

Introducción a la telemática y el procesamiento de datos

# **Cátedra Piscitelli**

# ¿Por qué la ciudad no quiere que estaciones?

Alumnos:

Aranguren, Andres

López Ramírez, Nicolás

Mansilla, Pilar

Saint Paul, Anahí

**Hipotesis:**

A partir de nuestra experiencia como ciudadanos y recorriendo habitualmente los barrios de la capital federal, nos llama la atención el problema del tránsito en algunos barrios, decidimos focalizarnos en aquel que ante nuestros ojos expresa mas enfaticamente el problema al cual nos referimos, Recoleta (Comuna 2 de CABA).

El caso de Recoleta presenta un problema concreto: la cantidad de autos en movimiento circular en busca de un sitio donde estacionar. Decidimos investigar esto ya que entendemos que para comprender cual es el motivo del problema, y cual es la politica de parte de la Ciudad de Buenos Aires, el problema del tránsito generado por la búsqueda de estacionamiento produce no solo un conflicto para la organización de la movilidad en la ciudad, tanto para otros autos como para los peatones que se encuentran con calles congestionadas y problemas para cruzar las calles, sino tambien que se genera una contaminación sonora y visual que atenta contra la calidad de vida de los ciudadanos.

Nuestra hipótesis inicial es que el poco lugar de estacionamiento se debe a que es una zona con alta concentración de viviendas de alto poder adquisitivo, donde creemos que hay mas de un vehículo por hogar. Por otro lado, nos parece un factor fundamental la cercanía a muchos lugares de concentración de gente (Alto Palermo, Hospital Rivadavia, restaurantes varios, etc.).

**Metodologia:**

Para analizar el problema del estacionamiento y del tránsito en Recoleta trabajamos con datos relevados, en su mayoría, manualmente debido a que no contamos con una base de datos armada por Buenos Aires Data u otra entidad. Para esto tuvimos la necesidad de ir al campo de estudio y recorrer las calles, anotando los datos que nos iban a ayudar a comprobar o descartar nuestra hipótesis principal. Por otro lado, para mapear los lugares estacionables y no estacionables necesitábamos la geolocalización específica de cada uno de esos lugares, por lo que nos servimos de Google Street View y del portal de Mapa Interactivo, para obtener los datos de latitud y longitud de la información relevada.

La metodologia utlizada fue cuantitativa a la hora de la recolección de los datos, y luego cualitativa para el posterior análisis, sumando, además de los datos necesarios para reconocer el problema detallado, artículos, notas periodísticas, y otros datos para complementar el análisis situacional de la política del gobierno en relación al trasporte público y la movilidad.

Muestras utilizada:

**Lugares estacionables y no estacionables en el perímetro estudiado.** Comenzamos buscando estos datos para marcar el problema inicial y detectar sí existía una correlación entre la cantidad de lugares no estacionables y el problema para buscar estacionamiento en Recoleta, esta idea surgió de recorrer el campo y encontrarnos con una gran cantidad de edificios con garages (prohibido estacionar) y calles enteras donde no estaba permitido, ya sea por bicisendas, hospitales o simplemete porque la izquierda no estaba habilitada para dejar los automóviles.

**Porcentaje ocupado por vivienda, por hospitales, por locales y por restaurantes.** Decidimos incorporar estos datos a nuestro análisis para resolver la incógnita sobre cuál es el motivo de la concentración de automóviles, esperábamos ver en el mayor porcentaje la respuesta. La lógica nos decía que si había más viviendas que locales o restaurantes, la cantidad de automóviles era probablemente proveniente de las viviendas.

**Densidad poblacional y cantidad de habitantes por comuna**

Sabiendo que la mayor parte de las calles del perimetro estudiado estan ocupadas por viviendas, necesitabamos saber la cantidad de gente, respecto de otras comunas y de la poblacion total de CABA que residia en Recoleta, para entender el movimiento de automoviles y de gente.

