



EURE

ISSN: 0250-7161

eure@eure.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

Pellicer, Isabel; Vivas-Elias, Pep; Rojas, Jesús
La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona
EURE, vol. 39, núm. 116, enero, 2013, pp. 119-139
Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19625670005>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona

Isabel Pellicer. Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, España.

Pep Vivas-Elias. Universidad Oberta de Catalunya, Barcelona, España.

Jesús Rojas. Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, España.

RESUMEN | Somos territoriantes, radicantes, *transumers*, viajeros en la ciudad global. Con estas figuras damos forma y significado al espacio urbano contemporáneo. Dicho espacio y las prácticas que le dan lugar se relacionan con los constantes movimientos, flujos e interconexiones de personas, objetos, datos, ideas y mercancías, vinculándose directamente con el paradigma de la movilidad y con la lógica radicante. En este contexto es necesario el uso de la metodología móvil, ya que es la que mejor se adapta al movimiento de las ciudades contemporáneas y de sus habitantes. Este artículo trata de esta cuestión. Se define la metodología móvil, y se muestra, mediante dos técnicas móviles concretas: la observación participante y la deriva, cómo esta metodología es especialmente útil para estudiar el contexto urbano actual y las prácticas que en él se dan, ya que comparte la lógica constitutiva de los fenómenos estudiados.

PALABRAS CLAVE | ciudad global, movilidad, sociología urbana.

ABSTRACT | *We are territoriantes, radicants, transumers, travelers in the global city. With these figures we give shape and meaning to the contemporary urban space. Such space and the practices that give rise to it are related to the constant movements, flows and interconnections of people, things, data, ideas and goods presently under way, thus being directly linked to the paradigm of mobility and the radicant logic. In this context, it is necessary to use mobile methodology, the best suited to the contemporary cities and their inhabitants. This paper deals with this issue. Mobile methodology is defined and its practices are shown through two specific mobile techniques: participant observation and drift. The paper also highlights how this methodology is especially useful for studying the current urban context and the practices that take place there, as it shares the constitutive logic of the phenomena studied.*

KEY WORDS | *global city, mobility, urban sociology.*

Recibido el 15 de octubre de 2010, aprobado el 25 de julio de 2012

E-mail: Isabel Pellicer, pellicer.isabel@gmail.com | Pep Vivas-Elias, pvivasi@uoc.edu | Jesús Rojas, jrojasar@uoc.edu

Ryan Bingham (caracterizado por George Clooney en *Up in the air*, 2010) recorre toda Norteamérica transitando por aeropuertos, hoteles y coches de alquiler llevando todo lo que necesita en una simple maleta de ruedas. Este personaje se ha convertido en un territoriante, un habitante consumidor de la metrópolis global a tiempo parcial (Muñoz, 2008); una persona que no se ancla a un lugar concreto y que se “acomoda” en el “estar en tránsito continuo y permanente”; un habitante de la ciudad global que, a la vez que se desplaza, usa diferentes dispositivos móviles para comunicarse, para interactuar y para moverse más rápidamente. Ryan no sólo ejemplifica perfectamente a aquellas personas que se dedican a viajar por motivos de trabajo en la época actual. También es símbolo, mediante las prácticas sociales que desarrolla en la película, de la colectividad social actual y del papel que desempeña la movilidad en la construcción de las identidades personales y colectivas. Este vivir y “apropiarse” de lo móvil es lo que caracteriza las dinámicas urbanas y sociales de las ciudades contemporáneas.

Con este artículo pretendemos alcanzar diferentes objetivos. El primero, delinear algunas de las prácticas características de la ciudad contemporánea y la forma en que, al ponerlas en funcionamiento, por un lado, las personas ejercen el rol de territoriantes, radicantes, *transumers*, viajeros, etcétera; y, por otro, dan forma y construyen colectivamente el espacio. Así, pues, tanto dicho espacio como dichas prácticas están imbricados con los constantes movimientos, flujos e interconexiones de personas, cosas, datos, ideas, mercancías, etcétera, que se dan en la urbe actual; y, también, están estrechamente relacionados con el paradigma de la movilidad (Urry, 2007; Sheller & Urry, 2006). El segundo objetivo, y como efecto del primero, es destacar el uso de la metodología móvil en las ciencias sociales y su importancia para el estudio de la ciudad global, una ciudad en la que la movilidad y las transformaciones urbanas adquieren especial relevancia. El tercero, presentar y profundizar en dos técnicas de investigación móviles concretas: la observación participante y la deriva. Ambas herramientas de recogida de datos están en sintonía con el movimiento y son sensibles a las necesidades que plantean los estudios sociales y urbanos actuales. Debido a que reflexionamos ampliamente en el texto, el segundo y el tercer objetivo se convierten en los dos ejes centrales que articulan este trabajo. El cuarto, ejemplificar, mediante dos casos concretos de estudio (el aeropuerto y el metro de Barcelona), cómo se usan estas dos técnicas de investigación en el contexto urbano actual; junto con esto, se presentan algunos datos sobre dinámicas y prácticas urbanas y sociales que se producen en la urbe, donde la movilidad y el intercambio (de datos, personas y mercancías), tanto interurbanos como intraurbanos, articulan el tejido urbano y social.

La sociedad “en tránsito”: paisajes móviles, performativos e interconectados

El mundo social, a lo largo de su historia, se ha construido gracias al movimiento, y ello pese a que “el concepto de sociedad presenta un grave defecto: reifica y cristaliza los fenómenos sociales [y] su verdadero significado no reside en su solidez

sino precisamente en su fluidez, su carácter maleable” (Wallerstein, 1996, pp. 82–83). De alguna manera, “la relación que establecemos entre nosotros, el espacio, el tiempo y el lugar, está mediatizada por nuestro movimiento en el mundo social y material” (Fincham, McGuinness & Murray, 2010, p. 1). Así pues, habitamos en un mundo caracterizado y mediatizado por las corrientes de flujos, de personas, ideas, bienes, imágenes, información, y un largo etcétera. No es difícil encontrar multitud de ejemplos cotidianos de desplazamientos físicos o virtuales: sólo hace falta reflexionar un segundo para pensar o imaginar múltiples prácticas cotidianas que son posibles gracias a las distintas formas de interconexión que las personas tienen a su alcance.

En consecuencia, la naturaleza de lo móvil está estrechamente imbricada con las interacciones, prácticas, formas y conexiones sociales. Como apunta Careri (2002), “el término ‘recorrido’ se refiere al mismo tiempo al acto de atravesar (el recorrido como acción de andar), la línea que atraviesa el espacio (el recorrido como objeto arquitectónico) y el relato del espacio atravesado (el recorrido como estructura narrativa)” (p. 25). Por tanto, son muchos, socialmente, los andares que se realizan por la ciudad y, por medio de ellos se trazan muchas trayectorias, se recopilan muchas historias sobre la cotidianidad de la urbe y, a la vez, mediante los desplazamientos, las personas escriben e inscriben acerca de la ciudad y sobre ella.

Los andares y la marcha dan, así, forma al modo cómo los lugares son habitados y utilizados. Para Certeau (1999), mientras que un lugar, como una calle, por ejemplo, es estable y ordenado, un espacio existe sólo gracias a los movimientos, gracias a las velocidades. Se activa por el conjunto de los movimientos que se producen allí. El espacio, como tal, y el espacio urbano, en particular, son, pues, los lugares ‘performativos’ por excelencia (Morris, 1988, pp. 36–37, citado en Urry, 2000, p. 65).

Por tanto, la característica fundamental de la ciudad actual, y a su vez de la sociedad, es su constante e interminable transformación.

