obviamente, en espectros más amplios de análisis, si consideramos que la estructura física de transporte está puesta a disposición de los habitantes, notamos las limitaciones de las libertades personales.

Nuestro relato trajo especificidades que tanto evidencian la continuidad, cuanto revelan las rupturas del movimiento de las personas en la ciudad. Si el cuerpo está expuesto a esas vulnerabilidades, la mirada a las prácticas sociales de

desplazamiento debe también considerarlas. Eso configura la noción de comunicación en movilidad que desarrollamos en este relato.

Los resultados de nuestro trabajo reafirman el argumento de Caggiano y Segura de que “la producción y reproducción de espacios van de la mano de la producción y reproducción de alteridades y de los modos de desafiarlas” (Caggiano & Segura, 2014, p. 40). Más que situar el hallazgo de esos autores en el ámbito de las tecnologías de información y comunicación, identificamos particularidades que condicionan esos procesos.

Las estructuras de comunicación y movilidad moldean las experiencias diarias de desplazamiento, condicionando modos de vida. Las tecnologías de comunicación, que actúan como mediadores de este proceso, potencian los parámetros que operan en la constitución de esos moldes. En este contexto, los dispositivos móviles contribuyen al desempeño racionalizado de sujetos, objetos e ideas, pero no transforman las lógicas de funcionamiento. La clasificación de la capacidad de hipertextualidad de las aplicaciones que analizamos como no secuenciales y de lógica estructural es una evidencia de eso.

A pesar de eso, la experiencia mediada de desplazamiento no siempre se da dentro de esos parámetros. La evidencia más clara de eso en nuestro trabajo es el sentido subversivo de los lugares. En el caso de los artistas callejeros y de los vendedores informales que actúan en los vagones de subte, las prácticas de hacer música y vender golosinas exigieron modos de organización distintos a los planeados previamente por el Estado. Para el poder estatal, responsable por planear, mantener y controlar los flujos en esos espacios, esas actividades representan problemas, porque muestran las limitaciones de las estructuras creadas y revelan aspectos inusitados de lo social, exponiendo también la lógica restrictiva que opera en la constitución de los sistemas de movilidad.

En *Carne y Piedra* (1997, p. 24), Richard Sennett sostiene que la configuración de los espacios de la ciudad moderna, al igual que la tecnología moderna, traen a la luz “problemas profundamente enraizados en la civilización occidental al concebir espacios para el cuerpo humano en los que los cuerpos son conscientes unos de otros”. Para él, la pantalla del ordenador y las islas de la periferia son consecuencias espaciales de problemas no resueltos anteriormente en las calles, plazas, casas, iglesias, ciudades, etc.



Por eso, sostenemos la necesidad de ampliar cuantitativamente las experiencias investigadas y profundizar análisis capaces de plantear lo social y las lógicas de obliteración de las desigualdades ya en el proceso de planificación de las estructuras de comunicación y movilidad. Solamente así, creemos que es posible el desempeño de experiencias mediadas de desplazamiento más igualitarias y eficientes. Además, entendemos que la realización de estudios centrados en determinadas localidades o poblaciones puede contribuir a resultados más precisos que sirvan de base para la elaboración de políticas públicas con impactos positivos en la realidad de esos locales.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ¿Qué es el plan de Movilidad Sustentable? (2018). Retrieved November 15, 2018, from <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/que-es-el-plan-de-movilidad-sustentable>
- Adey, P. (2010). *Mobility*. London, New York: Routledge.
- Adey, P., Bissell, D., Hannam, K., Merriman, P., & Sheller, M. (Eds.). (2014a). Section Four - Materialities. In *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 265–344). London and New York: Routledge.
- Adey, P., Bissell, D., Hannam, K., Merriman, P., & Sheller, M. (Eds.). (2014b). Section Three - Spaces, systems, infrastructures. In *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 183–264). London and New York: Routledge.
- Adey, P., Bissell, D., Hannam, K., Merriman, P., & Sheller, M. (2014c). *The Routledge Handbook of mobilities*. London and New York: Routledge. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.11.004>
- Agnew, J. (2002). *Place and Politics in Modern Italy*. Chicago and London: The University of Chicago Press.
- Aguado, J. M. (2013). La industria de contenido en la era post-PC: horizontes, amenazas y oportunidades. In J. Canavilhas (Ed.), *Notícias e Mobilidade: O Jornalismo na Era dos Dispositivos Móveis*. Covilhã, Portugal: Livros LabCom.
- Aguado, J. M., Feijóo, C., & Martínez, I. J. (2013). *La comunicación móvil: hacia un nuevo ecosistema digital. Comunicación* (Vol. 50).
- Aguado, J. M., & Martínez, I. J. (2008). La comunicación móvil en el ecosistema informativo: de las alertas SMS al mobile 2.0. *Tripodos. Com: Revista Digital de Comunicació*, (23), 107–118. Retrieved from <http://www.raco.cat/index.php/Tripodos/article/viewArticle/118915/1%5Chttp://www.raco.cat/index.php/Tripodos/article/download/118915/154119>
- Aguado, J. M., & Martínez, I. J. (2014). The relationship is the medium: understanding media in the mobile age. In *Living inside social mobile information* (pp. 77–107). Dayton: Boston University.
- Aguado, J. M., Martínez, I. J., & Cañete-Sanz, L. (2015). Tendencias evolutivas del contenido digital en aplicaciones móviles. *El Profesional de La*

