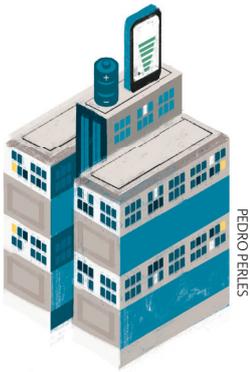
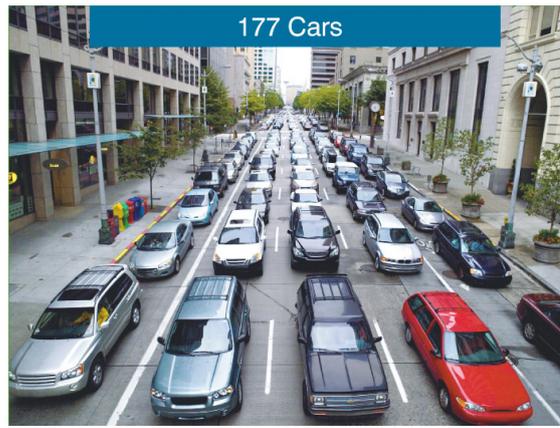


14/



PEDRO PERES

VIENA ha sido elegida la *Smart City* de 2015. La imagen fue publicada en www.vienna-city.tumblr.com/ (imagen derecha)



177 Cars



200 People can commute in:



Three Buses



Their Bikes



Llegeix la versió en català escanejant aquest codi QR



Vea los videos del debate en nuestra web

QUÉ FUE PRIMERO ¿EL HUEVO, O LA GALLINA?

Quando las *smart cities* representan un nuevo reto: no morir en el mar tecnológico y contar con los *smart citizens*.

Por
Jaume Figa i Vaello
Javier Rodríguez-Alsina

Desde que en 1998, la *joint venture* de Mercedes y Swatch empezara a lanzar al mercado minúsculos vehículos con todo lo necesario para el día a día en las grandes ciudades y que permitían a sus inteligentes —y hasta cierto punto heroicos— ocupantes estacionar su coche en lugares antes insólitos, el término *smart* ha ido invadiendo rápidamente cualquier aspecto de nuestras vidas. Hoy todo es *smart*: lo que buscamos y consumimos debe cubrir cuantas más necesidades, de la forma más eficiente, y darnos, por tanto, como usuarios o ciudadanos, ventajas competitivas que nos diferencie de los demás. Podemos hacer lo mismo que el vecino pero usando la mitad de dispositivos, aparcar en los sitios más pequeños —de lado, de cara o, quién sabe si estará por llegar, de pie—. Hacemos regalos que, de hecho, ya solo pagamos, pues quien elige es quien recibe; el móvil tiene múltiples utilidades —¡incluso sirve para recibir llamadas!— y, en definitiva, todo es polivalente, eficaz, personalizable y... ¿mejor?

¿De verdad, somos mejores —más felices— con las nuevas tecnologías? ¿En qué basamos nuestra felicidad?... Sobre estas cuestiones estábamos dialogando recientemente, en el plató de televisión de UIC Barcelona. Era una mesa redonda que organizamos en +1. Queríamos hablar, no sobre disquisiciones filosóficas —no era el momento—, sino sobre nuevas tecnologías y las llamadas “ciudades inteligentes”. Pero el caso es que, en algún momento de nuestro diálogo, caímos en esos pensamientos de altos vuelos: lo *smart* va de la mano —del móvil— a un nivel superior: a ciudades enteras. Y de ahí, a intentar que realmente el ciudadano —el que se supone de verdad tiene que ser inteligente— viva mejor. Y sea feliz.

Montserrat Rivero, responsable de Medio Ambiente y Servicios Urbanos del Ayuntamiento de Barcelona daba la nota pública; **Maria Abellanet**, consejera delegada del Grup CETT, la perspectiva no menos importante del turismo; **Coral Regí**, directora de la escuela Virolai de Barcelona, dio el punto de vista de la educación; por parte del sector tecnológico, **Carlos Cosials**, CEO de Fantastiq Transmedia Solutions; y, desde la importante visión —para el tema que nos toca— del urbanismo y la arquitectura, el profesor de nuestra Escuela de Arquitectura, **Joan Trias de Bes**, y el abogado y urbanista **Albert Cortina**, autor, además, del interesante libro *¿Humanos o posthumanos? Singularidad tecnológica y mejoramiento humano*, que mucho tiene que ver con el tema. La gran pregunta: ¿qué es —o, mejor, qué debe ser— una *smart city*? ¿Es, lo *smart*, algo necesariamente tecnológico que lleve a auténticos *smart citizens*?