Asimismo, la sociedad “en tránsito” se debe considerar como una realidad *carpe diem*, como una maraña de instantes y momentos inciertos, como una red fluida y fugaz, anclada en un presente que está en (re)construcción permanente. La existencia y la experiencia social urbana de cada persona y de las colectividades pueden considerarse un viaje que se convierte en algo indesligable de la propia subsistencia humana. Así pues, la trayectoria, el desplazamiento, el movimiento, el viaje, el recorrido, etcétera, no sólo constituyen una característica de lo “individual”, sino que también inciden en nuestra forma de ser seres sociales y colectivos.

Algunas de las particularidades de esta sociedad “en tránsito” son la proliferación de nuevas formas, procesos y relaciones sociales, económicas, culturales y políticas que posibilitan no solamente que algunas personas habiten en más de un hogar, en un tiempo muy reducido; sino también la apropiación/desapropiación simultánea de multiplicidad de lugares a partir del trasladar con ellas algunas pertenencias. Este fenómeno es definido como ‘ubicuidad social’ (Muñoz, 2010). Según sus parámetros, las formas de relación social se dibujan desde los espacios que posi-

bilitan nuestras trayectorias cotidianas: se producen en el instante en que se usa un lugar de forma fugaz e instantánea y mediante la proliferación de nodos y espacios que, en las ciudades contemporáneas, permiten la interconexión, posibilitando así la forma de vida actual. Entre tales nodos y espacios, que han aparecido o ganado protagonismo en la globalización, están, por ejemplo, los aeropuertos, los metros, los locutorios, etc.

En consecuencia, se postula que la “teoría del viaje” está más vigente que nunca, porque aunque la persona no se “desplace físicamente”, el contexto social, en el que se encuentra, está en permanente movimiento. Como explica Onfray (2007),

en el avión, el barco, el tren, el coche, etc., se comparte un espacio común: el tiempo de pasaje de un punto a otro. La cabina del vuelo, el pontón, el vagón, la banqueta, la cabina ofrecen ocasiones de proximidad, incluso de promiscuidad, que fuerzan la relación o constriñen la conversación. En este microcosmos comunitario se juega una intersubjetividad limitada en el tiempo. Desde la llegada del aeropuerto, del puerto, de la estación, del aparcamiento, esta sociedad se deshace la mayoría de las veces. Se desmorona, tan pronto, que las razones aleatorias de estar ensamblada desaparecen (p. 38).

Pero el viaje, como se ha dicho, va mucho más allá: está en las experiencias cotidianas de movilidad que posibilitan relaciones, desencuentros, apropiaciones y desapropiaciones de los espacios “inter” e “intra” urbanos. Asimismo, la sociedad “en tránsito” está relacionada, íntimamente, con el paradigma de la movilidad (Urry, 2007; Sheller & Urry, 2006), que también enfatiza las complejas interdependencias entre esas diferentes movilidades, y los muchos, voluntarios o forzados, temporales o a largo plazo, agradables o problemáticos momentos de inmovilidad que suponen, que pueden construir y contingentemente mantener conexiones sociales por múltiples y variadas distancias (Urry, 2007). Además, ello hace que los “movimientos” que hacen esas (in)movilidades constitutivas de relaciones económicas, sociales y políticas sean interesantes para el estudio, destacando cómo los discursos que pueden priorizar una u otra de dichas movilidades (como, por ejemplo, la creencia de que el negocio tiene que ser hecho ‘cara a cara’) simplifican —más que explicar— dichas relaciones (Büscher & Urry, 2009, p. 102). Las relaciones, las interacciones, las prácticas sociales incorporan la lógica del cambio constante y del movimiento y, por tanto, los procesos sociales y urbanos también deben tener en cuenta la característica fundamental de lo móvil para analizar cómo se construyen dichos procesos.

Así, esta sociedad “en tránsito” encuentra nuevas maneras de relacionarse con la ciudad, teñidas por la naturaleza móvil de la realidad social, determinada por la era de los flujos migratorios, de la interconexión y del desplazamiento propio o de familiares y amigos, que directa o indirectamente también inciden en la vida de las personas, a nivel tanto global como local. Como Bégout (2008) enuncia: “El sistema liberal en su desarrollo reclama con insistencia seres literalmente a la deriva, sin lazo ni vínculo, que puedan en cualquier momento, al cabo de una sola llamada telefónica, ser enviados al otro lado del mundo” (p. 74) o del país. A ello agrega que “todo el mundo está llamado a convertirse en un ser migratorio e itinerante, lanzado a las carreteras y al tránsito, en función del trabajo y sus oportunidades,

siguiendo el flujo de los capitales como los *bobos* seguían, a comienzos del siglo XX, las obras móviles a través de la inmensidad del territorio americano” (p. 75).

Es así como la sociedad contemporánea recupera viejas figuras literarias y sociales de la ciudad moderna: el *flâneur* de Poe (“El hombre de la multitud”), de Hoffman (*La atalaya del primo*), de Baudelaire (*El pintor de la vida moderna*) y de Benjamin (*París, capital del siglo XIX*); el viajante de Cortázar (“Manuscrito hallado en un bolsillo”) y de Saramago (*Viagem a Portugal*); o también, el nómada de Genet (*Diario de un ladrón*). Figuras que emergían de las ciudades de finales del siglo XIX y principios del XX y del movimiento que les dio forma. Figuras que se convertían en metáforas de las ciudades de tiempos pasados y que, a la vez, se usaban para describir los problemas y las carencias de las urbes del momento. En la ciudad actual, el desplazamiento, la metamorfosis y la movilidad constante han provocado que los habitantes de las ciudades se hayan transformado en ciudadanos a tiempo parcial de múltiples emplazamientos urbanos. Las personas se han convertido en territoriantes. “El territoriante no es sólo el habitante o residente de un lugar; también es usuario de otros lugares, visitante —intensivo o extensivo— de otros lugares; establece su relación con el espacio metropolitano a partir de un criterio de movilidad (...); es habitante de geografías variables en ciudades de geometría variable; habita entre lugares más que habitante de un lugar” (Muñoz, 2008, p. 28). Y, también, los ciudadanos han adoptado las características de los radicantes.

El radicante puede sin daño separarse de sus raíces primeras, volver a aclimatarse: no existe un único origen sino arraigamientos sucesivos, simultáneos o cruzados. (...) El radicante se pone en camino sin disponer de ningún espacio donde volver: no existe en su universo ni origen ni fin, excepto los que decida fijarse para sí mismo. Se puede llevar consigo fragmentos de identidad, a condición de que se los trasplante en otros suelos y que acepte su permanente metamorfosis (Bourriaud, 2009, pp. 57–58).

Las personas se han convertido en *transumers*; esto es,

consumidores guiados por la adquisición de más experiencias en un universo no fijo, para la búsqueda de aquel entretenimiento o descubrimiento que anhele la sensación de aburrimiento. Consumidores con un estilo de vida progresivo y voluntariamente transitorio, en el que la ansiedad por la propiedad de objetos y posesiones no tiene lugar. El universo de lo fijo es remplazado, en cambio, por una nueva obsesión (...) donde el objetivo es más la acumulación de tantas experiencias y historias como sea posible (Muñoz, 2010, p. 86).

Estas figuras, y otras muy parecidas (el inmigrante, el exiliado, el turista, el errante urbano), dominan la cultura urbana contemporánea (Bourriaud, 2009): se trata de figuras cuya característica común es la capacidad de convertir los desplazamientos en un estilo de vida, que se adapta a los mismos, integrándolos en la lógica de una trayectoria adaptativa.