- Información*, 24(6), 787–796. <https://doi.org/10.3145/epi.2015.nov.10>
- Alalu, M. (2017). Movilidad y género: Uso de bicicletas públicas en Buenos Aires. Retrieved November 15, 2018, from <https://medium.com/@martinalalu/movilidad-y-género-uso-de-bicicletas-públicas-en-buenos-aires-cd0b303eeab>
- Altman, I., & Low, S. M. (1992). Place attachment: a conceptual inquiry. In I. Altman & S. M. Low (Eds.), *Place Attachment* (pp. 1–12). New York: Plenum Press.
- Amar, G. (2011). *Homo mobilis: la nueva era de la movilidad*. Buenos Aires: La Crujía.
- Appadurai, A. (2001). *La modernidad desbordada. Dimensiones culturales de la globalización*. Montevideo y Buenos Aires: Ediciones Trilce - Fondo de Cultura Económica.
- Augé, M. (1995). *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. London: Verso.
- Augé, M. (2002). *El viajero subterráneo: un etnólogo en el metro*. Gedisa.
- Augé, M. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona, España: Editorial Gedisa.
- Barbosa, S., & Mielniczuk, L. (2013). *Jornalismo e tecnologias móveis*. Covilhã, Portugal.: Livros LabCom.
- Bardoel, J., & Deuze, M. (2001). Network Journalism: converging competencies of old and new media professionals. *Australian Journalism Review*, 23(2), 91–103. Retrieved from <http://www.pscw.uva.nl/deuze/pibl9.htm>
- Baudrillard, J. (2003). *Passwords*. New York: Verso.
- Benjamin, W. (1973). *The flaneur: Charles Baudelaire. A lyric poet in the era of high capitalism*. New Left Book.
- Bolter, J. D. (2003). Theory and Practice in New Media Studies. In G. Liestól, A. Morrison, & T. Rasmussen (Eds.), *Digital Media Revisited. Theoretical and Conceptual Innovations in Digital Domains* (pp. 15–34). Cambridge: MIT Press.
- Bradshaw, P. (2014). Instantaneidade: efeito da rede, jornalistas mobile, consumidores ligados e o impacto no consumo, produção e distribuição. In J. Canavilhas (Ed.), *WebJornalismo. 7 Características que marcam a diferença* (pp. 111–136). Covilhã, Portugal: Livros LabCom.

- Braga, A. A., & Duarte Rodrigues, A. (2015). Pensamento Sistêmico-Ecológico: Luhmann, McLuhan e o Sujeito. In *Encontro da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação* (Vol. 24, pp. 1–21). Brasília, DF. Retrieved from [http://www.compos.org.br/biblioteca/bragaerodriguescompos2015\\_2824.pdf](http://www.compos.org.br/biblioteca/bragaerodriguescompos2015_2824.pdf)
- Brown, B., Green, N., & Harper, R. (2002). *Wireless World: Social and Interactional Aspects of the Mobile Age*. London: Springer.
- Brown, K. M., Dilley, R., & Marshall, K. (2008). Using a head-mounted video camera to understand social worlds and experiences. *Sociological Research Online*, 13(6), 1–15. <https://doi.org/10.5153/sro.1818>
- Büscher, M., Urry, J., & Witchger, K. (2011). *Mobile Methods*. (M. Büscher, J. Urry, & K. Witchger, Eds.). New York: Routledge.
- Caggiano, S., & Segura, R. (2014). Migración, fronteras y desplazamientos en la ciudad. Dinámicas de la alteridad urbana en Buenos Aires. *Revista de Estudios Sociales*, (48), 29–42. <https://doi.org/10.7440/res48.2014.03>
- Camacho, K. (2005). La brecha digital. In A. Ambrosi, V. Peugeot, & D. Pimienta (Eds.), *Palabras en juego. Enfoques Multiculturales sobre las Sociedades de la Información* (pp. 61–70). París: C & F Éditions.
- Canavilhas, J. (2003). Webjornalismo: considerações gerais sobre jornalismo na web. *Biblioteca Online Ciências Da Comunicação*. Retrieved from [http://www.bocc.ubi.pt/pag/\\_texto.php?html2=canavilhas-joao-webjornal.html](http://www.bocc.ubi.pt/pag/_texto.php?html2=canavilhas-joao-webjornal.html)
- Canavilhas, J. (2007). *Webnoticia: proposta de modelo periodístico para la WWW*. (J. Canavilhas, Ed.). Covilhã, Portugal.: Livros LabCom.
- Canavilhas, J. (2008). Cinco Ws e um H para o jornalismo na Web. *Revista Prisma*, 7(Dez.), 153–172.
- Canavilhas, J. (2009). Contenidos informativos para móviles: estudio de aplicaciones para iPhone. *Revista Textual & Visual Media*, 2, 61–80.
- Canavilhas, J. (2013a). Contenidos periodísticos en el ecosistema líquido: entre la convergencia y la divergencia. In F. Irigaray (Ed.), *Webperiodismo en un ecosistema líquido*. Rosario, Argentina: Laborde Libros Editor.
- Canavilhas, J. (2013b). *Notícias e Mobilidade: O Jornalismo na Era dos Dispositivos Móveis*. (J. Canavilhas, Ed.). Covilhã, Portugal.: Livros LabCom.

- Canavilhas, J. (2014a). Hipertextualidade: novas arquiteturas noticiosas. In J. Canavilhas (Ed.), *WebJornalismo. 7 Características que marcam a diferença* (pp. 3–24). Covilhã, Portugal: Livros LabCom.
- Canavilhas, J. (2014b). *WebJornalismo. 7 Características que marcam a diferença*. (J. Canavilhas, Ed.). Covilhã, Portugal.: Livros LabCom.
- Canavilhas, J., & Rodrigues, C. (2017). *Jornalismo móvel. Linguagem, gêneros e modelos de negócio*. Covilhã, Portugal.: Editora LabCom.IFP.
- Canavilhas, J., & Santana, D. (2011). Jornalismo para plataformas móveis de 2008 a 2011: da autonomia à emancipação. *Revista Líbero*, 14(28), 53–66.  
Retrieved from <https://ubithesis.ubi.pt/handle/10400.6/688>
- Castells, M. (1996). *The Information Age: Economy, Society, and Culture*. Oxford: Blackwell.
- Castells, M. (2009). *Communication Power*. Oxford: Oxford University Press.
- Castells, M. (2010). *The Rise of the Network Society* (Vol. I). Massachusetts: Wiley-Blackwell Publishing. <https://doi.org/10.2307/1252090>
- Castells, M. (2013). *Rede de indignação e esperança: movimentos sociais na era da internet*. Zahar.
- Castells, M., Fernandez-Ardevol, M., Qiu, J. L., & Sey, A. (2007). The Mobile Communication Society - A global perspective. *International Workshop on Wireless Communication Policies and Prospects A Global Perspective*, 97(1), 0–321. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.2007.00592.x>
- Codina, L. (2003). Hiperdocumentos: composición, estructura y evaluación. In J. D. Noci & R. Salaverría (Eds.), *Manual de redacción ciberperiodística* (pp. 141–194). Barcelona: Ariel.
- Crang, M. (2011). Tourist: moving places, becoming tourist, becoming ethnographer. In T. Cresswell & P. Merriman (Eds.), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects* (pp. 205–224). Surrey, England: Ashgate.
- Cresswell, T. (2001). Introduction: Theorizing Place. In G. Verstraet & T. Cresswell (Eds.), *Intersecting: Place, Sex and Race. Mobilizing Place. Placing Mobility: The Politics of Representation in a Globalized World*. (pp. 11–32). Amsterdam: Rodolpi.
- Cresswell, T. (2004). *Place: a short introduction*. Malden, Oxford and Carlton: Blackwell.