Parafraseando aquello del huevo o la gallina: ¿qué va primero, el ciudadano o la ciudad?

CIUDADES DEL SIGLO XXI

Pongamos el caso de Pau, 80 años de edad, un ciudadano cualquiera, en una ciudad cualquiera de cuatro millones de habitantes. Necesita hacer una gestión en las oficinas del Ayuntamiento. Para ello, Pau tiene la opción de usar una *app*. con la que saber a qué hora y en qué punto de la ciudad poder tomar el transporte público y qué combinación le irá mejor y cuánto tiempo tendrá que esperar, en el caso de tener que cambiar de transporte. También podría pedir un *Google Car* —recientemente incorporados por el ente público—, gracias al que evitaría tener que hacer trasbordos y le dejaría justo delante de las oficinas en cuestión. Esta opción le gusta más. No se plantea usar su coche: aunque es híbrido —Pau tiene muy clara la cuestión de la sostenibilidad medioambiental— y desde que han puesto los semáforos inteligentes, conducir por la ciudad es mucho más práctico, le será muy difícil aparcar y —motivo más convincente aún— su mujer dice que ya no está para ir solo en lo que ella llama el carro: ¡qué se le va a hacer! Además, como tiene tiempo, le interesa pasar por el peluquero y la aplicación *Smartshop Barber* le dice a qué hora y qué barbería le puede ir mejor. Desde ahí cogerá otro *Google Car*. En realidad, a Paula —sí, así se llama su mujer—, no le hace mucha gracia que vaya solo por la ciudad —es mayor y no está muy bien del corazón—, pero desde que descubrió el servicio de teleasistencia —gracias al cual, ante cualquier problema de salud,

SMART MINDS



Montserrat Rivero
Responsable de Medio Ambiente y Servicios Urbanos del Ayuntamiento de Barcelona



Maria Abellanet
Consejera delegada del Grup CETT



Coral Regí
directora de la escuela Virolai de Barcelona



Carlos Cosials
CEO de Fantastiq Transmedia Solutions

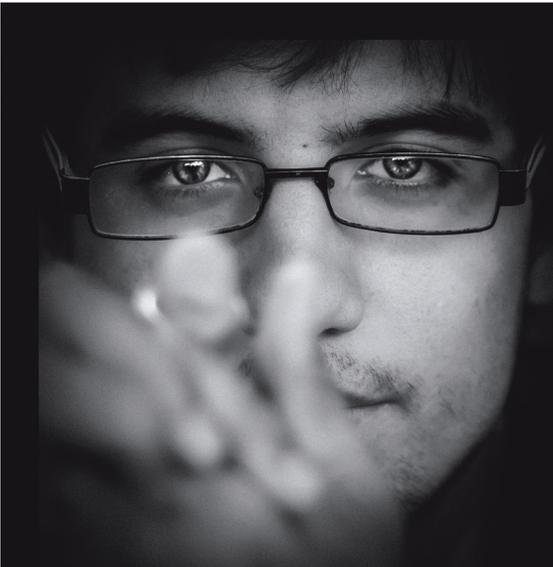
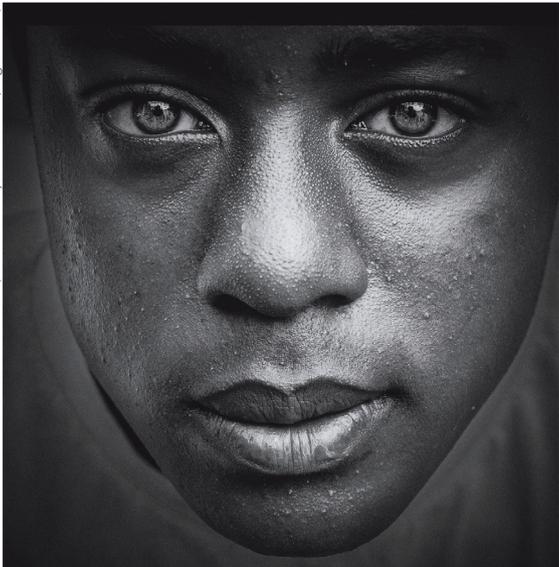


Joan Trias de Bes Profesor de Escuela de Arquitectura



Albert Cortina
Autor de *¿Humanos o posthumanos? Singularidad tecnológica y mejoramiento humano*

DAVID MOLINA, a ¿Humanos o posthumanos? (Fragmenta Ed.)