Las prácticas sociales de los ciudadanos no sólo han cambiado con relación a la movilidad física; también han sido modificadas por las posibilidades que la tecnología ofrece. Ello ha modelado y propiciado nuevas formas de relaciones sociales, de consumo, de trabajo, posibilitando a la vez los desplazamientos, los trayectos y

los movimientos virtuales. En este sentido, la sociedad “en tránsito” incorpora no sólo el movimiento formal o físico sino también el virtual, que, en cierta forma, determina al real y nos transforma en usuarios y consumidores de múltiples emplazamientos de manera simultánea.

Estas nuevas prácticas de la sociedad actual han convertido en obsoleta la antigua lógica que regía las tradicionales fronteras espacio y tiempo; se ha modificado, ha cambiando la forma de entender y relacionarnos con los espacios. En el imaginario colectivo sobreviven algunas “supuestas” estabilidades, como elementos que dan una cierta coherencia e inmovilidad a las realidades sociales y urbanas. Estas estabilidades tienen tendencia a la desaparición. “Certezas”, como vivir siempre en el mismo sitio, tener la misma pareja toda la vida, jubilarse en la empresa en la que se empezó a trabajar (Sennett, 1999), y un largo etcétera, han dejado de serlo. El contexto actual se corresponde con un mundo cambiante, donde pocas cosas permanecen estables, donde los cambios se suceden de una manera acelerada y donde todo es efímero. Las estabilidades, o elementos sociales que se mantenían más o menos invariables en el tiempo están desapareciendo, al ponerse en revisión constantemente a causa de ciertos efectos colaterales de los procesos mundiales (como las políticas económicas y sociales, las nuevas estrategias de producción, la crisis y los desastres globales... que modifican el panorama mundial y global en un tiempo muy reducido). Bauman (2006) nos habla de una sensación de ansiedad generalizada, ansiedad causada por lo que puede ocurrir en cualquier parte de manera inesperada. Si a esta ansiedad, este miedo líquido, le sumamos los múltiples cambios que a lo largo de nuestra vida experimentamos, tenemos algunos de los elementos que sustentan la forma de vida actual.

En consonancia, hay que substituir la lógica de las estabilidades por la lógica radicante¹: una lógica que se basa en los trayectos, en el proceso, en el camino, en el viaje, en las etapas, en cómo se produce y reproduce la cotidianidad y, por ende, lo social y la ciudad, desde lo movedizo y desde lo que ocurre en la metamorfosis permanente; una lógica que tenga en consideración el movimiento constante y que sea la alternativa a la estabilidad, a la reificación y a la cristalización de lo social. Esa es justamente su condición de posibilidad.

Es desde el interior de la lógica radicante que se debe observar y comprender cómo se construye y se vive la ciudad actual. La investigación social no debe permanecer ajena a esta lógica, debe ser sensible a los fenómenos que estudia y a sus procesos de naturaleza maleable y efímera. La investigación social tiene que, en consecuencia, incorporar el movimiento como característica principal de sus herramientas metodológicas, adaptándose a estas nuevas formas de relación. Es necesario el uso de metodologías y técnicas de investigación que permitan vencer las

1 La lógica radicante, que subyace a la figura del radicante de Bourriaud (2009), es aquella que tiene en cuenta los trayectos, las inestabilidades, la precariedad y las formas errantes propias de la época global. Con esta denominación se quiere resaltar el dinamismo y la manera de vivir y entender el mundo, enfatizando las trayectorias, la interconexión y el desplazamiento, resaltando la creación del cambio, la importancia del tener lugar como constructor del presente. En resumen, esta lógica pretende dar respuesta a la naturaleza móvil y dinámica de los fenómenos sociales actuales.

dificultades que presenta la movilidad. Como Urry (2007) apunta, para las ciencias sociales, acostumbradas a trabajar con “sociedades” y otras formas de arraigo permanente o semipermanente, es complejo pasar a pensar procesos (y metodologías) que tienen que ver con el movimiento y el flujo constante de información. Esta necesidad también queda planteada en Fincham, McGuinness y Murray (2010): “No es apropiado usar métodos que, por su propia naturaleza, se empeñan en acomodar el reto contextual que supone un mundo compuesto de prácticas móviles” (p. 7), sino que deben usarse métodos y técnicas que compartan la misma lógica, la misma forma de ver y entender la sociedad contemporánea que la produce (Sheller & Urry, 2006; Büscher & Urry, 2009, 2010; Urry, 2007; Delgado, 2002; Fincham, McGuinness & Murray, 2010). En definitiva, en el contexto actual hay que optar por el uso de técnicas móviles que permitan experimentar y vivenciar la ciudad, formar parte de lo que ocurre en ella. De esta manera, el investigador no “verá” pasar las escenas, sino que se convertirá en un integrante más de ellas y las vivirá como tales (como ilustran las Figuras 1 y 2). Esta experiencia será esencial para el desarrollo de cualquier proyecto de investigación que pretenda acercarse a la metropolis actual.

FIGURA 1 Formando parte del movimiento (Viviéndolo desde dentro)



FUENTE ELABORACIÓN PROPIA.

FIGURA 2 Estando estáticos, y hasta cierto punto obstruyendo el flujo (Viviéndolo desde fuera)



FUENTE ELABORACIÓN PROPIA.

Definiendo la metodología móvil

Como ya se ha especificado, las personas son habitantes y practicantes de una sociedad “en tránsito”, regida por la lógica radicante. En la realidad urbana, metamorfoseada, transformada, transmutada hasta la saciedad, sobresalen las figuras citadas. De la modernidad rescatamos la figura del *flâneur*, y nos convertimos en viajeros que, con placer, buscamos observar minuciosamente la ciudad para disfrutar —mientras investigamos— de las inacabables trayectorias cotidianas. De la posmodernidad destacamos que las personas se han convertido en territoriantes, radicantes y *transumers*. Las figuras y la lógica de lo móvil se relacionan directamen-

te con una metodología que tenga en cuenta el movimiento, es decir, con métodos de investigación que también necesitan estar en movimiento (Urry, 2007; Büscher & Urry, 2009; Fincham, McGuinness & Murray, 2010; Büscher, Urry & Witchger, 2010). Se requieren métodos que permitan al investigador convivir con lo móvil, formar parte del flujo y de la lógica que los rige; observar el proceso desde su interior y en el momento en que se produce para entenderlo y analizarlo. En definitiva, se trata de acercarse al estudio de la vida urbana, a cómo se vive y cómo se construye la ciudad actual, teniendo presente la necesidad de usar técnicas de investigación que tengan en consideración, por un lado, la transformación física y social de los espacios; y por otro, la velocidad y la aceleración propia de la sociedad actual.

Büscher y Urry (2009, 2010), Bruner (2005), y Hein, Evans y Jones (2008) subrayan la necesidad de potenciar la metodología móvil en las ciencias sociales. Proponen diferentes técnicas de investigación móvil, como, por ejemplo, “el seguimiento a las personas”, “el caminar con”, la etnografía móvil, diarios de tiempo y de espacio, imagería de los espacios o los lugares, la descripción de lugares, la memoria de los lugares, “el seguimiento de los objetos”, etcétera. En este sentido, sostenemos que hay aspectos importantes sobre la metodología móvil que hay que tener en cuenta y que vale la pena clarificar:

- a) No hay que descuidar la tradición móvil de las técnicas de investigación social tradicionales. A las técnicas móviles que están relacionadas directamente con la geografía, la sociología y la antropología, hay que añadir la recuperación o el uso de algunas técnicas móviles “clásicas” en las ciencias sociales, como, por ejemplo, la observación participante y la deriva, entre otras.
- b) Se debe incorporar el carácter intrínsecamente cualitativo de la metodología móvil: la característica que define la realidad social es, justamente, su movilidad. Los investigadores de la ciudad y de lo social no pueden escapar a dicha característica, debido a que forman parte de lo móvil; por ende, tanto la metodología como las técnicas que usan incorporan, de forma intrínseca, esta cualidad.
- c) Hay que ofrecer una definición clara y precisa de lo que entendemos por metodología móvil. Autores como Büscher y Urry (2009, 2010), Fincham, McGuinness y Murray (2010) reflexionan sobre la metodología móvil de una manera amplia y enumeran algunas técnicas concretas y algunos ejemplos interesantes.