- Cresswell, T. (2006). *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. London: Routledge.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 17–32. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- Cresswell, T. (2011). The Vagrant/Vagabond: the curious career of a Mobile subject. In T. Cresswell & P. Merriman (Eds.), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects* (pp. 239–254). Surrey, England: Ashgate.
- Cresswell, T. (2014). Friction. In *The Routledge Handbook of Mobilities*. London: Routledge.
- Cresswell, T., & Merriman, P. (2011). *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Surrey, England: Ashgate.
- Criolo. (2012). Criolo - “Nó Na Orelha” International Tour 2012 - YouTube. Retrieved November 22, 2017, from <https://youtu.be/IGIjNKMrKOk?t=6m38s>
- Cunha, R. (2017). *Design da Informação e Inovação em Produtos Jornalísticos para Tablets*. Covilhã, Portugal.: Livros LabCom.
- Dant, T. (2014). Drivers and passengers. In P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 367–375). London and New York: Routledge.
- de Certeau, M. (1986). *The practice of everyday life*. University of California Press.
- de Souza e Silva, A., & Frith, J. (2010). Locative mobile social networks: Mapping communication and location in urban spaces. *Mobilities*, 5(4), 485–505. <https://doi.org/10.1080/17450101.2010.510332>
- de Souza e Silva, A., & Sheller, M. (2015). *Mobility and Locative Media: Mobile Communication in Hybrid Spaces*. London and New York: Routledge. <https://doi.org/10.1177/1461444815609591a>
- Deleuze, G. (2011). *Gilles Deleuze from A to Z*. Cambridge: The MIT Press.
- Deuze, M., & Witschge, T. (2017). Beyond journalism: Theorizing the transformation of journalism. *Journalism*. <https://doi.org/10.1177/1464884916688550>
- Dewsbury, J.-D. (2014). Loiterer. In P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 429–438). London and New York: Routledge.

- Díaz Noci, J., & Salaverría, R. (2003). *Manual de redacción ciberperiodística*. Barcelona: Ariel.
- du Gay, P., Hall, S., Janes, L., Mackay, H., & Negus, K. (1997). *Doing culture studies. The story of the Sony Walkman*. London, Thousand Oaks and New Delhi: Sage Publications.
- Durr Missau, L. (2015). Periodismo en dispositivos móviles: una contribución para la movilidad urbana por medio del paradigma de la religancia. In F. Irigaray & A. Lovatto (Eds.), *Producciones transmedia de no ficción. Análisis, experiencias y tecnologías* (pp. 91–102). Rosario, Argentina: UNR Editora. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario.
- Ecobici - Buenos Aires Ciudad. (2018). Retrieved June 13, 2018, from <http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici>
- Edensor, T. (2011). Commuter: mobility, rhythm and commuting. In T. Cresswell & P. Merriman (Eds.), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects* (pp. 189–204). Surrey, England: Ashgate.
- Elliot, A. (2016). Gender. In *Keywords of Mobility. Critical engagements*. New York and Oxford: Berghahn.
- Eyzaguirre, L. B. (2012). Dispositivos móviles como modelo de comunicación alternativa. In *Comunicación y regeneración democrática. Actas IV Congreso Ulepicc España. Universitat Jaume I de Castellón*. (pp. 740–753). Castellón.
- Eyzaguirre, L. B. (2013). Comunicación y movilidad para el desarrollo. *Communication Papers*, 3, 38–50.
- Farman, J. (2014a). Locative Media. In P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 233–242). London and New York: Routledge.
- Farman, J. (2014b). *The mobile story: narrative practices with locative technologies*. (J. Farman, Ed.). New York and London: Routledge.
- Faulconbridge, J. (2014). The executive. In P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 376–387). London and New York: Routledge.
- Feijóo, C., Maghiros, I., Abadie, F., & Gómez-Barroso, J. L. (2009). Exploring a heterogeneous and fragmented digital ecosystem: Mobile content. *Telematics and Informatics*, 26(3), 282–292. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1016/j.tele.2008.11.009>

- Fidalgo, A., & Serra, P. (2003). O jornalista multimédia do século XXI. *Informação e Comunicação Online Jornalismo Online*, 1, 117–134. Retrieved from [http://www.labcom-ifp.ubi.pt/ficheiros/20110829-fidalgo\\_serra\\_ico1\\_jornalismo\\_online.pdf](http://www.labcom-ifp.ubi.pt/ficheiros/20110829-fidalgo_serra_ico1_jornalismo_online.pdf)
- Firmino da Silva, F. (2015). *Jornalismo móvel*. Salvador: Edufba.
- Fortier, A.-M. (2014). Migration Studies. In P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities*. London and New York: Routledge.
- Fortunati, L. (2013). The Human Body, Communication, and the New Media. In N. Grandjean & C. Lobet-Maris (Eds.), *Corps et Technologies. Penser l'hybridité* (pp. 111–130). Bruxelles: Peter Lang.
- Fortunati, L. (2014a). The new frontiers of mobile media: theoretical insights on their possible developments. In *Handbook of Mobile Communication Studies* (pp. 57–76). Boston, MA: Boston University.
- Fortunati, L. (2014b). Understanding the role of mobile media: models and theories. In G. Goggin & L. Hjorth (Eds.), *The Routledge Companion to Mobile Media*. London: Routledge.  
<https://doi.org/10.4324/9780203434833.ch2>
- Fortunati, L., Katz, J. E., & Riccini, R. (2003). *Mediating the human body*. Mahwah, New Jersey and London: Lawrence Erlbaum Associates, Inc. Retrieved from <http://books.google.com/books?id=xBexP8glTt4C>
- García Canclini, N. (1997). *Imagarios urbanos*. Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- García de Torres, E., & Pou Américo, M. J. (2003). Características de la comunicación digital. In J. Díaz Noci & R. Salaverría (Eds.), *Manual de redacción ciberperiodística* (pp. 49–80). Barcelona: Ariel.
- Glantz, P., Bertschi, S., & Locke, C. (2005). *Thumb Culture. The Meaning of Mobile Phones in Society*. Bielefeld: Transcript.
- Goggin, G. (2012). The iPhone and Communication. Cultural Technologies, Mobile Communication, and the iPhone. In L. Hjorth, J. Burgess, & I. Richardson (Eds.), *Studying Mobile Media* (pp. 11–27). London and New York: Routledge.
- Google, & Ipsos. (2012). The New Multi-Screen World. Retrieved November 13, 2017, from <http://www.thinkwithgoogle.com/research-studies/the-new-multi->