**Parquímetros en la zona**

Lo buscamos para saber si las calles de Recoleta estaban o no reguladas, sobre estacionamiento, por el gobierno de la ciudad. Si la respuesta era si teniamos que preguntarnos por qué seguia existiendo el problema o que fallaba, si la respuesta era no teniamos que preguntarnos por qué el gobierno tomaba esta politica**.**

**Bicisendas que cruzan el perímetro**

Una vez que descartamos la existencia de parquímetros en la zona estudiada nuestra hipótesis fue mutando, nos preguntamos por que el gobierno porteño no quería controlar el tránsito de vehículos y regular su estadía para una mejor organización del espacio, a través de esta pregunta llegamos a que si el gobierno no estaba tomando la política de regular el estacionamiento en un lugar donde claramente es un problema era porque no le interesaba incentivar el uso de este medio de transporte. A partir de una investigación sobre la conducta y la posición de la ciudad para con el transporte nos dimos cuenta que lo que se estaba buscando era desinsentivar el transporte privado e incrementar el uso de transporte ecológico (por medio de bicicletas) y esto se refuerza con el slogan “Ciudad verde” y “Ciudad sustentable”, nos interesaba poder mapear las bicisendas que cruzan el perímetro ya que sí existian, podía ser un dato para confirmar la hipótesis recién expuesta.

**Ingresos por habitantes**

Estos datos nos servirian para dos cuestiones funtamentales, en primer lugar si el poder adquisitivo de los habitantes de la Comuna 2 era alto esto nos daba la pauta de que en cada hogar podia haber un automovil o mas, y en segundo lugar la politica del gobierno que manejamos como hipotesis (Incentivar el uso de transporte ecologico) podia tener mas impacto ya que los vecinos tienen los medios para adquirir una bicicleta si con el transporte privado es dificil la movilidad.

HIPÓTESIS FINAL:

¿Por qué no se puede estacionar en la ciudad? Porque la ciudad no quiere que estaciones, no quiere que se utilicen medios de transporte privados. Por dos motivos, en primer lugar, porque es una ciudad verde (Bicisenda y alquiler de bicis). La ciudad quiere incentivar el uso de bicicletas para movilizarse, por esa razón entendemos que no dando una respuesta al estacionamiento de automóviles está desincentivando el uso de medio de este medio de transporte. En segundo lugar, las ciudades inteligentes alientan el uso de transporte público (inversiones en Metrobus, tarifas diferenciales, descuento por cantidad de viajes).

A lo largo del trabajo nos llamó la atención que en la zona estudiada no había parquímetros, entonces una pregunta que nos surgió fue: ¿por qué? Para desincentivar el uso del auto. Desregulando y no controlando el estacionamiento se genera un mayor problema para estacionar, entonces creemos que es una política contreta de parte del gobierno. Recoleta es una de las zonas con mayor poder adquisitivo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, entonces los vecinos del barrio no se disputan entre usar o no el automóvil por la cantidad de dinero que gasten, como esto no es una traba, el gobierno busca que dejen de utilizarlo poniendo trabas desde otros lugares, como la imposibilidad de estacionar, y por otro lado buscando que sus vecinos utilicen otros medios de transporte como el público o la bicicleta, en la zona estudiada específicamente pasa una bicisenda y en las cercanías del perímetro pasan otras dos.

**ANÁLISIS DEL CASO ¿POR QUÉ LA CIUDAD NO QUIERE QUE ESTACIONES?**

¿Por qué la ciudad no quiere que estaciones? Esta es una de las preguntas a la cual hemos llegado descartando anteriormente otras hipótesis, tras en principio tratar de buscar una solución para los conductores a la falta de lugar para estacionar teniendo en cuenta cuestiones viales como el congestionamiento de tránsito. Tras cruzar los resultados de variables como cantidad de estacionamientos, edificios, lugares públicos, containers, con un radio elegido de la zona norte de la Ciudad de Buenos Aires para intentar averiguar qué era lo que impedía el flujo continuo de estacionamiento desembarcamos en otras posibilidades y otras observaciones antes no contempladas.