POSTHUMANOS

La singularidad tecnológica llegará en pocos años. Nuestra especie está a punto de evolucionar artificialmente, los posthumanos. A todo esto, en las *smart cities* las tecnologías aplicadas al territorio y a la ciudad entendida como un sistema de información permitirán abstraer esta información de su soporte físico material, integrándola en un sistema operativo externo que facilitará una gestión urbana más inteligente.

→ tiene conexión directa con la asistencia médica más cercana—, ella está mucho más tranquila. En realidad, Pau siempre ha sido un buen ciclista y le gustaría usar el servicio de bicis de alquiler público —el *Bicyclick*—, pero reconoce que ya no está para esos trotes...

Smart —el término— empezó aplicándose a los productos que ayudaban a sus usuarios a obtener aquello para lo que específicamente servían, pero de manera insultantemente más sencilla a como venía haciéndose hasta ese momento, o por quienes no disponen de ese *smart-lo-que-fuere*. Aplicado a la ciudad, lo *smart* incluye todo un conjunto de elementos que se engloban bajo el paraguas de tecnología, persona y ambiente (medio ambiente).

El de Pau es un ejemplo que, aunque inventado, podrá ser la realidad de un futuro más bien cercano. La ciudad del S.XXI tiende a esta *smartificación* que busca facilitar las cosas al ciudadano, de modo que la misma ciudad sea mucho más sostenible: “Son *smart* —dice Maria Abellanet durante la mesa redonda— las soluciones que hacen más cómoda la vida. *Smart city* —asegura— tiene que ser sinónimo de ciudad de las personas”.

¿Cuál es —o debe ser: cabe planteárselo— el objetivo de una ciudad? Y si lo tenemos claro, ¿cómo lograrlo —

según lo dicho— de forma insultantemente más fácil que hasta ahora para que sea, de verdad, la ciudad de las personas?

De entrada, la respuesta parece sencilla: la función de una ciudad es la vida en comunidad. Hace ya siglos, los pobladores de entonces se dieron cuenta de que *smart*, a la hora de sobrevivir, significaba repartir la carga de sus necesidades con otros individuos que las compartieran, como la seguridad. Poblados y ciudades fueron respuestas seguras ante el problema de los depredadores, primero, y de las demás tribus o ejércitos, después. Poco a poco, tal concentración de individuos propició que aflorase notoriamente el comercio en estos puntos y, en general, todo tipo de actividades distintas del conreo o la agricultura.

Sin embargo, hoy las cosas han cambiado notablemente. “Vivimos en burgos sin murallas —comentaba Carlos Cosials—; no existen muros que defiendan a los ciudadanos de los peligros externos, y las finalidades de vivir en una ciudad parecen responder, más bien, a cuestiones logísticas y de jornal”. Solemos vivir en ciudades porque solemos trabajar en ellas y al ser tan grandes, tan densas, llegar al trabajo nos supone un esfuerzo en tiempo —y dinero—, si no vivimos en el “meollo”. Esta tendencia no hace más que agravar el problema de que

«SON
SMART
LAS SOLUCIONES
QUE HACEN MÁS
COMODA LA
VIDA. SMART
CITY TIENE QUE
SER SINÓNIMO
DE CIUDAD DE
LAS PERSONAS»

RAZONES PARA UNA CIUDADANÍA SABIA



Albert Cortina es abogado y urbanista. Director del Estudio DTUM

Tenemos unos retos formidables: generar nuevos escenarios de vida donde los ciudadanos podamos desarrollar nuestras inquietudes y aspiraciones para ser felices; abrazar una auténtica conversión ecológica integral que nos conduzca a adoptar nuevas formas de vivir; adoptar un compromiso ético para cuidar la tierra y conservar la naturaleza; tejer unos espacios de relación social y ciudadana donde las personas se sientan empoderadas; construir un hábitat urbano y un territorio sostenible y eficiente, desarrollando e integrando con prudencia las tecnologías inteligentes y exponenciales. Tenemos, en definitiva, el reto de regenerar y renaturalizar nuestras ciudades para que estén siempre al servicio de las personas, y así puedan llegar a ser la casa común de una ciudadanía cada vez más solidaria y sabia.