screen-world-study.html

- Grieco, M., & Urry, J. (2011). *Mobilities: new perspectives on transport and society*. Surrey, England: Ashgate.
- Gutiérrez, A. (2009). La movilidad de la metropolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires. In *Egal 2009*. Montevideo: Universidad de la República. Retrieved from <http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/85.pdf>
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? *Bitácora*, 21(2), 61–74.
- Haddon, L., & Green, N. (2009). *Mobile Communications: An Introduction to New Media*. Oxford and New York: Berg. Retrieved from [http://brunel.summon.serialssolutions.com/link/0/eLvHCXMwQ4wAwMqDxPR0IyKKA0tzQxNdY\\_DFbohBA5HKejdRBhk31xBnD92kotK81Jx46PhGvImxGeiUKT7PFf4hWqaO6U1sBrP8\\_yxiAgD5qiga](http://brunel.summon.serialssolutions.com/link/0/eLvHCXMwQ4wAwMqDxPR0IyKKA0tzQxNdY_DFbohBA5HKejdRBhk31xBnD92kotK81Jx46PhGvImxGeiUKT7PFf4hWqaO6U1sBrP8_yxiAgD5qiga)
- Hamil, L., & Lasen, A. (2005). *Mobile World. Past, Present and Future*. Dordrecht: Springer.
- Hannam, K., Sheller, M., & Urry, J. (2006). Mobilities, immobilities, and moorings. *Mobilities*, 1(1), 1–22.
- Heidegger, M. (1997). *Ser y Tiempo*. Fondo de Cultura Económica.
- Hine, C. (2004). *Etnografía virtual*. Barcelona: Editorial UOC.
- Holdsworth, C. (2014). Child. In P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 421–428). London and New York: Routledge.
- Irigaray, F., Ceballos, D., & Manna, M. (2013). *Webperiodismo en un ecosistema liquido*. Retrieved from <http://rephip.unr.edu.ar/handle/2133/2315>
- Jensen, O. B. (2009). Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. *Mobilities*, 4(1), 139–158. <https://doi.org/10.1080/17450100802658002>
- Jirón, P. (2009a). *Mobility on the move: Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile*. London School of Economics and Political Science (United Kingdom). Retrieved from <http://etheses.lse.ac.uk/2325/>
- Jirón, P. (2009b). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: Un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. *SCL | Espacios, Prácticas y Cultura Urbana*.
- Jirón, P. (2011). On becoming “la sombra/the shadow.” In M. Büscher, J. Urry, &

- K. Witchger (Eds.), *Mobile Methods* (pp. 36–53). New York: Routledge.
- Jirón, P. (2012). Transformándome en la “Sombra.” *Bifurcaciones. Revista de Estudios Culturales Urbanos*, 10, 1–14.
- Jirón, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad : vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile 1, 74, 53–74.
- Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010a). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista Invi*, 25(68), 15–57.
- Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010b). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista Invi*, 25(68), 15–57. Retrieved from <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=25816623004>
- Katz, J. E. (2003). *Machines that Become Us: The Social Context of Personal Communication Technology*. New Brunswick, New Jersey: Transaction.
- Katz, J. E. (2008). *Handbook of Mobile Communication Studies*. Cambridge, Massachusetts and London, England: The MIT Press.
- Katz, J. E. (2014). *Living Inside Social Mobile Information*. Dayton: Boston University.
- Katz, J. E., & Aakhus, M. (2002). *Perpetual Contact: Mobile Communication, Private Talk, Public Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Keil, R. (2014). Diseased. In P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 388–397). London and New York: Routledge.
- Kerckhove, D. de. (1999). *Inteligencias en conexión: hacia una sociedad de la web*. Barcelona: Gedisa Editorial.
- Larsen, J., & Urry, J. (2008). Networking in mobile societies. In J. O. Bærenholdt & B. Granås (Eds.), *Mobility and Place: Enacting Northern European Peripheries* (pp. 89–101). Farham: Ashgate.
- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.
- Laurier, E., Brown, B., & McGregor, M. (2016). Mediated Pedestrian Mobility: Walking and the Map App. *Mobilities*, 11(1), 117–134. <https://doi.org/10.1080/17450101.2015.1099900>
- Leary, J. (2014). *Past Mobilities. Archaeological Approaches to Movement and Mobility*. Surrey, England: Ashgate.

