

LA INTELIGENCIA DE LA CIUDAD ESTÁ EN LA CALLE

Posted on 20/10/2011 by Naider



Recomiendo escuchar detenidamente esta [intervención](#) de [Adam Greenfield](#), fundador de [Urbanscale](#) y una de las personas con las ideas más claras sobre el papel que puede jugar **la tecnología en la vida urbana**. Como pionero del [urban computing](#), su libro [Everyware: The dawning age of ubiquitous computing](#) es una referencia sobre computación ubicua y su presencia en el entorno construido. Un trabajo más breve en forma de entrevista, [Urban Computing and its Discontents](#), también cuenta entre las lecturas obligatorias de cualquiera que se

acerque a estos temas para entender los dilemas de la interacción de lo digital y el espacio físico de la ciudad. Son trabajos que cuentan con suficiente tiempo como para entender que, en primer lugar, que nada de lo que cae bajo la etiqueta de **smart city** es nuevo (aquí tienes una buena [selección de libros](#) sobre el tema en los últimos diez años que dan algo de perspectiva) y, en segundo lugar, nos permiten tomar algo de distancia para ver cuántas de las promesas se han cumplido y cuanto ha habido y hay de exageración optimista sobre el valor de las tecnologías digitales en las ciudades.

Smart City es una expresión que procuro evitar, precisamente porque su actualidad no ha hecho más que confundir las cosas. Prefiero hablar de **tecnologías para el funcionamiento urbano** cuando pienso en la mejora de los servicios públicos, y **tecnologías de empoderamiento cívico** cuando se trata de nuevas formas de intervención digital en la creación colectiva de la ciudad o simplemente de la experiencia de la vida en la ciudad. Es, además, una expresión absolutamente equívoca y que, quienes la usan más a menudo, reconocen que no saben qué significa. Hay que **bajar la escala, a pie de calle**, por ejemplo para comprender el valor de la tecnología en la vida cotidiana. Mirar la ciudad desde arriba tal como hace la idea genérica de smart city, nos permite ver ciertas necesidades (las redes de distribución energética, los flujos de tráfico, etc.) pero no nos da **nitidez suficiente para fijarnos en la vida real de la ciudad y sus ciudadanos**. Y esa vida se da en una escala más pequeña y es ahí donde sí podemos descubrir las pequeñas interacciones cotidianas entre las personas y de las personas con los servicios urbanos y encontrar nuevas innovaciones realmente necesarias y que tengan **mejores perspectivas de éxito**. Es la escala que nos permite comprender qué necesidades reales tenemos para usar más el transporte público, qué obstáculos reales existen para crear modelos de negocio viables para los sistemas de automatización en tiempo real de la información de aparcamiento. [La calle](#) es el espacio dinámico donde podemos encontrar aplicaciones más cotidianas que nos permitan utilizar todo el potencial de la ciudad en su interacción entre lo físico y lo digital. [La calle como plataforma](#) lo llamó Dan Hill hace ya tiempo.

[Adam Greenfield on Another City is Possible / PICNIC Festival 2011](#) from [PICNIC](#) on [Vimeo](#).

Tenemos a nuevos agentes hablando intensamente de la ciudad y prometiendo que será inteligente. Son recién llegados a la discusión sobre la ciudad y están actuando con un exagerado optimismo y una ausencia casi total de perspectiva sobre la ciudad a la que pretenden servir. Una retórica vanguardista a la que le suman objetivos de sostenibilidad para legitimar sus estrategias comerciales, pero sin saber apenas nada sobre ecología urbana, sobre sociología urbana o simplemente sobre la vida social de los espacios públicos. Ni tan siquiera las diferentes industrias parecen [ponerse de acuerdo](#). Sobre esto, [Anthony Townsend](#) plantea una idea que creo que es fundamental a la hora de enfocar los desarrollos tecnológicos que las empresas quieren hacer en las smart cities:

But have only the foggiest notions about what people might do with it. It's a vision of the city driven by a product. We've made that mistake before. In the 20th century, when we let General Motors convince us to design our cities around cars. We can't make that mistake again.

Es evidente que las empresas que cuentan con productos tecnológicos que ofrecer han de centrarse en sus productos para venderlos. Pero no basta con agregar ciertas tecnologías añadidas o revestir los productos de toda la vida con una capa más sofisticada. Si de verdad queremos contribuir a un mejor desarrollo urbano, hará falta diseñar desde el origen esos productos pensando en los servicios urbanos a los que contribuyen. Ahí encontraremos **variables no tecnológicas para su diseño** que van a ser decisivas para que los productos sean útiles. Sí, [Masdar](#), [Incheon](#) o [Songdo](#) son grandes proyectos que nos dan una idea de la naturaleza y la escala con la que somos capaces de intervenir en el territorio. Pero no son más que ideas contrarias al propio concepto de ciudad como lugar con memoria, con historia, de conflicto. Son sólo ejemplos de un desorbitado optimismo tecnológico y un pesimismo injusto sobre las ciudades que tenemos, y nos despistan del objetivo principal, que no es otro que disponer de mejores condiciones para la satisfacción de las oportunidades y capacidades de las personas allí donde viven. [Lavasa](#) (India) es el ejemplo perfecto para explicar la **desconexión de lo smart con lo urbano**, tal como se está vendiendo.