En el marco de las anteriores consideraciones, se propone que la metodología móvil es un tipo de aproximación cualitativa que capta la transformación de la sociedad y de lo urbano desde su interior, que indaga sobre el movimiento y la transformación de lo social. Y, también, que es aquella metodología cualitativa que capta la transformación de la ciudad en su proceso, que indaga sobre el movimiento cuando tanto la técnica como el investigador están en movimiento. En definitiva, la metodología móvil es un tipo de metodología cualitativa que permite observar los diferentes fenómenos sociales y urbanos mientras se están produciendo, al mismo tiempo que se forma parte de ellos.

CUADRO 1 Técnicas móviles en las ciencias sociales

TÉCNICAS QUE TIENEN POR OBJETO EL ANÁLISIS DEL MOVIMIENTO	TÉCNICAS EN LAS CUALES EL INVESTIGADOR ESTÁ EN MOVIMIENTO
La entrevista semiestructurada, el grupo de discusión, la historia de vida, las fuentes documentales, la observación participante, los diarios de tiempo y de espacio, la imaginaria de los espacios o los lugares, la descripción de lugares, la memoria de los lugares, la simulación, etcétera.	La deriva, la observación participante, “el seguimiento a las personas”, “el caminar con”, la etnografía móvil, “el seguimiento de los objetos”, la entrevista en movimiento, la simulación en movimiento, la realidad aumentada, etcétera.

FUENTES BÜSCHER Y URRY (2009); BÜSCHER, URRY Y WITCHGER (2010).

A continuación se muestran dos ejemplos de técnicas de investigación móviles, que permiten a los investigadores sociales y urbanos observar e interpretar la sociedad contemporánea.

La observación participante y la deriva: dos ejemplos de técnicas móviles²

En este apartado se reflexiona sobre dos técnicas para el estudio de la ciudad: la observación participante y la deriva. Nuestra intención es reflexionar sobre ellas, mostrar aportes y debilidades de cada una, comparándolas y haciendo emerger los puntos en común y sus principales diferencias. Se profundiza en la deriva, debido a que su origen es crítico, lúdico y festivo, y en este artículo se presenta como una técnica móvil de investigación social.

La observación participante implica, en el caso de los estudios urbanos, la inmersión activa del investigador en la ciudad, con el objetivo de obtener el mayor número de datos sobre ella. La función principal de esta técnica es garantizar su acceso privilegiado a los significados que los actores construyen y asignan a su mundo, por medio de un acercamiento a las prácticas que allí se realizan. En la observación participante se observa *in situ* y se busca compartir experiencias en el ambiente que se estudia (Platt, 1982). Esta técnica, en el contexto urbano actual, permite al investigador formar parte y estar en contacto con los diversos procesos y los trayectos que se producen en ese ámbito.

El investigador que adopta esta técnica requiere de una doble perspectiva. Por un lado, debe mirar y actuar como participante; y por otro, como observador. Para lograr esa doble experiencia, el observador participante de la ciudad debe intervenir simultáneamente como miembro de ella y como “extraño” a ella. De esta forma, el

2 Antes de empezar, un breve apunte sobre el método en el que se encuentran inscritas ambas técnicas de recogida de datos. Se trata de investigación etnográfica. Las etnografías “muestran las vidas de los actores sociales construyendo diferentes espacios y temporalidades, los diversos signos que no solamente organizan la percepción sino que contribuyen, con diferenciado poder, a construir el mundo que nos rodea y establecen una especial relación con el exterior, caracterizando los lugares, a veces instituyéndolos” (Vergara, 2001, p. 8). Por la especificidad del contexto en el que se realiza el contexto urbano, se trata de una etnografía urbana (Delgado, 2002).

investigador no se limita a observar el espacio, sino que también se propone formar parte de lo que ocurre en él: se genera así una participación interna o activa, en permanente proceso lanzadera, que funciona como observación sistematizada natural de grupos reales o comunidades en su vida cotidiana, y que emplea la estrategia empírica y las técnicas de registro cualitativas. Como señalan Velasco y Díaz de Rada (1997, p. 103), “el investigador nunca trabaja sólo como investigador; trabaja también como vecino, como amigo, como desconocido, como hombre o mujer, (...) y con otros papeles que él se haya forjado o que le haya conferido el grupo que analiza y con el que convive” o en el espacio por el cual se desplaza. Mediante esta técnica se pueden observar las actividades comunes y corrientes de las personas; esto es, facilita que la observación se produzca en los contextos urbanos cotidianos, con interacciones, prácticas sociales y comportamientos igualmente naturales, justo tal y como ocurren. Al respecto, y según precisa Delgado (1995), “el [investigador] debe estar consciente de que la sociedad tiende a aprender reglas culturales que se convierten en hábitos” (p. 149).

Esta técnica de recogida de datos supone un acercamiento al objeto de estudio y, a la vez, un proceso de socialización por medio de la técnica. Cuando se usa, el investigador se convierte en un intérprete y un conocedor de aquello que analiza, por lo que es capaz de interiorizar y compartir la lógica radicante. Es entonces cuando se genera conocimiento: ocurre cuando se produce la transformación del investigador en un miembro competente del espacio que analiza, al participar y vivir, de una manera íntima, con él. En la sociedad “en tránsito”, la observación participante ofrece la oportunidad de formar parte de los desplazamientos diarios que están relacionados con los procesos y los fenómenos urbanos y sociales que son objeto de investigación. De esta manera, se le abre al investigador la posibilidad de comprender los distintos recorridos y trayectos que realizan las personas y cómo mediante ellos se construyen los significados sociales de la ciudad, a la vez que se ve envuelto en las prácticas cotidianas relacionadas con su tema de estudio.

La deriva se presenta en este artículo como una técnica de recogida de datos específica para el estudio de la ciudad. Su origen se asocia con la Internacional Situacionista (Debord, 1958). Esta técnica es un tipo de observación participante que permite captar el movimiento desde el movimiento. La deriva supone también una reflexión sobre las formas de ver y de experimentar la vida urbana. Así, mediante la deriva, el investigador se escapa de la prisión de la rutina cotidiana y se deja llevar por las ciudades, siguiendo caminos y trayectos inciertos. Mediante la deriva, las situaciones urbanas se miran de una forma nueva y radical, por el paseo. Certeau (1999) consideraba que “el acto de caminar es al sistema urbano lo que el habla es al lenguaje”. Y lo que la deriva pretende es recoger la multiplicidad de los “actos de habla” (Searle, 1980) de la ciudad para su posterior análisis.

La característica principal de la deriva es que no se acota el campo de observación. Sólo se escoge el entorno urbano objeto de estudio, por el cual se va a derivar. Durante la caminata se recogen los datos, a modo de texto/discurso. La trayectoria/relato permite al investigador reconocer e interpretar los aspectos urbanos y

sociales. Así pues, mediante la deriva y gracias al movimiento, al deambular, al traslado, se recopila información sobre la ciudad, que posteriormente será analizada. El investigador que usa esta técnica adopta el modo de actuar del *flâneur* (Baudelaire, 1994; Benjamín, 1927), transformándose de paseante en “observador más directo e investigador de los significantes de la ciudad” (Frisby, 2007, p. 49). Frisby resalta el carácter productor de esta figura: “como observador urbano, el *flâneur* ‘va a hacer botánica al asfalto’, a recoger y registrar imágenes urbanas, interacciones y tipificaciones sociales” (p. 51).