Llegamos a la primera pregunta de por qué en esa zona no existen parquímetros que era algo que no habíamos visualizado cuando nos planteamos el problema. Luego de ese primer planteo pensamos en el modelo de ciudad que propone ser CABA y llegamos al slogan de *la "Ciudad verde*" y allí recurrimos al sitio web que nos brindaría información (<http://www.buenosaires.gob.ar/>). Tras explorarlo llegamos al apartado de la "Ciudad verde" y nos encontramos con un dato curioso que lo mostraremos en la siguiente imagen:



Como podemos observar, la consigna que se expresa en el sitio es: "**Genera conciencia y educación, con el compromiso de toda la sociedad, en la separación de residuos, el uso de la bicicleta y el consumo responsable de agua y energía."**

La palabra "Bicicleta" nos llevó inmediatamente a pensar en un tipo de medio de movilidad y pensando en transporte vemos que en el apartado observado no sólo aparece el acceso a "Ecobici" (<http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici>), sino también a "Metrobus" (<http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/metrobus>).

Ahora estamos en condiciones de generar nuevas hipótesis, de relacionar el problema de la falta de estacionamiento con la inversión del gobierno de la Ciudad en “Ecobicis” y en “Metrobus”. Sí observamos el apartado de “Ecobici”, este nos cuenta que "*La Ciudad de Buenos Aires tiene su Sistema de Transporte Público en Bicicletas, ahora con estaciones automáticas, para que disfrutes EcoBici gratis, las 24 horas, todos los días del año*." y el de Metrobus nos dice: "*Sistema de transporte que combina colectivos articulados y tradicionales con carriles exclusivos. Disminuye los tiempos de viaje, brinda previsibilidad, comodidad y mejora la calidad ambiental*."

De aquí que podemos hallar una posible respuesta a nuestra pregunta, si ella el Gobierno de la Ciudad realiza una inversión tanto en bicicletas como en el diseño de sus estaciones y en carriles para colectivos, teniendo en cuenta estos desembolsos, ¿por qué la Ciudad facilitaría el uso del automóvil pensado como transporte individual?

Mayer - Schönberger y Cukier explican en "*Big data. La revolución de los datos masivos*" que no necesitamos concentrarnos en la causalidad, por el contrario, podemos descubrir pautas y correlaciones en los datos que nos ofrezcan perspectivas nuevas e inapreciables. Puede que las correlaciones no nos digan precisamente *por qué* está ocurriendo algo, pero nos alertan de que *algo* está pasando (...) Los datos masivos tratan del *qué*, no del *porqué*. No siempre necesitamos conocer la causa de un fenómeno, preferentemente, podemos dejar que los datos hablen por sí mismos (...) Antes de los DM, nuestro análisis se limitaba habitualmente a someter a prueba un reducido número de hipótesis que definíamos como precisión, antes incluso de recopilar los datos. Cuando dejamos que hablen los datos podemos establecer conexiones que nunca hubiésemos sospechado.

Nosotros, en el recorrido de nuestra investigación fuimos apelando a datos que nos llevaron a otros nuevos e inclusive los secundarios pasaron a ser datos más relevantes que con los que contábamos en principio dándonos pie a fundar nuevas hipótesis. Como dicen los autores anteriormente nombrados: “*En la era de los DM la información sigue produciendo mucho después de haberse agotado su veta principal. Existen tres vías poderosas para desencadenar el valor de opción de los datos: La reutilización básica, la fusión de los conjuntos de datos y el hallazgo de combinaciones "dos por uno"*(...) *"El coste adicional de recopilar múltiples flujos o muchos más puntos de datos de cada flujo no suele ser muy alto. Así pues, tiene sentido recoger cuantos más datos sea posible, y hacerlos extensibles considerando de partida los potenciales usos secundarios. Ello incrementa el valor de la opción de los datos. La cuestión estriba de buscar "Dos por uno", en que un único conjunto de datos puede ser usado en múltiples ocasiones si se ha recopilado de una forma determinada. De este modo los datos pueden hacer doble servicio"*

**El ciudadano no se dirige directamente a la Ciudad de forma masiva**

Según Steven Johnson en su texto *Futuro perfecto* las ciudades “inteligentes” se caracterizan por el comportamiento individual de los componentes del sistema y la interacción entre ellos. Existe una inteligencia colectiva con una conducta ascendente que ayuda al desarrollo de las nuevas tecnologías de información y hace visibles los problemas que no aparecen al divisar todo en su conjunto.