<https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

- Lee, E., & Pratt, G. (2011). Migrant worker: migrant stories. In T. Cresswell & P. Merriman (Eds.), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects* (pp. 225–238). Surrey, England: Ashgate.
- Lemos, A. (2013). Espaço, mídia locativa e teoria ator-rede. *Galaxia*, (2010), 52–65. <https://doi.org/10.1590/S1982-25532013000200006>
- Lemos, A., & Josgrilberg, F. (2009a). *Comunicação e mobilidade: aspectos socioculturais das tecnologias móveis de comunicação no Brasil*. Salvador: EDUFBA. Salvador, BA: Edufba. Retrieved from <http://scholar.google.com/scholar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:Comunica?o+e+mobilidade#0>
- Lemos, A., & Josgrilberg, F. (2009b). *Comunicação e mobilidade*. Salvador, BA: Edufba.
- Licoppe, C. (2016). Mobilities and Urban Encounters in Public Places in the Age of Locative Media. Seams, Folds, and Encounters with ‘Pseudonymous Strangers.’ *Mobilities*, 11(1), 99–116. <https://doi.org/10.1080/17450101.2015.1097035>
- Licoppe, C., & Figeac, J. (2015). Direct video observation of the uses of smartphones on the move: reconceptualizing mobile multi-activity. In A. de Souza e Silva & M. Sheller (Eds.), *Mobility and Locative Media: Mobile Communication in Hybrid Spaces* (pp. 48–64). London and New York: Routledge.
- Ling, R. S., & Pedersen, P. E. (2005). *Mobile Communications: Renegotiation of the Social Sphere*. London: Springer.
- Logan, R. K., & Scolari, C. A. (2010). mCommunication: the emergence of mobile communication within the media ecosystem. *Media Ecology*, (9), 169–184.
- Lorenz, M. (2014). Personalização: análise aos 6 graus. In J. Canavilhas (Ed.), *WebJornalismo. 7 Características que marcam a diferença* (pp. 137–158). Covilhã, Portugal: Livros LabCom.
- Maldonado, T. (1998). *Crítica de la Razón Informática*. Barcelona; Buenos Aires; México: Paidós.
- Manovich, L. (2001). *The Language of New Media*. Cambridge, Massachusetts and London, England: The MIT Press. <https://doi.org/10.1386/nl.5.1.25/1>

- Manovich, L. (2013). *Software takes command*. New York, London, New Delhi, Sydney: Bloomsbury.
- Mansvelt, J. (2014). Elders. In P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 398–408). London and New York: Routledge.
- Marcus, G. (1995). Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography. *Annual Review of Anthropology*, 24, 95–117. Retrieved from [www.jstor.org](http://www.jstor.org)
- Marcus, G. (2011). Multi-sited ethnography: Five or six things I know about it now. *Multi-Sited Ethnography: Problems and Possibilities in the Translocation of Research Methods*, 16–34. <https://doi.org/10.4324/978020381015>
- Martín-Barbero, J. (1987). *De los medios a las mediaciones: comunicación, cultura y hegemonía*. Barcelona: Ediciones G. Gill. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Martín-Barbero, J. (2002). *Oficio de cartógrafo. Travesías latinoamericanas de la comunicación en la cultura*. Santiago, Chile: Fondo de Cultura Económica.
- Martín-Barbero, J. (2008). *Dos meios às mediações: comunicação, cultura e hegemonia*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ.
- Martín-Barbero, J. (2009a). As formas mestiças da mídia. Entrevista concedida à Mariluce Moura. *Pesquisa FAPESP Online, São Paulo-SP*, (163), 10–15. Retrieved from <http://revistapesquisa.fapesp.br/2009/09/01/as-formas-mesticas-da-midia/>
- Martín-Barbero, J. (2009b). Preámbulo a un mapa de las mutaciones comunicativas y culturales. In *De los medios a las mediaciones*. Bogotá.
- Martín-Barbero, J. (2009c). Uma aventura epistemológica. Entrevista concedida à Maria Immacolata Vassalo Lopes. *Matrizes*, 2(2), 143–162.
- Massey, D. (1994). *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity Press.
- Massey, D. (1995). The Conceptualization of Place. In D. Massey & P. Jess (Eds.), *A Place in the World? Places, Cultures and Globalization*. New York: Oxford University Press and The Open University.
- Massey, D. (2005). *For Space*. London: Sage Publications.
- Massey, D. (2007). *World city*. Cambridge: Polity Press.
- Mattelart, A. (2007). *La invención de la comunicación* (2 ed.). México, Argentina

- y España: Siglo Veintiuno Editores.
- May, J., & Thrift, N. (2003). *Timespace. Geographies of temporality*. London and New York: Routledge. Taylor & Francis e-Library.
- McCabe, S. (2014). Tourist. In P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 349–357). London and New York: Routledge.
- McLuhan, M. (1985). *La galaxia Gutenberg: la construcción del hombre tipográfico*. Barcelona: Planeta.
- McLuhan, M. (1996). *Comprender los medios media: las extensiones del ser humano*. Buenos Aires: Paidós.
- Meyrowitz, J. (1985). *No Sense of Place: The Impact of Electronic Media on Social Behavior*. Oxford: Oxford University Press.
- Mielniczuk, L. (2001). Características e Implicações do Jornalismo na WEB. In *II Congresso da SOPCOM*. Lisboa.
- Mielniczuk, L. (2003). *Jornalismo na Web: uma contribuição para o estudo do formato da notícia na escrita hipertextual*. PósCOM/UFBA. Retrieved from [http://www.poscom.ufba.br/arquivos/Poscom- Producao\\_Cientiica-Luciana\\_Mielniczuk.pdf](http://www.poscom.ufba.br/arquivos/Poscom- Producao_Cientiica-Luciana_Mielniczuk.pdf)
- Mielniczuk, L., & Palacios, M. (2001). Narrativa Jornalística e Escrita Hipertextual: considerações para um estudo sobre o formato da notícia na Web. In *GT de Jornalismo do X Encontro Nacional da COMPÓS*. Brasília, DF.
- Miller, D., & Slater, D. (2000). *The Internet. An Ethnographic Approach*. Oxford: Berg.
- Morley, D. (2017). *Communications and Mobility: The Migrant, the Mobile Phone, and the Container Box*. Oxford: Wiley-Blackwell Publishing.
- Mountz, A. (2011). Refugees – performing distinction: paradoxical positionings of the displaced. In T. Cresswell & P. Merriman (Eds.), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects* (pp. 255–269). Surrey, England: Ashgate.
- Murray, L., Sawchuk, K., & Jirón, P. (2016). Comparative mobilities in an unequal world: researching intersections of gender and generation. *Mobilities*, *11*(4). <https://doi.org/10.1080/17450101.2016.1211822>
- Nielsen, J. (1993). *Usability Engineering*. San Diego, CA: AP Professional.