Creo que somos muchos los que constatamos de forma clara que nos encontramos en medio de un mero proceso de crisis, sino en plena revolución de civilización. Decaen los viejos paradigmas y afloran unos nuevos que no sabemos si entrarán en flagrante conflicto entre ellos, o alcanzarán un cierto grado de integración. Así pues, ¿reforma o ruptura?

En la construcción de este nuevo orden global, entran en jue-

go principios y conceptos como la sostenibilidad, la eficiencia inteligente, la conservación de la naturaleza y la biodiversidad, la inteligencia colectiva, el bien común, la democracia real, la noocracia democrática, la evolución del ser humano a partir de la interacción e integración con las tecnologías NBIC (Nano, Bio, Info, Cogno), la cultura de la mejora, la ética global, el humanismo avanzado...

Ante este posible choque de paradigmas y de principios rectores, algunos de nuestros conciudadanos optan, de forma pragmática, por un cambio en el estilo de sus vidas en sintonía con el llamado movimiento de transición, entendido como aquel proceso que pretende superar los viejos paradigmas hegemónicos y alcanzar el nuevo paradigma alternativo que auguran nos debe conducir hacia una vida más sostenible, justa y feliz. Este movimiento, también llamado movimiento de pueblos y ciudades para la transición, promueve la reducción progresiva y constante del consumismo material y energético, proponiendo un desarrollo basado en la resiliencia comunitaria y en la relocalización como plan de acción ante problemáticas que se nos presentan a la civilización como el pico del petróleo, el cambio climático, la crisis económica provocada por el colapso financiero, y la crisis alimentaria mundial.

Así, las comunidades en transición, bajo el principio de que la acción local puede cambiar el mundo, utilizan métodos para reducir el uso de energía y para aumentar su propia autosuficiencia en todos los aspectos esenciales de la vida en común. De estos principios, nacen proyectos como las ecoaldeas, las ecociudades, los huertos comunitarios, los grupos de consumo, la moneda social, las energías renovables de propiedad comunitaria, la economía colaborativa...

Un elemento central de este movimiento es que la acción

de transición exterior debe ir acompañado de una transición interna. Y es aquí donde, en mi opinión, hay que ver puntos de confluencia con la llamada del papa **Francisco** en su Encíclica *Laudato si'* a favor de una conversión ecológica global que estimule las acciones sanadoras de este mundo herido, exhortando a la humanidad entera a ser custodios de la creación, en todas sus dimensiones, elementos y entidades.

En relación a dicha transición, otros ciudadanos, y sobre todo, grandes corporaciones tecnológicas, empresas, centros de investigación y de innovación, y algunas administraciones públicas, ponen su confianza en que el cambio realmente significativo venga de las nuevas tecnologías inteligentes que harán las ciudades y los territorios más sostenibles y eficientes. Podríamos decir que el fenómeno creciente de las *smart cities* participa plenamente de este movimiento y de esta visión tecnooptimista.

En este sentido, es cierto que cada vez más las tecnologías aplicadas en el territorio y en la ciudad entendida como un sistema de información permitirán obtener todos los datos y la información necesaria de su soporte físico material, integrándola en un sistema operativo extenso que facilitará progresivamente una gestión urbana más inteligente, y por tanto, en principio más eficiente.

¿Podríamos afirmar, pues, que los dos movimientos referidos a la transición son realmente contrapuestos y antagónicos? ¿Podemos encontrar un denominador común que facilite la buena integración?

Una ciudad podría ser calificada de inteligente y en transición, en la medida en que las inversiones que se realicen en capital humano, en educación para que todas las personas desarrollen las capacidades e inteligencias múltiples, en aspectos sociales, en infraestructuras de energías

renovables, en autosuficiencia, en salud, en tecnologías de comunicación, en aumento de las capacidades para empoderar a las personas, en infraestructuras de transporte sostenible, etc. sean sabiamente dirigidas al bien común.