El caso que propone el autor para ejemplificar esto se desarrolla en la ciudad de New York y es conocido como: “El caso del sirope de arce”. En dicha ciudad funciona desde marzo del 2003 el servicio 311, un número al que los ciudadanos pueden recurrir para pedir información sobre el tránsito o llamar para informar sobre una calle rota, es decir, es un sistema directo de comunicación entre la ciudad y los ciudadanos.

Los funcionarios podían tomar las llamadas de sus habitantes como pistas y detectar patrones. Con esto las autoridades aprenden de los testimonios que le llegan. La ciudad es legible desde abajo, aunque no es un sistema totalmente descentralizado. Se aumenta el número de quiénes participan, pero la intervención final sigue siendo decidida de manera vertical, es decir, de arriba hacia abajo, el poder de acción sigue siendo de las autoridades.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para el caso tomado “la ciudad no quiere que estaciones” pudimos observar una carencia a la hora de usar esta herramienta. La carencia no es de parte de las autoridades, sino de la poca participación de los ciudadanos.

El gobierno porteño modernizó en 2009 su 0800 para consultas y denuncias. Paso a ser el número “147” a la hora de marcar, casi duplicó la cantidad de personas atendiendo cuando lanzó la mejora del servicio (de 65 a 100 personas, y a 140 en 2013) y paso de recibir (http://www.asteriscos.tv/noticia-21159.html) 9.000 llamados por día en 2009 a recibir 14.000 en 2013 que, sumado a las visitas a la página web del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y a las visitas a lugares físicos, ascienden a 75.000 (http://www.lapoliticaonline.com/nota/72970/).

En 2015 el sitio web Buenos Aires Data dio a conocer una lista con los barrios con más reclamos en 2014, agrupados por comunas. (<http://www.lanacion.com.ar/1760016-reclamos-barrios-buenos-aires-2014>) La zona de Recoleta esparcida en la comuna 2 fue la que menos reclamos (9.680 contra 32.802 de la comuna 1 que fue la que más quejas efectuó) realizó de las 15 en total. El problema del transporte y el tránsito se ubican en el quinto lugar en el ranking de los rubros con más denuncias al 147. Se ha reclamado más por saneamiento urbano, alumbrado, arbolado y atención social. En el puesto 10 se ubican los reclamos por mal estacionamiento.

Enfocándonos precisamente en la comuna 2 observamos que el mayor reclamo corresponde a la evaluación de personas sin techo (2196), seguido por luminarias apagadas (980), falta de vaciado de contenedor (671) y aceras o veredas rotas (630). Los dos reclamos referidos al transporte y el tránsito recién se ubican en los puestos 8 (vehículos abandonados en la vía pública -222-) y 16 (estacionamiento en cordón amarillo -99-). Otros específicamente a este aspecto son Demoras e interrupciones del subte (21), exceso de capacidad (15) y estacionamientos para bicicletas (6).

Con los datos observados podemos deducir que el transporte y el tránsito no son prioridad a la hora de realizar reclamos al Gobierno de la Ciudad, a pesar de que este habilita la línea directa con las autoridades. Los problemas referidos a esta área no se hacen legibles desde abajo, aunque los funcionarios tomen medidas con respecto al tránsito. Desentrañando la comuna 2, en la cual se ubica nuestra zona de estudio, observamos que las quejas con respecto al transporte público (subte, colectivos no se mencionan) y a las bicicletas suman un total de 27 reclamos. Estos datos en relación a que la zona es de un alto poder adquisitivo nos lleva a la conclusión de que el transporte privado es mayoría.

Ahora bien, una ciudad inteligente, según William J. Mitchell (en *Ciudades Inteligentes*), es una ciudad que aboga por el transporte público, para proporcionar “movilidad personal, cómoda, barata y sostenible a sus ciudadanos”. El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha realizado inversiones en esta área. Los puntos clave de su Plan de Movilidad Sustentable radican en:

1. Prioridad del Transporte Público: Se busca incentivar el uso del transporte público teniendo en cuenta que un colectivo transporta 40-50 personas y que, en el mismo espacio, dos autos transportan 3-4 personas por auto.