En la deriva, el investigador renuncia durante un tiempo más o menos largo a desplazarse o actuar por los motivos habituales vinculados a los quehaceres diarios o de ocio, con el objetivo de dejarse llevar por las sollicitaciones de los espacios y los encuentros que a ellos corresponden (Debord, 1958). De alguna manera, el investigador busca alienarse para poder observar con una mirada crítica. Mediante esta técnica se pretende captar la información que el espacio desprende, información que en una observación más focalizada podría pasar inadvertida.

Lo fundamental es, como proponía Debord (1958), que mediante la deriva puedan observarse las situaciones urbanas de una forma nueva, radical, realizándose una lectura de la ciudad acorde con esa observación. La deriva, según Vivas, Pellicer y López (2008, pp. 132–133), “como técnica y en lo que implica a nivel epistemológico, [supone] la renuncia a una mirada totalizadora y genérica sobre el espacio urbano, para detenerse en la importancia que las prácticas sociales efímeras, invisibles e insignificantes puedan tener para la comprensión [de este espacio]”.

Esta técnica ha sido tildada como una práctica lúdico-festiva de escaso aporte científico, fruto de que en algunas ocasiones se ha perdido de vista su objetivo: la recolección de datos para leer y acercarse con una mirada interrogadora y de carácter crítico a lo urbano³. Es decir, se ha dejado de lado su carácter consciente, lo que se pretende con ella, que es la recopilación de datos para luego analizarlos y responder a la pregunta o preguntas derivadas del objetivo de la investigación realizada. La técnica de la deriva es sustancialmente distinta a la *flânerie* de Baudelaire, tanto en la forma como en su objetivo y en la actitud y propósito del ‘investigador’, aunque comparte con ella el interés por lo urbano (el enigma que hay que descifrar), la producción de lecturas de la ciudad, y el dejarse abstraer por las sollicitudes del territorio. La deriva va más allá del paseo, del deambular, diferenciándose cualitativamente de ellos porque apunta al reconocimiento de ciertos efectos del contexto urbano (Perinola, 1972).

En resumen, con el uso de la observación participante se trata de ir buscando el movimiento y la transformación social. La técnica de la deriva nos propone ir encontrando el movimiento y la transformación social, fruto de observar con una mirada interrogadora, crítica y atenta a los detalles, lo que ocurre en dichos pro-

3 El recurso a la deriva, cuando se la realiza con rigor y sistematización, no implica, en ningún caso, que esta observación de lo urbano deba quedar en una mera descripción o deleite estético. Según Perinola (1972), “no se parece al deambular de los surrealistas, una experiencia meramente urbana” (p. 25). A partir de ella se obtiene información valiosa del espacio, siendo una técnica de estudio que no altera el espacio ni los flujos que en él se dan, ya que el investigador que la usa los sigue, se involucra y forma parte de ellos.

cesos. En definitiva, se propone, con ambas técnicas, mirar de nuevo, o mirar de manera diferente, la ciudad y los espacios urbanos: transitarlos y reinterpretarlos, cuestionando los discursos que de ella y ellos afloran. Ambas técnicas generan datos descriptivos, y pueden resultar complementarias para el estudio de lo urbano. Con la deriva se capta lo que ocurre en los espacios urbanos por los que se deambula, capturando el movimiento estando en movimiento; y con la observación participante se busca la comprensión de los significados y de las prácticas. Por lo que cada una aporta, es útil que, para el estudio de los espacios urbanos contemporáneos, se utilicen ambas técnicas de manera complementaria.

CUADRO 2 Aspectos claves de la observación participante y de la deriva

OBSERVACIÓN PARTICIPANTE	DERIVA
Elegir el “campo urbano” por observar.	Elegir el punto de inicio.
Fijar días y horarios de la estancia en el campo.	Fijar el tiempo de “perdida” por la ciudad.
Participar e interactuar con la situación y los protagonistas.	Disfrazarse de <i>flâneur</i> y dejarse llevar por las oscilaciones de la ciudad.
Usar herramientas de recogida de datos que permitan una observación eficaz (notas de campo, grabadora, cámara digital, etcétera).	Usar herramientas de recogida de datos que provoquen una deriva efectiva (grabadora, cámara de video, etcétera).
Intentar observar con detalle y con mirada interrogadora todo lo que acontece.	Intentar observar en detalle y con mirada interrogadora todo lo que acontece.
Traducir y “pasar a limpio” la información recopilada durante la jornada de observación.	Traducir y “pasar a limpio” la información recopilada durante la deriva.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Aplicando las técnicas móviles a la ciudad actual

La urbe y, por ende, la sociedad, sufren una metamorfosis diaria ilimitada. Este aspecto condiciona que, en la actualidad, las instituciones y los conceptos sociales no sean “fijos”. Las estructuras y las concepciones de lo social, y de la ciudad, son móviles, maleables y en proceso de constante transformación. Debido a que las ciudades, y las sociedades, se transforman permanentemente, se impone el uso de una metodología y, por ende, unas técnicas de investigación que nos permitan recoger “datos sociales” que a la vez que se desplazan, se mueven, se deslizan, se están transformando, transmutando, metamorfoseando. Así pues, en este apartado queremos ejemplificar el uso de estas técnicas en una ciudad/sociedad móvil y que se transforma cotidianamente. A lo largo del trabajo se subraya que la observación

participante y la deriva, dos técnicas móviles para el estudio de la ciudad actual, son sumamente aconsejables si se quiere investigar lo urbano, ya que ellas permiten que el investigador estudie los procesos urbanos formando parte del movimiento, dejándose llevar por los flujos que se producen y traspasan la ciudad. En el estudio que aquí se presenta, la puesta en práctica de estas dos técnicas se concretará en una ciudad (Barcelona) y en dos infraestructuras de la misma (el metro y el aeropuerto).

Los criterios de elección de esta urbe y de estas dos infraestructuras están relacionados con su carácter transformador y móvil. Barcelona, a lo largo de las últimas décadas, ha experimentado un proceso urbanístico, social y económico muy importante, que la ha llevado a erigirse como una de las capitales de Europa. Según el informe del consistorio municipal, algunas cifras actuales (2009) ponen de manifiesto este carácter global de la urbe. El área de Barcelona es la sede de 467.000 empresas; la ciudad localiza más de un millón de puestos de trabajo y su área de influencia concentra cerca de 2,5 millones de trabajadores; el área de Barcelona concentra 113 centros tecnológicos y de investigación, 33 infraestructuras para la innovación y 9 instalaciones científicas y técnicas de referencia internacional; la ciudad recibe 6,7 millones de visitantes (2008), distribuidos en partes iguales entre el turismo vacacional y el de negocios; es la primera destinación de cruceros de los puertos del Mediterráneo, con más de dos millones de pasajeros; Barcelona ocupa la tercera posición en la escala mundial de organización de ferias y congresos, con un total de 280.000 metros cuadrados de superficie destinada a exposiciones y cerca de 700.000 asistentes a congresos. Para poder sustentar estas cifras, este flujo de personas, de mercancías y bienes económicos, de ideas sociales, se están ampliando diferentes infraestructuras: aeropuerto, metro, redes de trenes de cercanía y de alta velocidad, puerto, entre otras.