Ciudades inteligentes en transición que contemplen y promuevan una calidad de vida elevada; unos espacios colectivos de relación, de recreo, y de contemplación de la naturaleza, que faciliten un perfeccionamiento más grande del ser humano en todas sus dimensiones —incluida la espiritual—; un desarrollo económico-ambiental sostenible y permanente; una gobernanza participativa a favor del interés colectivo; una gestión prudente y reflexiva de los recursos naturales y un buen aprovechamiento del tiempo de los ciudadanos para que lo puedan dedicar a lo que de verdad es importante y que los hace felices.

Creo que todos coincidimos en que queremos unas ciudades que tengan mejores entornos y mejores paisajes. También nos pondríamos de acuerdo en reivindicar unos hábitats urbanos más justos, que reduzcan las desigualdades y que acojan mejores sociedades, mejores personas y más diversas. Es por eso que seguramente necesitamos una ética aplicada al urbanismo y a la ordenación del territorio integrada en una ética global.

Por lo tanto, ciudades inteligentes, en transición, y con ciudadanos sabios. ¿Es esta nuestra utopía generacional?

TRES TURONS

Vista aerea del parque de "Els Tres Turons" y del corredor verde "Ciutadella-Collserola"



ESPAI OPORTUNITAT

Nuevas formas de verde más vivas y productivas en Barcelona; nuevas formas de verde urbano.



AJUNTAMENT DE BARCELONA. MEDI AMBIENT I SERVEIS URBANS

→

cuanta más gente se ahorra el desplazamiento a "intra muros" más densa y extensa se hace la ciudad y en definitiva, más incómoda, fea, desagradable...; y *zero smart*.

SMART CITIES DE LA OPTIMIZACIÓN

A raíz de todo este problema logístico que tanto afecta al trabajo y a la economía —decía Albert Cortina— "poco a poco las ciudades se han ido transformando en inteligentes. Sobre todo las grandes ciudades asiáticas que, bajo un prisma marcadamente neo-liberal, han apostado por la ultra tecnologización de, básicamente, los sistemas de transporte y 'organización' urbanos ya sean de titularidad pública —estableciendo horarios más eficientes, mayor o menor frecuencia, facilitando el acceso rápido a los mismos, política de precios, etc.— o privados, con sistemas de información del estado del tráfico en tiempo real o aplicaciones que avisan a los ciudadanos de dónde han quedado plazas libres de aparcamiento".

El modelo de estas ciudades, sin embargo, no busca tanto pensar en el bien del ciudadano, sino en la eficiencia de la ciudad. Es decir: ¿primero?, la ciudad. "Se facilitan las cosas a la persona —explicaba Cortina— aunque no enteramente por su propio interés, ni felicidad, ni autorrealización, sino por el bien de la propia ciudad": atrayendo mayor inversión, más mano de obra, etc., en beneficio, en todo caso, de las empresas que han apostado por este modelo. Ser smart, en definitiva, a costa de quienes las habitan, meros *inputs* abocados al cumplimiento de las tareas asignadas, para

el exclusivo beneficio de sus gestores. Algo así debió intuir **Fritz Lang** con su futurista *Metrópolis* (1927).

Para que la ciudad sea considerada realmente de las personas, tiene que verse como un cuerpo humano con sistemas, elementos muy variados, tejidos, enlaces, etc. La *smart city*, entonces, tiene que tener unos flujos de información que regulen todo este entramado. "El modelo que, a mi parecer —vuelve a ser el abogado y urbanista— debe seguir una ciudad, sea smart o no, es el de la gobernanza inteligente; es decir, que sea proactiva, corresponsable y cocreativa". Donde participa ciudad y ciudadano. "A menudo —intervenia Carlos Cosials— el proceso de smartización está siendo liderado por la tecnología y no por el ciudadano, que deviene mero usuario y no creador del modelo. El ciudadano debe empoderarse". O, en palabras de la profesora Coral Regí, debe buscarse una "responsabilidad colectiva individual que aporte mayor inteligencia al conjunto".