En todo el 2011 he llegado a contar no menos de diez eventos de cierto nivel en España donde el lema principal era las smart cities. Y en todos ellos faltaba siempre una perspectiva integral de la ciudad, una visión amplia de la ciudad como lugar y no como mero espacio sobre el que implantar sofisticadas redes o desarrollar aplicaciones móviles. Eventos donde se repiten lemas, ejemplos y promesas, en los que se mezclan por igual aportaciones sobre la enésima reinención de las redes sociales, las smart grids o las últimas aplicaciones de la sensórica, en un totum revolutum difícil de entender y en el que todo, cualquier cosa, puede tener la etiqueta de #smartcity. Pero apenas hay rastro de cómo enfrentar socialmente la generalización de tecnologías de videovigilancia y control facial, de cómo abordar la sostenibilidad del modelo energético más allá de las tecnologías, de cómo entender un modelo inteligente de movilidad urbana, por ejemplo.

Sí, tenemos los datos. Sí, tenemos importantes desarrollos tecnológicos. Tenemos, incluso con [trademark](#), un [urban operating system](#). Pero nada de eso va a funcionar, puedo apostar lo que sea, sin entender la ciudad en su contexto. Igual que no funcionaron las futuristas visiones de hace años. Hablemos de ciudades, perfecto, porque en ello nos va el futuro de este mundo urbano. Pero pongamos perspectiva a las cosas antes de equivocarnos como siempre se ha equivocado las ensoñaciones sobre el [futuro de la ciudad](#). Empiecen por [Jane Jacobs](#). Cualquier párrafo de [Vida y muerte de las grandes ciudades](#) puede leerse hoy en día y encontrar implicaciones sobre el valor real de la tecnología en la ciudad. Porque la fascinación que producen los [renders](#) maravillosos de nuevas ciudades en recónditos rincones del mundo, el interés que despierta cualquier nueva app para el iphone, el potencial que tiene la liberación de los datos públicos o el carácter innovador de las smart grids no son nada sin contexto. Y el contexto es urbano y brilla por su ausencia en gran parte de los reclamos alrededor de la smart city.

El mayor exponente de esto último es esa noticia que, como muchas otras, circuló acriticamente hace unas semanas. Nada menos que [una ciudad sin personas en el desierto de Nuevo Mexico](#), construida como laboratorio de tecnologías smart para las ciudades. Aceptar este tipo de ideas es alejarse de un modelo de investigación abierta en el que las tecnologías se prueben con los [usuarios](#). Sal a la calle, que es el principal laboratorio y encontrarás más respuestas sobre cómo orientar el desarrollo que estás haciendo.

La verdadera inteligencia de la ciudad está en el casi milagroso orden inestable espontáneo en el que se da la vida en la ciudad. Son las relaciones sociales, las [personas](#), las que generan la inteligencia del funcionamiento de las ciudades. Imperfectas, conflictivas, desastrosas a veces, mejorables siempre. La tecnología sólo facilitará ciertos procesos, y la lógica de la vida colectiva

derrotará cualquier intento de implantar sistemas que sobrepasen el nivel necesario de sofisticación. La tecnología que da inteligencia a la ciudad y que hace que las cosas funcionen es invisible y tiene que ver con la diversidad, la confianza recíproca, el encuentro del otro o la capacidad de apropiarse y construir la ciudad de forma conjunta. El **determinismo tecnológico** chocará irremediabilmente con la impredecibilidad y la complejidad de la vida urbana si se imponen las **estrategias top-down** de sofisticación tecnológica en un momento, además, de dificultades presupuestarias para las entidades locales.

También te puede interesar:

- [*Smart City. Tecnologías emergentes para el funcionamiento urbano*](#)
- [*De la ciudad sostenible a la smart city. No perder la perspectiva*](#)
- [*Smart City. Más allá de la gestión energética inteligente y las tecnologías digitales*](#)
- [*Smart city. Estrategia comercial empresarial y marca de nuevos desarrollos urbanos*](#)
- [*Smart City como movilización de capacidades tecnológicas locales y oportunidades industriales*](#)
- [*Smart city. Implicaciones políticas y sociales*](#)
- [*Dónde estamos, hacia dónde vamos y hasta dónde confiar en las tecnologías urbana*](#)
- [*Ciudad y tecnología en el número 30 de Next American City*](#)
- [*Laboratorios urbanos sin personas. Del barrio alemán en Utah a la Ciudad smart en Nuevo Mexico*](#)

*Imagen tomada de [*USB*](#) en Flickr bajo licencia [CC BY-SA 2.0](#)*

There are no comments yet.