Por ejemplo, el programa Vías Preferenciales, apunta a mejorar las condiciones de circulación de los colectivos tendiendo a que circulen por Avenidas, buscando que los autos particulares, motos y bicicletas lo hagan por calles aledañas.

1. Movilidad Saludable: Se busca promover la movilidad saludable en ciclorodados y peatonal en todo el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

En enero de 2015 las autoridades de la capital proyectaron invertir 60 millones de pesos para la realización y mejoramiento del sistema de alquiler de Ecobici, el servicio gratuito de bicicletas. (<http://www.lanacion.com.ar/1762654-a-partir-de-mayo-sera-automatico-el-sistema-de-alquiler-ecobici>) Se estimaron 200 nuevas estaciones con anclajes autómaticos que agilizarían el retiro y la entrega de las bicicletas. Esto haría que las estaciones estén disponibles las 24 horas (superior a las limitaciones horarias actuales, días hábiles de 8 a 20 horas, y los sábados de 9 a 15).

1. Ordenamiento de Tránsito y Seguridad Vial: Tiene como objetivo principal reducir los accidentes viales y colaborar en el ordenamiento del tránsito.

En este caso el Programa de Vías Preferenciales indica: mejorar la seguridad vial y las condiciones ambientales de las calles barriales eliminando la circulación de colectivos en ellas. Las avenidas son más aptas para el transporte público por los ruidos y las emanaciones de gases.

En 2013 el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires reveló que se invirtió 418 millones de pesos en dos obras de recorridos del sistema Metrobus, el tramo 9 de Julio (une Constitución y retiro -3KM-) y el tramo corredor sur (une Constitución con Puente La Noria -23KM-).

1. Movilidad inteligente: El Sistema Inteligente de Tránsito abarca nuevos instrumentos para el ordenamiento del tránsito y herramientas que facilitan la circulación dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

Entre estos nuevos instrumentos encontramos el sitio web [www.buenosaires.gob.ar/subte](http://www.buenosaires.gob.ar/subte) donde nos indican los estados de las líneas del subte. O el sitio de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos aires: [www.prohibidoestacionar.org](http://www.prohibidoestacionar.org). Allí podemos ingresar la calle y su altura para informarnos sobre las características de estacionamiento de la zona (parquímetro, prohibido estacionar, etc.).

**La movilidad sustentable como un software**

Siguiendo la línea de Mitchell, podemos decir que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires con estas medidas intenta ser una ciudad inteligente por lo menos en el ámbito del tránsito y el transporte. Intenta alejar del transporte privado a sus ciudadanos. El autor aclara que “los entusiastas del transporte público señalan la eficacia inherente de las redes de transporte público de alta capacidad, pero a menudo olvidan mencionar que, a la práctica, normalmente no ofrece una solución al problema de los últimos 500 metros”. Por lo tanto, los defensores del automóvil privado hacen hincapié en que “proporciona movilidad libre, no hay horarios para usarlo y te lleva directamente a tu destino”.

Con los datos observados, tanto de la zona de Recoleta registrada como las inversiones en transporte público y las propuestas en esta área de la Ciudad de Buenos Aires, podemos deducir que el gobierno busca reducir el uso del automóvil. Por lo tanto esta podría ser la respuesta a la pregunta: ¿por qué la ciudad no quiere que estacione? Esa medida (en realidad no medida porque prohíbe lugares en lugar de administrarlos con parquímetros) busca incentivar a los ciudadanos a la utilización del transporte público para seguir y fortalecer el proyecto de Movilidad Sustentable.

Las políticas de desarrollo urbano no solo no son ajenas sino que incluso estan teñidas del desarrollo tecnologico y del software. Las ciudades trabajan con software para ayudar a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Por ejemplo intervieniendo en el orden del transporte público y controla los sistemas de seguridad y vigilancia.

El software cultural es un concepto desarrollado por el ruso Lev Manovich en “*El software toma el mando*”. Para el autor, el software es el pegamento que lo une todo en la sociedad de hoy y que está dando forma a nuestra cultura.