THE SMART PEOPLE RISING

"Se trata de un nuevo concepto de quién y cómo habita las ciudades —aseguraba Montserrat Rivero—; una nueva relación entre ciudadanos, animales y plantas". Es decir: tener la capacidad para decir qué va bien y qué no en su ciudad, y que sea escuchado. Y esto, gracias a las nuevas tecnologías. "La petición directa de cada persona, sin intermediarios gracias a *apps* —explicaba la trabajadora del Ayuntamiento de Barcelona—, muestran gran efectividad y, por ejemplo, han hecho constatar a la administración de Barcelona el interés en auge por los huertos urbanos". Esto conlleva —en palabras

de Regí— “que seamos conscientes de que tenemos que ser ciudadanos comprometidos, con iniciativa, y realmente queramos mejorar la ciudad que habitamos”. Algo de esto hubo en el famoso “plan Cerdà” que transformó Barcelona a su geometría tan característica. El ingeniero Ildefons Cerdà —lo vimos en el primer número de *#1*— planteaba una ciudad a partir de las necesidades de las personas que la habitaban. No se llevó a cabo en su totalidad —entre otras cosas, las manzanas debían ser mucho más verdes—, pero aún hoy es difícil no ver en esa obra de remodelación de la ciudad de Barcelona como el primer planteamiento verdaderamente inteligente: “En 1860 —defiendía Trias de Bes—, Cerdà se basaba en una realidad muy concreta, un estudio sobre las posibilidades y necesidades de la población de su momento (sin automóviles, sin ruidos...)”. Pensó Barcelona para el ciudadano, y no al revés. “Lo suyo —seguía explicando el doctor arquitecto— no eran percepciones de la ciudad, sino que quería dar respuesta a cuestiones reales de sus habitantes. A menudo, cuando se habla de *smart city*, se hace mucho refiriéndose al transporte, a la energía y al medio ambiente; pero echo de menos que se hable de vivienda, que es la célula que organiza la ciudad. Eso es lo que sí hizo el ideólogo del ensanche”. “Que no se hubiera implementado en su totalidad —apuntaba Cortina— no implica que fuera un fracaso, sino más bien un intento que sigue siendo hoy muy útil y que ahora es el momento de terminar de implementar, adaptándolo a las exigencias actuales”. Al final, vuelve a ser el profesor de la UIC, “lo que movía a Cerdà era un espíritu, una actitud y ese espíritu es lo que necesita, también, el urbanismo de hoy y, por tanto, el planteamiento de las verdaderas *smart cities*”.

Ahora bien, para que estas ciudades hagan resurgir a sus ciudadanos, y esta actitud de innovación urbana promovida por Ildefons Cerdà esté viva en la actualidad, es importante el entendimiento entre dos mentalidades —la tecnooptimista y la tecnopesimista—, opuestas entre sí y muy presentes en todo ese debate donde intervienen con tanta fuerza tecnología y personas. Un ejemplo muy claro es lo que pasa con el turismo en nuestras ciudades.

Volvamos un momento a Pau y su mujer, situándolos, esta vez, en una vivienda del ensanche de Barcelona. A pesar de su edad, él es un hombre muy familiariza-

do con las nuevas tecnologías y, al contrario de cómo piensa su hermano Joan, está totalmente de acuerdo en que *smartificación* de la ciudad conlleva una vida más cómoda para sus habitantes. Joan le dice que no es más que una herramienta de venta que conlleva muchas incomodidades por la gran afluencia de turismo, como el desorden o la masificación. Pau lo sabe —no hay que ser muy listo para darse cuenta de ello—, pero ve a los turistas como una oportunidad de aprender y, sobre todo, gracias a la tecnología, aprender de los errores y mejorar. “Usar las TIC —es Coral Regí—, para implementar las políticas de participación ciudadana”.

En el fondo, explicaba Maria Abellanet “hay que trabajar para que el turista sea como un ciudadano temporal —‘interino’, lo definía Regí—, con cuyas aportaciones y actitud, y con el rastro que va dejando el uso de las tecnologías que usa, podamos saber en qué tenemos que mejorar y cómo; y, a la vez, ellos, como ciudadanos, se sepan portadores de unos deberes”. “No queremos megalópolis escaparate donde todo esté para el turista, ni una especie de lunaParks sólo para nipones —concretaba Trias de Bes—, sino que el turista, así como el resto de los ciudadanos, se impliquen en la gestión de su ciudad”.