En este contexto, para aplicar ambas técnicas, hemos elegido:

- a) El aeropuerto de Barcelona, por la ampliación de sus instalaciones cuando entró en funcionamiento la nueva terminal, en junio de 2009; y porque es una infraestructura que, durante ese mismo año, registró un tráfico de 27.421.682 pasajeros, 278.981 operaciones y 89.815 toneladas de carga.
- b) La red del metro de Barcelona, por la constante ampliación de su red. Por ejemplo, durante 2009 entraron en funcionamiento las líneas 9 y 10 —que estarán entre las mayores de Europa— y en 2010 se finalizó la ampliación de dos líneas (L2 y L5). También se la eligió porque registró un total de 361,65 millones de viajeros en 2009, y representa un emplazamiento vital que sostiene el entramado urbano y social del área metropolitana.

Las cifras señaladas muestran cómo el aeropuerto y el metro se han convertido en dos de las principales infraestructuras estratégicas que soportan una parte muy importante de Barcelona como ciudad global. Por tanto, ambas son espacios icónicos en el sentido apuntado por Gottdiener (2001), Adey y Bevan (2006) y Sheller y Urry (2006).

En el caso del aeropuerto de Barcelona, se decidió que la técnica más adecuada

para observarla, con las terminales elegidas (T1 y T2), era la observación participante. Los criterios de selección de esta técnica estaban relacionados con el objetivo de observar las prácticas y uso del espacio por parte de los usuarios de dicha infraestructura. Lo que la observación participante permite, en este caso, es el acceso y acercamiento a los significados que los actores construyen y asignan a su mundo, permitiendo al investigador formar parte de lo que en el aeropuerto sucede y estar en contacto con ello.

Para analizar la red del metro de Barcelona (L1, L2, L3, L4, L5) se consideró que la técnica apropiada era la deriva. Los motivos de selección de esta técnica estaban relacionados con la voluntad de analizar qué ocurre y cómo se construye este emplazamiento urbano vital en la articulación de la red urbana y social actual, es decir, de este espacio de tránsito (Pellicer, Rojas y Vivas, 2010). La deriva permitió recopilar discursos y prácticas que tenían lugar en él.

Observando la nueva terminal 1 y la antigua terminal 2 del aeropuerto de Barcelona

La construcción de la nueva terminal del aeropuerto (T1), y su reciente entrada en funcionamiento, significaron una excelente oportunidad para iniciar una observación participante de un nuevo espacio urbano, y ello por diferentes motivos. En primer lugar, porque permitiría analizar el tipo de prácticas y movilidades que se llevan a término en un espacio que se acaba de inaugurar. Es decir, cómo se usa y se practica un espacio de nueva construcción con unas determinadas características arquitectónicas y unas específicas intenciones económicas y sociales; por ejemplo, convertirse en un *hub* europeo de referencia. Una segunda razón que llevó a elegirlo fue la posibilidad de estudiar cómo la tecnología está integrada en el edificio y cómo potencia y participa en la gestión de las prácticas y las movilidades sociales. En esa misma línea, se quería indagar de qué forma los usuarios que están en tránsito, y los que no, usan las tecnologías en sus trayectos o en sus momentos de espera. Por otro lado, la antigua terminal (T2) del aeropuerto posibilitó observar otras realidades que quedaron al descubierto, tales como las personas “sin techo” que viven en el aeropuerto, poniendo de manifiesto las carencias del sistema poscapitalista.

El trabajo de observación se inició en diciembre de 2009 en la T1 y en marzo de 2010 en la T2. El uso de una técnica como la observación participante implicó que los investigadores, cuando se encontraban en el “campo aeroportuario”, fueran, a la vez, usuarios de las terminales. Ello significó también que se aprovechó cualquier viaje para profundizar todavía más en alguno de los objetos de estudio. Se amplió la información recopilada conversando con cinco informadores.

Derivando por las líneas de la red del metro de Barcelona

El metro de Barcelona, como el de muchas otras ciudades —es decir, sus trenes, estaciones, intercambiadores, andenes y vestíbulos—, conforma una realidad urbana y social repleta de personas que provocan una multiplicidad e infinidad de

trayectos, viajes, transbordos, etcétera. Además, es un eje de movilidad ciudadana que está en permanente transformación y adecuación a las necesidades y los avances tecnológicos. Este hecho nos permitió observar la evolución y las nuevas maneras de pensar y vivir estos espacios.

Al igual que en el caso del aeropuerto, se pretendía indagar sobre el tipo de prácticas y de movilidades que se llevan a término en la infraestructura del metro, y cómo la tecnología integrada en la estructura de las estaciones, trenes, intercambiadores y otros de sus componentes, potencia y participa en la gestión de prácticas y movilidades. Se quería observar cómo los usuarios que están en tránsito en el metro, y los que no, usan las tecnologías en sus trayectos o en sus momentos de espera.

El periodo de derivar por el metro de Barcelona se inició el año 2006 y se alarga hasta hoy. Cada vez que se realiza una deriva, se programa el lugar de inicio de la misma. Con ello aseguramos la variabilidad de líneas, de estaciones, de intercambiadores por los cuales pasear y obtener una mayor versatilidad de prácticas y de flujos de usuarios.

Prefacio de Barcelona mediante sus desplazamientos

La amalgama de fragmentos e informaciones sobre el aeropuerto y el metro reflejan una realidad híbrida y compleja, teñida de un conjunto de prácticas sociales y urbanas que están relacionadas con el movimiento, con el flujo de usuarios y con las nuevas tecnologías. Lo tecnológico se desdibuja y se imbrica en estos espacios y con sus usuarios. A continuación, se detallan brevemente algunos aspectos de una realidad urbana como la de Barcelona, que se encuentra en cualquier parte del mundo.

La movilidad colectiva debe ser segura y, en todo momento, las prácticas y las trayectorias sociales están sujetas a la vigilancia. La disposición de elementos de control (cámaras de vídeo, policía, empresas de seguridad, personal del aeropuerto, etcétera) provoca una serie de efectos concretos. El primero, asegurar que en el interior de estos espacios sólo se lleven a cabo las prácticas sociales que están permitidas en ellos. El segundo, que los usuarios tengamos la sensación de estar seguros cuando usamos estos espacios, cuando estamos viajando (aunque no sepamos, de forma cierta, si los dispositivos funcionan o están atentos). El tercero, que aunque tenemos la sensación de estar en un espacio privado (o semiprivado), nuestras trayectorias y nuestras prácticas son, al estar vigiladas y controladas en todo momento, cada vez más públicas y visibles. Con relación a este último efecto, se destaca que los espacios del aeropuerto y del metro entran en continuidad con el espacio público de la ciudad, no solamente por la vigilancia y el control, sino también por el tipo de prácticas (de consumo, de ocio, de relación, etcétera) que realizamos en tales estructuras de movilidad.

En estos espacios existe una normativa específica sobre el comportamiento colectivo esperado. Se regulan todos los aspectos relacionados con lo que se puede y no se puede hacer durante el tiempo de uso de la instalación, y durante el tiempo de trayecto. Así, la normativa cívica que regula el uso del espacio público de la ciu-

dad se conecta directamente con las diferentes normativas que regulan el uso del espacio del aeropuerto y del metro. Con ello se asegura que las prácticas y movi-
lidades estén normativizadas desde el momento preciso en que cruzamos el umbral
de nuestras casas.

Así pues, como seres sociales “interiorizamos” aquellas prácticas que podemos
llevar a cabo en estos espacios de movilidad, y aquellas que no están permitidas. Se
entra y se usa estos espacios realizando los rituales de paso esperados, sin que im-
porte (aparentemente) que, por ejemplo, una persona de seguridad nos registre, una
cámara de videovigilancia controle cuando se usa el wc, una máquina detecte ele-
mentos metálicos y sustancias prohibidas en el arco de control, y así por delante.