En una metrópoli como Buenos Aires creemos que el software cultural serviría para solucionar los problemas que se presentan. Para el nuestro en concreto, zonas de estacionamiento en el barrio de Recoleta, hubiera sido muy útil tener una base de datos con el parque automotor de la ciudad, para saber cuántos coches hay por metro cuadrado y cuáles son las zonas en donde hay mayor densidad de autos, pero dicha información no existe. Hay un vacío institucional en cuanto a la recolección de datos masivos necesarios para trabajar con software a grandes escalas, como en una ciudad.

Por otro lado hemos observado, como comentamos anteriormente, que las políticas del gobierno porteño están encaminadas a la movilidad sustentable, fortaleciendo sus sistemas de transporte público y motivando el uso de medios alternativos, como la bicicleta. Y acá el software sí está teniendo un papel protagónico.

En la ciudad funciona un servicio gratuito de alquiler de bicicletas. Este año se modernizó para poder retirarlas a cualquier hora del día. Un sistema abierto las 24 horas. *“El sistema seguirá siendo gratuito y funcionará por inscripción online. Para poder utilizarlo, el usuario nuevo deberá registrarse a través dewww.buenosaires.gob.ar/ecobici. También lo puede hacer mediante la aplicación Ecobici para teléfono celular que se descarga del mismo sitio”* (<http://www.lanacion.com.ar/1762654-a-partir-de-mayo-sera-automatico-el-sistema-de-alquiler-ecobici>).

La ciudad cuenta con un Plan de Movilidad Sustentable y para su desarrollo va a necesitar tener al software como pieza fundamental. El mapeo de zonas congestionadas por el tránsito, el mejoramiento de las frecuencias de transporte público, la descongestión de las grandes avenidas en horas pico y encontrar un lugar para estacionar son problemas que podría resolver un software.

La movilidad es una de las materias que más preocupa a las grandes urbes de la actualidad. Por un lado la contaminación está llegando a niveles superlativos y por otro la congestión hace perder tiempo productivo. Es por eso que ya existen muchas aplicaciones que ayudan a mejorar estos problemas. Por ejemplo podemos tomar a *Waze* o *Moovit*, dos aplicaciones que funcionan con inteligencia colectiva y sirven para verificar zonas con congestión de autos y para monitorear la frecuencia del transporte público.

Con dos claros ejemplos que el software ya está inmerso en nuestra forma de vida y que moldean nuestra relación con la ciudad. Media nuestra relación con un bus o con las rutas que vamos a escoger para ir a determinado lugar. Creemos que la ciudad está utilizando en software para las políticas que quiere promover (uso de la bicicleta) y que claramente no quiere invertir más en hábitos que quiere desincentivar (uso del automóvil).

Reflexiones finales:

Andres Aranguren

"Datos es una materia totalmente diferente al resto de las que cursé hasta ahora en la Facultad. Es diferente por los temas que trata y por la metodología que usa. Parece ser una materia sacada de otra universidad y de otro plan de estudios que cayó en Sociales como por accidente. Es vanguardista. Los profesores y ayudantes están al tanto de la última aplicación o de herramientas tecnológicas interesantes para aplicar en las ciencias sociales. y eso es lo lindo de la materia, que más allá de unos autores tiene una aplicabilidad en el mundo digital en el que nos movemos. Los autores son muy interesantes y toda esta teoría que se ve, se aplica en el TP. Por otro lado, por ser diferente uno como estudiante y al estar acostumbrado a otro tipo de materias se hace difícil entender un par de conceptos o de darle la vuelta al TP. Tanto los prácticos como los teóricos son bastante enriquecedores ya que uno es un profesor hablando y unos estudiantes escribiendo sino que siempre hubo imágenes y vídeos de apoyo que servían para hace la clase más dinamica. En conclusión la materia me gustó bastante y si me preguntan diré que la cursen en un cuatrimestre completo, en vez de verano. Vale la pena sacar tiempo para conocer más sobre "los bichos raros de datos".