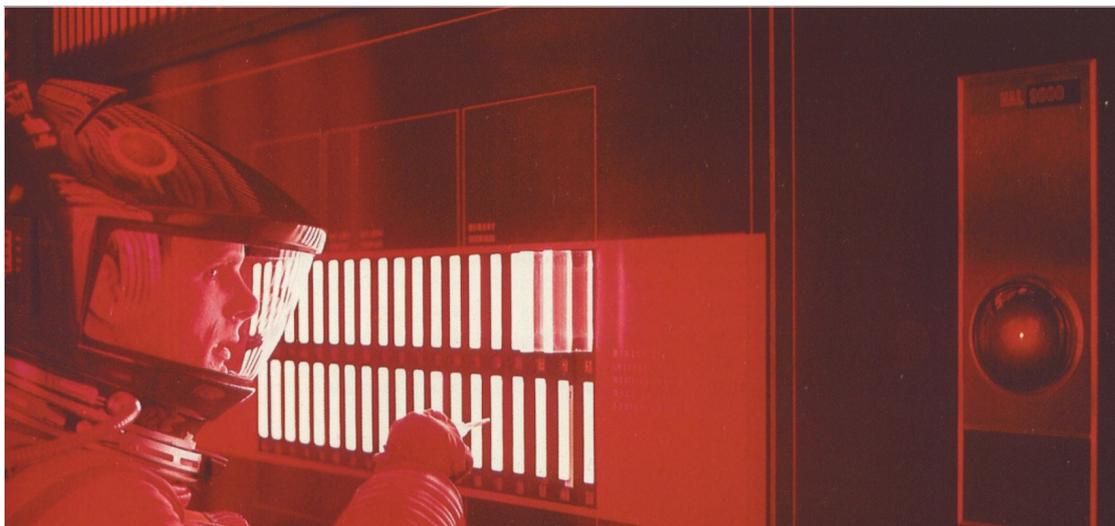
Conseguir, al decir de Abellanet, “que los ciudadanos lleguen a ser creadores de la tecnología o de aportes que hagan inteligente la ciudad”.

«LO SIENTO, DAVE, ME TEMO QUE NO PUEDO HACER ESTO»

En 2001: *Una Odisea del Espacio*, Dave Bowman es el único superviviente de la nave Discovery. HAL 9000, el ordenador de abordo encargado de controlar las funciones vitales de la Discovery, se ve amenazado de muerte y se defiende matando, poco a poco, a todos los tripulantes de la nave. Entonces, Bowman ve que no está a salvo y decide desconectar a HAL, pero éste no se deja. “Abre la puerta de la cámara, HAL. —Lo siento, Dave; me temo que no puedo hacer esto”...

En 1968, **Stanley Kubrick** planteaba un futuro donde las máquinas adquirirían una inteligencia artificial, con sentimientos propios y con emociones. Ha pasado ya más de una década de ese futuro imaginado, y aún las máquinas no tienen “vida propia”. No obstante, según el parecer de muchos, el peligro sigue existiendo.

«SEAMOS CONSCIENTES DE QUE TENEMOS QUE SER CIUDADANOS CON INICIATIVA, Y REALMENTE QUEREMOS MEJORAR LA CIUDAD QUE HABITAMOS»

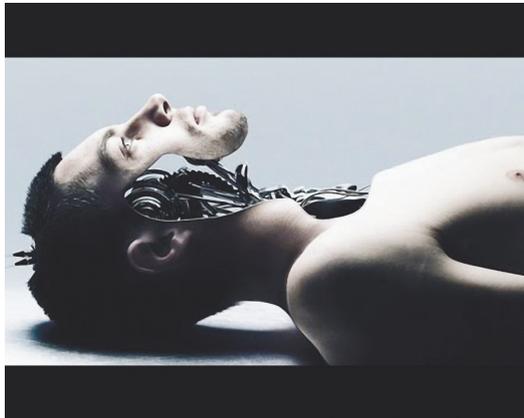


HAL 9000

En 2001: *Una odisea del Espacio*, **Stanley Kubrick** plantea la existencia de una inteligencia artificial. Ante una hipotética posibilidad de que sea real, es importante formar a la personas en humanismo.

TRANSHUMANISMO

Plantea la posibilidad de transformar completamente el ser humano, gracias a la tecnología, dando como resultado una nueva especie, la posthumana.