Se hace evidente que las personas desean perder el menor tiempo posible cuan-
do se mueven, anhelan aprovechar el tiempo de viaje. Esa búsqueda por ganar
tiempo al tiempo empieza, por ejemplo, con la evolución del procedimiento de las
compañías aéreas para la emisión del billete de avión. Tecnológicamente se está in-
novando constantemente a fin de realizar los trayectos con mayor rapidez no sola-
mente en el inicio de trayecto, sino también durante el tiempo del mismo (emisión
del pase de abordar, lector del código de barras en el primer control, mensaje *sms*
con código QR, etcétera). Asimismo, la arquitectura de los edificios y de las infraes-
tructuras incorpora elementos para procurar ganar tiempo a los periodos de viaje
(cintas transportadoras, escaleras mecánicas, entre otros implementos).

Otro aspecto destacable durante el tiempo del trayecto remite al uso de disposi-
tivos móviles por parte de los usuarios de los medios de transporte, ya sea para inte-
ractuar con otras personas (amistades, negocios, otros) o para buscar información
durante el tiempo de viaje.

El *transumerismo* (Muñoz, 2010) se hace visible en estos espacios. Los actos de
consumo mediante el viaje que lo constituyen se practican durante el tiempo del
trayecto, debido a que se pone al alcance del viajero una multitud de posibilidades
para llevarlos a cabo. Tanto en las instalaciones de los aeropuertos como en las es-
taciones del metro se han incrementado las posibilidades de consumo. Los espacios
interiores de estas infraestructuras se han convertido en calles, plazas o centros co-
merciales en los cuales se pueden realizar actividades de ocio, de consumo o cultu-
rales. La presencia de franquicias comerciales hace que el paisaje comercial se mul-
tiplique en ellos. La ubicación de restaurantes, bares o máquinas dispensadoras de
bebidas y alimentos proporciona una variabilidad de posibilidades gastronómicas.
La presencia estratégica de exposiciones o la realización de actividades culturales en
ambos espacios de tránsito, amplía la oferta cultural de la ciudad. Se busca, de este
modo, el máximo rendimiento económico del tiempo de viaje, y también de estas
infraestructuras en las que transcurre una gran parte de nuestro tiempo.

Teniendo en cuenta estos aspectos generales, que resaltan la ubicuidad social,
se puede considerar que la ciudad global, como en el caso de la ciudad barcelonesa
—y esto también se puede extrapolar a otras ciudades del mundo—, está habitada
por una colectividad *transumer*, radicante, viajera... que multiplica e incrementa sus
trayectorias y desplazamientos diariamente y que aprovecha el tiempo de trayecto

para usar los dispositivos móviles (u otras tecnologías) para leer, escuchar música, comunicarse, informarse, todo bajo la “atenta mirada” de los dispositivos de control y de seguridad. A la vez que se produce el desplazamiento, se consume, dada la variabilidad de posibilidades que ofrecen las estructuras de movilidad de la ciudad.

Reflexiones finales

Por medio de este artículo manifestamos que lo urbano no se encuentra fijo ni estático; es decir, este trabajo habla de las ciudades que se transforman mediante su permanente movilidad: la que experimenta la propia ciudad y la que se visualiza en las prácticas sociales de las personas que la habitan y la transitan.

En este sentido, asumimos que las prácticas que se producen en la ciudad construyen colectivamente el espacio urbano, el cual es caracterizado por el flujo constante de movimientos, desplazamientos, comunicaciones, etcétera. Hay en la ciudad movimiento de vehículos, de gente, de mercancías, de información, de imágenes, de sonido y de conocimiento. Tal movilidad es orquestada, directa o indirectamente, por los propios usuarios de la ciudad, sus habitantes, quienes compran, se desplazan, aprenden, se comunican, negocian e incluso llegan a amarse. De esta manera, la movilidad que genera la ciudad, y que a su vez la genera, da lugar a que las prácticas sociales de las personas se encuentren caracterizadas por el perpetuo movimiento y el constante recorrido.

¿Cómo analizamos lo que se mueve o lo que se desplaza en las ciudades? A tenor de esto, la metodología que puede sincronizarse con el movimiento es la metodología móvil. De la mano de dos técnicas, la observación participante y la deriva, que sirven para ejemplificar dicha metodología, se recoge información sobre algunas de las prácticas sociales y urbanas observadas y llevadas a cabo por los usuarios en dos casos típicamente urbanos y completamente caracterizados por el movimiento: el metro y el aeropuerto de una gran urbe, en este caso la ciudad de Barcelona.

La metodología móvil es una forma de investigación que capta la transformación de la ciudad en su proceso, que indaga sobre el movimiento cuando la técnica o el investigador están en movimiento. Es por ello que a través de esta metodología se accede a la lógica del contexto actual. Ella posee una mayor capacidad para seguir y reflejar, de forma flexible, trayectorias, procesos y cambios (a nivel temporal y/o espacial). De ella se debe enfatizar su carácter cualitativo intrínseco, ya que en tanto metodología cualitativa, permite estudiar los procesos mientras se producen, al mismo tiempo que presta atención a los fenómenos relevantes o significativos concomitantes.

En este artículo, por tanto, se reivindica el uso de técnicas de investigación móvil, aproximaciones que permiten estudiar los procesos urbanos actuales estando en sintonía con el movimiento. Se considera la observación participante y la deriva adecuadas para el estudio de lo urbano porque permiten acercarse a la ciudad durante su proceso constitutivo y observarla de manera reflexiva, flexible y que da cabida a lo inesperado, a lo sorprendente y a lo efímero, que en cierto modo es

aquello que le da forma y significado. Al mismo tiempo que se usan estas técnicas, el investigador vive un proceso de transformación, no sólo de la ciudad, sino también de su experiencia como investigador.

Las observaciones y registros de la experiencia urbana por medio de las técnicas móviles permiten replantear las transformaciones que ocurren en la interacción social, replanteamientos que constituyen, a su vez, nuevas posibilidades de crear significado en torno a la ciudad y lo social. Del mismo modo, y estrechamente relacionado con la ubicuidad social, la lógica radicante, al favorecer la habitabilidad entre los lugares y las experiencias nuevas, da pie a una fractura en la supuesta estabilidad de lo social. Pero, sobre todo, la observación participante y la deriva han permitido constatar que la movilidad es una característica *sine qua non* de la sociedad, de las ciudades y de sus habitantes.

Las prácticas sociales tienen como eje articulador el hecho de ser ejecutadas por los actores-territorianes de la ciudad; es decir, se dan en y por el movimiento y el desplazamiento, evocando al personaje con que hemos empezado este artículo, Ryan Bingham. La ciudad y lo urbano son creados mediante las prácticas “en tránsito”, las cuales ilustran la movilidad tanto de la ciudad como de sus habitantes. La consecuencia de dichas prácticas es la potenciación de la ubicuidad social y de la lógica radicante, entendiendo la ubicuidad social como la capacidad de interacción diacrónica. Las nuevas tecnologías han transformado las maneras de interacción y, en parte, han creado nuevas. Muchas de las formas de relación están mediatizadas por las nuevas tecnologías. La lógica radicante facilita comprender la transformación de habitante a territoriante, a *transumer*, adaptándose a las características del radicante, usuario/a de varios lugares a tiempos parciales. En alguna de estas figuras, o en todas a la vez, nos hemos ido transformando, al mismo tiempo que experimentamos la transformación de la propia ciudad.