- Nielsen, J. (2000). *Designing Web Usability*. Indianapolis, IN: New Riders.
- Nyamnjoh, F., & Brudvig, I. (Eds.). (2016). *Mobilities, ICTs and marginality in Africa. Comparative perspectives*. Cape Town, South Africa: HSRC Press.
- Ohnmacht, T., Maksim, H., & Bergman, M. M. (2009). *Mobilities and Inequality. Transport and society Series*. Surrey, England: Ashgate. <https://doi.org/21http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.07.004>
- Özkul, D. (2015). Location as a sense of place. Everyday life, mobile, and spatial practices in urban spaces. In A. de Souza e Silva & M. Sheller (Eds.), *Mobility and Locative Media: Mobile Communication in Hybrid Spaces* (pp. 101–116). London and New York: Routledge.
- Ozkul, D., & Gauntlett, D. (2014). Locative Media in the City: Drawing Maps and Telling Stories. In J. Farman (Ed.), *The mobile story: narrative practices with locative technologies* (pp. 113–127). New York and London: Routledge.
- Palacios, M. (1999). O que há de (realmente) novo no Jornalismo Online? In *Conferência proferida por ocasião do concurso público para Professor Titular na FACOM/UFBA*. Salvador, BA.
- Palacios, M. (2003). Ruptura, Continuidade e Potencialização no Jornalismo Online: o Lugar da Memória. *Modelos Do Jornalismo Digital*, 1–17.
- Palacios, M. (2010). Convergência e memória: jornalismo, contexto e história. *MATRIZES*, 37–50.
- Palacios, M. (2014). Memória: jornalismo, memória e história na era digital. In J. Canavilhas (Ed.), *WebJornalismo. 7 Características que marcam a diferença* (pp. 89–110). Covilhã, Portugal: Livros LabCom.
- Palacios, M., & Cunha, R. (2012). A taticidade em dispositivos móveis: primeiras reflexões e ensaio de tipologias. *Contemporanea. Comunicação e Cultura*, 10(3), 668–685.
- Palacios, M., & Machado, E. (2003). *Modelos de jornalismo digital*. Salvador: Calandra.
- Pavlik, J. V. (2014). Ubiquidade: o 7.º princípio do jornalismo na era digital. In J. Canavilhas (Ed.), *WebJornalismo. 7 Características que marcam a diferença* (pp. 159–184). Covilhã, Portugal: Livros LabCom.
- Pellanda, E. C. (2012). O tablet como tela transformadora para o rádio e o jornal. In *SBPJor – Associação Brasileira de Pesquisadores em Jornalismo - 10º Encontro Nacional de Pesquisadores em Jornalismo*. Curitiba – Pontifícia

Universidade Católica do Paraná.

- Pink, S. (2001). More visualising, more methodologies: on video, reflexivity and qualitative research. *The Sociological Review*, 49(4), 586–599.  
<https://doi.org/10.1111/1467-954X.00349>
- Portes, A., Roberts, B., & Grimson, A. (2005). *Ciudades latinoamericanas*. Buenos Aires: Prometeo.
- Reguillo, R. (1997). Pensar la ciudad desde la comunicación. Un ejercicio necesario. In J. Galindo & C. Luna (Eds.), *Campo académico de la comunicación hacia una reconstrucción reflexiva*. (pp. 109–132). México: ITESO.
- Reguillo, R. (2015). Ciudad y Comunicación. Densidades, Ejes y Niveles. *Diálogos de La Comunicación*, (47), 1–10.  
<https://doi.org/10.1177/0002716206298521>
- Relph, E. (1976). *Place and Placelessness*. London: Pion.
- Rodríguez, J., & Arriagada, C. (2004). La segregación residencial en la ciudad latinoamericana. *Revista EURE* 29, (89), 5–24.
- Ronsini, V. M. (2010). A perspectiva das mediações de Jesús Martín-Barbero (ou como sujar as mãos na cozinha da pesquisa empírica de recepção). In *19º Encontro Anual da COMPÓS, 2010, Rio de Janeiro. Anais do 19º Encontro Anual da COMPÓS, Puc-Rio* (pp. 1–15). Rio de Janeiro. Retrieved from [http://compos.com.puc-rio.br/media/gt12\\_veneza\\_ronsini.pdf](http://compos.com.puc-rio.br/media/gt12_veneza_ronsini.pdf)
- Rost, A. (2006). *La interactividad en el periódico digital. Comptes Rendus Mathématique*. Universitat Autònoma de Barcelona, Facultat de Ciències de la Comunicació. <https://doi.org/10.1016/j.crma.2005.11.002>
- Rost, A. (2014). Interatividade: Definições, estudos e tendências. In J. Canavilhas (Ed.), *WebJornalismo. 7 Características que marcam a diferença* (pp. 53–88). Covilhã, Portugal: Livros LabCom.
- Salaverria, R. (2005). *Redacción periodística en internet*. Pamplona: Eunsa.
- Salaverria, R. (2014). Multimedialidade: informar para cinco sentidos. In J. Canavilhas (Ed.), *WebJornalismo. 7 Características que marcam a diferença* (pp. 25–52). Covilhã, Portugal: Livros LabCom.
- Salazar, N. B. (2017). Key figures of mobility: an introduction. In *Social Anthropology* (Vol. 25). <https://doi.org/10.1111/1469-8676.12393>
- Salazar, N. B., & Jayaram, K. (2016). *Keywords of Mobility. Critical*