Nicolas Lopez Raminez

"La materia me resultó bastante interesante a pesar de las críticas que me llegaron, que es aburrida, que no sirve y otras cuestiones. Si tuviera que volver a hacerla es una materia para realizarla en el transcurso del año. Se necesita tiempo para ponerse al ritmo de la materia al no estar acostumbrados a trabajar de manera práctica con tanta constancia en el resto de la carrera. El curso de verano es intenso, pero su punto débil es a la hora de hacer el trabajo final.
En nuestro caso, nuestro objeto de estudio fue cambiando. Nuestra primer hipótesis no nos llevaba a ningún lado. Por cuestiones de tiempo no pudimos cambiarlo y debimos darle una vuelta de rosca al material que teníamos.
Para cerrar, me gustó muchísimo la predisposición de los profesores al estar atento a los alumnos las 24 horas del día aprovechando al máximo herramientas como Facebook. Las clases prácticas estuvieron muy bien. Los temas tocados y los ejemplos. Me gustó mucho que se trabaje con videos para aportar en el desarrollo de las clases, de esta manera la clase no se hace monótona. Los docentes y ayudantes se meten en los trabajos para poder ayudar, no son meros observadores. De los teóricos opino igual".

Pilar Mansilla:

“Por empezar es la segunda vez que hago la materia Datos, la primera habia sido con la catedra becerra, no habia conectado con la materia y la abandone. Decidi hacerla en verano y me parecio interesante probar con Piscitelli ya que tenia buenas recomendaciones.

No se si hacerla en verano es lo recomendable, me parecio que fue demasiado rapido y a pesar de que me gusto y me parecieron muy interesantes las clases no llegue a comprender a fondo el sentido de la materia. Lo que mas rescato es haber conocido una nueva metodologia, el scraping, super interesante y me parecio muy ultil.

En cuanto a la bibliografia algunos textos como los de manovich o el de johnson me resultaron interesantes, aunque en Manovich particularmente me costaba entender algunos conceptos, no se si porque yo lo enroscaba mas de lo necesario o porque realmente me resultaba dificil.

Por el lado de las clases, los practicos me resultaron super agradables e interesantes, pero un poco desconectados, en cuanto a la manera de ser dados, de los teoricos.

Y por finalizar, sobre el trabajo practico a mi particularmente me resulto complejo entender que habia que hacer, y en el medio hasta que logre darme cuenta y encaminarme en el trabajo avanzaba con cosas muy insegura, es al dia de hoy que no se si el trabajo esta bien apuntado a lo que se pedia o no.

Creo que la materia es interesante, pero quizas el tema del curso de verano no era lo indicado.”

Ana Saint Paul:

“El contenido de la materia me pareció muy interesante, pero entiendo que aprender a visualizar los datos llevaba más tiempo que de lo que trabajamos entendiendo además que es una herramienta muy útil. Más de la mitad de la materia la dedicamos a la teoría, que me gustó haberla trabajado ya que en otras materias estos autores no se ven.”

**Bibliografía:**

Johnson, Steven “Comunidades. El caso del sirope del arce”, cap. 3 de ​*Futuro perfecto. El progreso en la era de la red.*​Madrid, Turner: 2012.

Manovich Lev. “Introducción: Estudios de Software para Principiantes” en *El*​ *Software toma el mando.*​Traducción al español a cargo de Adrian Yalj y Sofía Alamo, de uso exclusivo para la Cátedra de Datos (Piscitelli)­ FSOC­UBA. Texto Original: “Software Studies for begginers” (2013).

Mayer­Schönberger, Viktor y Kenneth, C ​*Big Data. “Ahora”, “Valor”,*​capítulos 1y 6 ​*de La revolución de los datos masivos* Madrid:  Turner, 2013. Edición original: *Big*​*Data. A Revolution That Will Transform How We.*

Mitchell, W “[Ciudades inteligentes](http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/mitchell.pdf)” Lección inaugural del curso 2007/2008 de la UOC

<http://www.asteriscos.tv/noticia-21159.html>

[www.buenosaires.gob.ar/](http://www.buenosaires.gob.ar/)

<http://www.lapoliticaonline.com/nota/72970/>

<http://www.lanacion.com.ar/1760016-reclamos-barrios-buenos-aires-2014>

<http://www.lanacion.com.ar/1762654-a-partir-de-mayo-sera-automatico-el-sistema-de-alquiler-ecobici>

[www.prohibidoestacionar.org](http://www.prohibidoestacionar.org)