Por lo que respecta a la lógica radicante, hemos distinguido lo siguiente. Por un lado, la agilización del movimiento, tanto a nivel de la comunicación como del desplazamiento por la superficie. Agilizar el movimiento es algo recurrente por *sms*, *whatsapp*, *gps* y *google maps*, o por medio del billete multivaje o de la lectura del código de barras en el móvil. La velocidad de los desplazamientos asegura el no arraigo, la permanente movilidad entre los lugares. Suelos móviles, escaleras eléctricas, trenes automáticos, venta automática, e incluso *autochecking* y autoadjudicación de asientos. Por otro lado, está el consumo en la movilidad: el transumerismo. Toda la oferta que se pueda imaginar se encuentra no sólo en los escaparates de la ciudad “en tránsito”, sino también en los dispositivos electrónicos con los que las personas se proveen. La oferta de consumo se multiplica mientras el desplazamiento se lleva a cabo.

De esta manera, el presente trabajo sugiere sustituir la lógica de la estabilidad por la lógica radicante, la que tiene como condición de posibilidad la propia movilidad. Esto explica la necesidad de fomentar el uso de la metodología móvil en el ámbito de las ciencias sociales, ya que —insistimos— es la que mejor se adapta al movimiento perenne de las ciudades contemporáneas y de sus habitantes, al llevarse a cabo dentro del movimiento en tanto tal: investigadores-actores se encuentran, al

mismo tiempo, en las superficies que permiten su desplazamiento (andén, ascensor, escalera eléctrica, *wifi*, etcétera), con lo que el conocimiento socialmente construido es posible gracias al movimiento que lo origina, mediante un mecanismo cimentado en la movilidad. ©EURE

Referencias bibliográficas

- Adey, P. & Bevan, P. (2006). Between the physical and the virtual. En M. Sheller & J. Urry, J. (Eds.), *Mobile Technologies of the City* (pp. 44–60). Londres/Nueva York: Routledge.
- Baudelaire, C. (1994). *El pintor en la vida moderna*. Murcia: Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos [V.O.: *Le peintre de la vie moderne*. Paris: Figaro, 1863].
- Bauman, Z. (2006). *Miedo líquido. La sociedad contemporánea y sus temores*. Barcelona: Paidós [V.O.: *Liquid Fear*. Cambridge: Polity Press, 2006].
- Bégout, B. (2008). *Lugar común. El motel americano*. Barcelona: Anagrama [V.O.: *Lieu Commun. Le motel américain*. Paris: Allia, 2003].
- Benjamin, W. (2008). El flâneur. En W. Benjamin, *El libro de los pasajes* (pp. 421–457). Madrid: Akal [V.O.: *Le flâneur*. En W. Benjamin, *Das Passagen-Werk*, edited by Rolf Tiedemann (pp. 317–450). Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag, 1982].
- Bourriaud, N. (2009). *Radicante*. Buenos Aires: Adriana Hidalgo Editora.
- Bruner, E. M. (2005). *Culture on tour: Ethnographies of Travel*. Chicago: University of Chicago Press.
- Büscher, M. & Urry, J. (2009). Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99–116.
- Büscher, M., Urry, J. & Witchger, K. (2010). *Mobile Methods*. Londres: Routledge.
- Careri, F. (2002). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili [V.O.: *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*. Torino: Editore Einaudi, 2006].
- Certeau, M de. (1999). *La invención de lo cotidiano. 1 Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana [V.O.: *L'invention du quotidien. 1 Arts de faire*. Paris: Gallimard, 1980].
- Cortázar, J. (1974). Manuscrito hallando en un bolsillo. En J. Cortázar. *Octaedro* (pp. 458–472). Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Debord, G. (1958). Theory of the dérive. *French Situationist International Journal*, 2. En K. Knabb (Ed.), *Situationist International Anthology* (pp. 317–319). Berkeley, CA: Bureau of Public Secrets.
- Delgado M. & Gutiérrez, J. (1995). *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales*. Madrid: Síntesis Psicológica.
- Delgado, M. (2002). Etnografía del espacio público. Disponible en: [http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/ETNOGRAFiA%20DEL%20ESPACIO%](http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/ETNOGRAFiA%20DEL%20ESPACIO%20)
- Fincham, B., McGuinness, M. & Murray, L. (2010). *Mobile Methodologies*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Frisby, D. (2007). *Paisajes urbanos de la modernidad. Exploraciones críticas*. Buenos Aires: Prometeo Libros [V.O.: *Cityscapes of Modernity: Critical explorations*. Oxford: Polity Press, 2001].
- Genet, J. (2010). *Diario de un ladrón*. Madrid: RBA [V.O.: *Journal du voleur*. Paris: Gallimard, 1949].
- Gottdiener, M. (2001). *Life in the Air: Surviving the new culture of air travel*. Nueva York: Rowan and Littlefield.

- Hein, J. R., Evans, J. & Jones, P. (2008). Mobile methodologies: Theory, technology and practice. *Geography Compass*, 2, 1266–1285. doi: 10.1111/j.1749-8198.2008.00139.x
- Hoffman, E. T. A. (2006). *La atalaya del primo*. Oviedo: Krk ediciones [V.O.: *Des Veters Eckfenster*, 1822].
- Morris, M. (1988). At Henry Parkes motel. *Cultural Studies*, 2(1), 1–47.
- Muñoz, F. (2008). *Urbanización: paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Muñoz, F. (2010). *Local, local! La ciutat que ve*. Barcelona: Diputació de Barcelona/Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCCB).
- Onfray, M. (2007). *Théorie du voyage: poétique de la géographie*. París: Galilée.
- Pellicer, I., Rojas, J. & Vivas, P. (2010). Espacios de tránsito: los paisajes del movimiento en el metro de Barcelona. *Psychology*, 1(2), 173–186.
- Perinola, M. (1972). *Los situacionistas*. Madrid: Ediciones Acuarela & A. Machado.
- Platt, J. (1983). The development of the “participant observation” method in sociology: Origin myth and history. *Journal of the History of the Behavioral Sciences*, 19(4), 379–393.
- Poe, E. A. (2010). *Cuentos I*. Madrid: Alianza Editorial [V.O.: *The Man of the Crowd*. Atkinson’s Casket, 1840].
- Saramago, J. (1981). *Viagem a Portugal*. Lisboa: Ed. Círculo de Leitores.
- Searle, J. R. (1980). *Actos de habla*. Madrid: Cátedra.
- Sennett, R. (1999). *La corrosión del carácter*. Barcelona: Editorial Anagrama [V.O.: *The Corrosion of Character: The personal consequences of work in the new capitalism*. London: W. W. Norton, 1998].
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment & Planning A*, 38(2), 207–226.
- Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies*. Londres: Routledge.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Velasco, H. M. & Díaz de Rada, A. (1997). *La lógica de la investigación etnográfica: un modelo de trabajo para etnógrafos de la escuela*. Valladolid: Trotta.
- Vergara, A. (2001). Introducción. El lugar antropológico. En M. A. Aguilar, A. Sevilla & A. Vergara (Coords.), *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli* (pp. 5–33). México: Universidad Autónoma Metropolitana-Conaculta.
- Vivas, P., Pellicer, I. & López, O. (2008). Ciudad, tecnología y movilidad: espacios de sociabilidad transitoria. En B. Fernández & T. Vidal (Eds.), *Psicología de la ciudad. Debate sobre el espacio urbano* (pp. 121–136). Barcelona: Editorial UOC (Universitat Oberta de Catalunya).
- Wallerstein, I. (1996). *Open the Social Sciences. Report of the Gulbenkian Commission on the restructuring of the Social Sciences*. Stanford: Stanford University Press.