- engagements*. New York and Oxford: Berghahn.
- Sawchuk, K. (2014). Impaired. In P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 409–420). London and New York: Routledge.
- Schwartz, R. (2015). Online place attachment. Exploring technological ties to physical places. In A. de Souza e Silva & M. Sheller (Eds.), *Mobility and Locative Media: Mobile Communication in Hybrid Spaces* (pp. 85–100). London and New York: Routledge.
- Scolari, C. A. (2008). *Hipermediaciones: Elementos para una Teoría de la Comunicación Digital Interactiva*. Barcelona: Gedisa Editorial.
- Scolari, C. A. (2009). Mapping conversations about new media: the theoretical field of digital communication. *New Media & Society*, 11(6), 943–964. <https://doi.org/10.1177/1461444809336513>
- Scolari, C. A., Aguado, J. M., & Feijóo, C. (2012). Mobile Media: Towards a Definition and Taxonomy of Contents and Applications. *International Journal of Interactive Mobile Technologies (IJIM)*, 6(2), 29–38. <https://doi.org/10.3991/ijim.v6i2.1880>
- Scolari, C. A., Aguado, J. M., & Feijóo, C. (2013). Una ecología del medio móvil: contenidos y aplicaciones. In J. M. Aguado, C. Feijóo, & I. J. Martínez (Eds.), *La comunicación móvil: hacia un nuevo ecosistema digital* (pp. 127–154). Barcelona: Gedisa.
- Scolari, C. A., Navarro Güere, H., García, I., Pardo Kuklinski, H., & Soriano, J. (2009). The Barcelona Mobile Cluster: Actors, Contents and Trends. *International Journal of Interactive Mobile Technologies (IJIM)*, 3(3), 47–54. <https://doi.org/10.3991/ijim.v3i3.814>
- Segura, R. (2012). Elementos para un crítica de la noción de segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata. *Quid 16*, 2, 106–132.
- Segura, R. (2014). El espacio urbano y la (re)producción de desigualdades sociales Desacoples entre distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas, (65), 1–42.
- Sennett, R. (1997). *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial.
- Serrano, M. M. (2008). *La mediación social. Edición conmemorativa del 30*



- aniversario*. Madrid: Akal Universitaria.
- Sheller, M. (2014). The new mobilities paradigm for a live sociology. *Current Sociology*, 62(6). <https://doi.org/10.1177/0011392114533211>
- Sheller, M., & Urry, J. (2006a). *Mobile Technologies of the City. The Networked Cities Series*. London and New York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203098882>
- Sheller, M., & Urry, J. (2006b). The new mobilities paradigm, 38, 207–227. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Shneiderman, B. (1998). *Designing the User Interface: Strategies for Effective Human-Computer Interaction*. Boston, MA: Addison-Wesley.
- Silver, D. (2000). Looking Backwards, Looking Forward: Cyberculture Studies 1990–2000. In D. Gauntlett (Ed.), *Web Studies. Rewiring Media Studies for the Digital Age*. London: Arnold.
- Simmel, G. (1969). The metropolis and mental life. In R. Sennett (Ed.), *Classic essays on the culture of cities* (pp. 47–60). Appleton-Century-Crofts.
- Simonsen, K. (2008). Place as encounters: practice, conjunction and co-existence. In J. O. Bærenholdt & B. Granås (Eds.), *Mobility and Place: Enacting Northern European Peripheries* (pp. 13–25). Farham: Ashgate.
- Spinney, J. (2009). Cycling the city: Movement, meaning and method. *Geography Compass*, 3(2), 817–835. <https://doi.org/10.1111/j.1749-8198.2008.00211.x>
- Tellería, A. S. (2017). Transmedia Journalism within mobile devices. In J. Canavilhas (Ed.), *Jornalismo móvel. Linguagem, gêneros e modelos de negócio* (pp. 547–582). Covilhã, Portugal: Livros LabCom.
- Tutić, D., & Frančula, N. (2016). Google Maps State of the Art of the Online Road Map. *Cartography & Geoinformation*, 110–113. Retrieved from <https://hrcak.srce.hr/179807%0A%0A>
- UNESCO. (2018). Migrant/Migration. Retrieved July 27, 2018, from <http://www.unesco.org/new/en/social-and-human-sciences/themes/international-migration/glossary/migrant/>
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*. London and New York: Routledge. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(00\)00042-6](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(00)00042-6)
- Urry, J. (2008). *Mobilities*. Oxford: Blackwell.
- Urry, J., Larsen, J., & Axhausen, K. W. (2006). *Mobilities, networks, geographies*.

- Transport and society Series*. Ashgate.  
<https://doi.org/10.1080/00330120802115391>
- Uteng, T. P., & Cresswell, T. (2008). *Gendered mobilities. Transport and society Series*. Hampshire, England: Ashgate.
- Väätäjä, H., & Egglestone, P. (2012). Briefing news reporting with mobile assignments. *Proceedings of the ACM 2012 Conference on Computer Supported Cooperative Work - CSCW '12*, 485.  
<https://doi.org/10.1145/2145204.2145280>
- W3C. (2018a). Easy Checks - A First Review of Web Accessibility. Retrieved July 18, 2018, from <https://www.w3.org/WAI/test-evaluate/preliminary/>
- W3C. (2018b). Introducción a la Accesibilidad Web. Retrieved July 16, 2018, from <https://www.w3c.es/Traducciones/es/WAI/intro/accessibility>
- Wilken, R., & Goggin, G. (2012). *Mobile Technology and Place*. New York and London: Routledge.
- Williams, R. (1960). *Culture and society, 1780-1950*. New York: Anchor Books.
- Williams, R. (1983). *Keywords: A Vocabulary of Culture and Society*. New York. New York: Oxford University Press. <https://doi.org/10.1057/9780230373464>
- Wirth, L. (1928). *The Ghetto*. Chicago: Chicago University Press.
- Woodward, R., & Neil Jenkins, K. (2014). Soldier. In P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, & M. Sheller (Eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities* (pp. 358–366). London and New York: Routledge.

## **ANEXO I - FORMULARIO PARA MAPEO DE LAS APLICACIONES**

01. Fecha de observación:
02. Nombre la aplicación:
03. Sistema operativo:
04. Categoría en la tienda:
05. Amplitud: ( ) Internacional ( ) Nacional ( ) Local
06. Desarrollado por:
07. Año de creación:
08. Ciudad sede del desarrollador:
09. Idiomas de la aplicación:
10. Número estimado de descargas:
11. URL de la aplicación:
12. URL del desarrollador:
13. Capturas de pantallas de las principales secciones:

## **ANEXO II – GUION DE LAS ENTREVISTAS**

## Entrevista semiestructurada

Nombre y apellido:

Seudónimo:

Fecha:

Ubicación:

Duración:

### Datos Personales

01 - Dirección residencial:

02 - Edad:

03 - Fecha de nacimiento:

03 - Nacionalidad:

04 - Escolaridad:

05 - Estado civil:

06 - Tiene hijos:

07 - Profesión/trabajo remunerado:

08 - Sueldo:

Hasta 1 sueldo mínimo.

Hasta 3 sueldos mínimos.

Hasta 5 sueldos mínimos.

Hasta 7 sueldos mínimos.