DOCUMENTALES HISTORY CHANNEL

CADA ASPECTO DE NUESTRA VIDA HA SIDO REFORMADO POR LA TECNOLOGIA

→ “¿Qué pasará —se preguntaba María Abellanet— si empieza a existir la inteligencia artificial y aparece un nuevo HAL? Ante una hipotética posibilidad, tenemos que formar a personas, con un perfil humanístico claro, con valores inculcados desde la escuela”. “Formar a los niños —defendía Coral Regí— para que pasen de ser meros usuarios digitales a creativos digitales”. Está claro que, para que haya esta bidireccionalidad —ciudadano-gobernantes; gobernantes-ciudadano— hace falta no ser como simples máquinas: “Que haya este quid pro quo en las ciudades inteligentes significa que nos convertimos en inspectores y en sensores; pero corremos el peligro de acabar siendo meros sensores. Por eso, son necesarios —apoyaba Albert Cortina— el humanismo y claros códigos éticos para que la tecnología no tome el control”. ¿Nos hace más felices la *smart city*? “Sí, nos puede hacer más felices si hay educación, pero una cosa no lleva necesariamente a la otra”, seguía el abogado y urbanista. “La formación del ciudadano —apuntaba Trias de Bes— es esencial para que éste no se vea superado —o dominado— por las TIC”.

En 2001, al final, la inteligencia humana —tiene más recursos— puede con HAL. A pesar de todo, no parece tan alocado pensar que podemos acabar siendo dominados: ¿qué pasa con toda esa cantidad de datos personales que cedemos en bien de toda la comunidad? “En la construcción de la *smart city* —explicaba Rivero—, la administración se basa en la información directa que obtiene de sus ciudadanos —peticiones vía *apps*. y otros canales— e indirecta —*big data* consentida que facilita el tratamiento masivo de nuestra información personal—, y ello redundará en mayor eficacia y sostenibilidad y, por lo tanto, en el beneficio común”. El ciudadano, directa o indirectamente, acepta esta cesión de parte de su privacidad, a cambio de una contrapartida. “El *big data* permite ser predictivo en la posibilidad de obtener una beca, un crédito o llegar al aeropuerto —ejemplificaba Cosials—; pero cada uno de nosotros tenemos que poder rechazarlo, y todo el sistema que conlleva la *smart city*, si no los percibimos como algo beneficioso para uno y para el conjunto”.

Inteligente o sabia

● **Qué fue primero:** ¿el huevo o la gallina? ¿Los ciudadanos o su ciudad? En la formación de las primeras ciudades parece lógico decir que cada habitante fue lo primero. Hoy, no obstante, hablamos mucho de *smart cities* y poco de *smart citizens*. “Las ciudades inteligentes lo serán

cuando tengan en cuenta toda la complejidad humana, que humano significa diverso”: fue como una conclusión general de lo que salió en la mesa redonda. ¿Inteligente? Más: sabia. La *smart city* lo es, cuando es sabia. Ser sabio es mucho más que ser inteligente.

“El *big data* y la gestión que de él hacen las grandes compañías de Internet —decía Joan Trias de Bes— vienen a decidir qué productos deseamos, pues están creados a partir de nuestra información”. Ahora bien, ¿acaso esa información no está, también a menudo creada por las mismas compañías de Internet?

NUESTROS PRIMITIVOS CEREBROS DARWINIANOS

Corre por Internet un vídeo que en diez minutos explica en qué consiste una especie de movimiento científico-social llamado el *transhumanismo*. “Es la unidad para revolucionar fundamentalmente lo que significa ser humano a través de los avances tecnológicos”, lee una voz en off del vídeo. “Cada aspecto de nuestra vida ha sido reformado por la tecnología. Desde la manera en cómo vamos por ahí, la forma en que buscamos información y la forma en que nos comunicamos. Es fácil pensar —sigue la voz— que si sólo nuestra tecnología avanza lo suficiente, finalmente estaremos satisfechos. El hecho es que seguimos encadenados por nuestros primitivos cerebros darwinianos”.

El *transhumanismo*, investigando sobre cualquier aspecto que lleve a la súper-longevidad, la súper-inteligencia y el súper-bienestar, pretende crear una nueva especie que supere la humana: la post-humana. “Quizá llegue un momento —explicaba Cortina durante la mesa redonda— en que la interacción con las nuevas tecnologías llegue a esta nueva especie. ¿Significa que habrá más desigualdades, entre los *súper-lo-que-sea* y los humanos? ¿Una civilización más *smart* y otra menos? Yo creo que el planteamiento tiene que ser mucho más abierto, volviendo a los viejos temas: integración social dentro de una misma ciudad, que no sea una red de súper ordenadores que nos digan qué tenemos que hacer, hacia dónde tenemos que ir. Hoy más que nunca —concluía—, tenemos que añadir más humanismo a la tecnología, más valores”.