Hasta 9 sueldos mínimos.

Más de 9 sueldos mínimos.

09 - ¿Se hace cargo del mantenimiento de la familia?

10 - Género:  masculino  femenino

### Cotidiano

11 - ¿Cómo es tu rutina?

12 - ¿Qué hacés en tus horas de ocio?

13 - ¿Trabajás en otro lugar?

14 - ¿Cuál es la modalidad de transporte que más usás?

15 - ¿Cuál es la modalidad de transporte que preferís usar? ¿Por qué?

16 - ¿Según qué parámetros elegís tus recorridos?

17 - ¿Tenés actividades alternativas en lugares que no sean tu casa y tu trabajo? ¿Cuáles? ¿Dónde?

### **Uso de las aplicaciones**

18 - ¿Qué *app* de teléfono utilizás más para moverte por la ciudad?

19 - ¿Qué *app* de teléfono es tu preferida para usar? ¿Por qué?

20 - ¿Para qué la usás?

21 - ¿Cómo la utilizás?

22 - ¿En qué momentos del día la utilizás?

23 - ¿La utilizás mientras te estás desplazando por la ciudad?

24 - En tu opinión, ¿las *apps* que utilizás son suficientes para que puedas desplazarte por la ciudad con comodidad?

25 - En tu opinión, ¿las *apps* que utilizás son suficientes para que puedas desplazarte por la ciudad con seguridad?

26 - En tu opinión, ¿las *apps* que utilizás son suficientes para que puedas desplazarte por la ciudad con eficiencia?

27 - En tu opinión, ¿cuál es la particularidad de las *apps* que te resulta más útil?

28 - ¿Cuál es la característica de las *apps* que podrían ser desarrolladas?

### **Migración**

29 - ¿De dónde sos? ¿Hace cuanto tiempo que vivís en Buenos Aires?

30 - ¿Por qué mudaste a Buenos Aires?

31 - ¿Cómo estás acá? ¿Por qué?

32 - ¿Te sentís adaptado?

33 - ¿Cómo fue la adaptación?

34 - ¿Pensás en volver a tu local/ciudad/país? ¿Por qué?

### **Experiencia**

35 - ¿Te resulta costoso moverse por Buenos Aires? ¿Por qué?

36 - ¿Te parece difícil moverse por Buenos Aires? ¿Por qué?

37 - ¿Ya estuviste en alguna situación de incomodidad mientras te movías por la ciudad? ¿Cómo fue?

38 - ¿Ya presenciaste alguna situación de incomodidad mientras te movías por la ciudad? ¿Cómo fue?

**ANEXO III – DOCUMENTO DE CONSENTIMIENTO**

## CONSENTIMIENTO DE PARTICIPACIÓN EN INVESTIGACIÓN DE TESIS

“Comunicación y movilidad urbana: propuestas de contenido informativo y periodístico para dispositivos móviles a partir de la experiencia de desplazamiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires-ARG”

### 1. Información sobre la investigación de tesis

Usted ha sido invitado/a a participar de una investigación que enfoca la experiencia de movilidad de habitantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires mediada por dispositivos móviles.

La información que usted proporcione en las entrevistas y en los videos grabados quedará registrada en una grabación de audio o en video y será sometida a análisis, en total confidencialidad. No será conocida por nadie fuera del investigador/a responsable y su profesor/a guía (director de tesis). Su participación se dará con el acompañamiento de los desplazamientos realizados por un día o más, de acuerdo con lo conformado entre usted y el investigador, en el cual estará utilizando unos anteojos con una cámara de video incorporada por la cual serán grabados aspectos de los desplazamientos hechos. Mientras se realizan los desplazamientos el investigador hará preguntas sobre su cotidiano.

La información producida en esta investigación será mantenida en estricta confidencialidad. Una vez firmado el consentimiento de participación, a cada persona se le asignará un seudónimo. Solo si el propio entrevistado/a lo solicita, se mantendrán los datos sin modificar. Al analizar la información se producirá un informe final, donde se mantendrá igualmente el anonimato de los/as entrevistados/as.

Le estoy invitando a participar de esta investigación de forma voluntaria, teniendo derecho a retirarse del estudio en cualquier momento sin que ello le afecte de ninguna forma. Lo único que le puedo ofrecer es conocer los avances y resultados de la misma y una copia del documento final. También si usted lo desea y solicita podrá contar con una copia de la entrevista escrita o en video. Usted no tiene que aceptar participar de esta investigación y tiene el pleno derecho a preguntar ahora o durante el transcurso de su participación cualquier duda que le surja.

Este documento es una garantía de que usted no corre ningún riesgo, y que su participación en esta investigación no le significará ningún gasto de dinero. Por lo tanto, no se anticipan riesgos ni beneficios directamente relacionados con esta investigación.

Muchas gracias por su aporte.

#### Contacto:

Investigador: Lucas Durr Missau

Dirección:

- Castelli 51, departamento 2. Once. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina

- R. Clemente Pinto, 285, depto 402. Bairro Camobi. Santa Maria-RS, Brasil.

Teléfono: +55 55 997202063 - Correo electrónico: lucas.durr@gmail.com

Director de tesis: Dr. Alejandro Rost (Universidad Nacional del Comahue)

### 2. Documento del Consentimiento

**Participante:**

Declaro haber leído la información descrita, y que mis preguntas acerca de la investigación de tesis han sido respondidas satisfactoriamente. Al firmar este documento, indico que he sido informado/a de la investigación: “Comunicación y movilidad urbana: propuestas de contenido informativo y periodístico para dispositivos móviles a partir de la experiencia de desplazamiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires-ARG” y que consiento voluntariamente participar entregando mis opiniones en una entrevista. Entiendo que tengo el derecho de retirarme del estudio en cualquier momento sin que ellos me afecten de ninguna forma.

Nombre del participante:

Firma: \_\_\_\_\_

Cuidad y fecha:

**Persona que coordina la aprobación del consentimiento informado:**

Confirmando que he explicado la naturaleza y el propósito de la investigación de tesis a la persona participante, y que ha dado su consentimiento libremente. Le he proporcionado una copia de este documento completo de Consentimiento Informado.

Nombre coordinador:

Firma: \_\_\_\_\_

Ciudad y fecha: