

08. Cruzando calles: cosmos y caos en la semiótica urbana

MASSIMO LEONE

Letra. Imagen. Sonido L.I.S. Ciudad Mediatizada
 Año VII, # 14, Segundo semestre 2015
 Buenos Aires ARG | Págs. 131 a 144
 Fecha de recepción: 2/9/2015
 Fecha de aceptación: 1/10/2015

El ensayo propone una memoria anecdótica sobre la variedad de estilos de cruzamiento callejero. Analiza este acto fundamental de la vida cotidiana urbana en el marco de las semióticas de PEIRCE, GREIMAS, y LOTMAN. Reflexiona sobre el concepto de “*smart city*”. Formula un criterio de medida de la inteligencia urbana. Delinea el papel de los medios de comunicación en la creación de una “ciudad inteligente”.

Palabras clave: cruzamiento callejero ~ semiótica urbana ~ smart city ~ ciudad inteligente

The essay anecdotically surveys the variety of styles of street-crossing. It analyzes this fundamental act of urban everyday life in the framework of the semiotics of PEIRCE, GREIMAS, and LOTMAN. It reflects on the concept of “*smart city*”. It formulates a criterion to measure urban intelligence. It outlines the role of media in the creation of “intelligent cities”.

Keywords: street-crossing ~ urban semiotics ~ smart city ~ intelligent city

[...]

En esa hora en que la luz
tiene una figura de arena,
di con una calle ignorada,
abierta en noble anchura de terraza,
cuyas cornisas y paredes mostraban
colores blandos como el mismo cielo
que conmovía el fondo.

[...]

JORGE LUIS BORGES, *Calle desconocida*

1. Diario de un cruzador de calles

Empecé a cruzar calles en la ciudad donde nací, Lecce, en el sur de Italia, cogido de la mano de mis padres. Ellos me exhortaban siempre, insistentemente, a mirar a la izquierda, luego a la derecha, y luego otra vez a la izquierda. También me decían: “si el semáforo para los peatones está en verde, tú tienes que tener cuidado lo mismo; tienes que tener cuidado también cuando cruzas por el paso de peatones” “¿Por qué?”, me preguntaba, y la razón era muy sencilla: en mi ciudad natal, en los años setenta, y en parte hoy también, los automovilistas a menudo no respetaban ni el rojo ni el paso de peatones, hasta que el Ayuntamiento incluso dejó de pintar la línea peatonal; había que adivinar su presencia, como si fuera la reliquia desteñida de un desaparecido reino de peatones.

El día de mi examen final de la escuela primaria, un viejecito semiciego me pidió de ayudarlo a cruzar la calle. Era la primera vez que no era yo el que era ayudado a cumplir esta acción, sino el que ayudaba a otro a hacerlo. Fue, creo, la primera buena acción de mi vida, y una cuyo recuerdo se confunde con el del primer examen. Fue, además, la primera vez, creo, que me enteré que no son sólo los niños quienes necesitan ayuda al cruzar la calle.

Cumplidos los dieciocho años, detrás del volante de mi Panda rojo, un pequeño utilitario FIAT, yo también pude experimentar qué tan molestos pueden ser los peatones y lo irresistible que podría ser violar su derecho a cruzar la calle.

En Siena, maravillosa ciudad medieval de la Toscana donde me fui a estudiar a partir de los dieciocho años, cruzaba las calles de un casco histórico completamente peatonal. El peatón siempre era soberano, no im-

porta lo que hiciese. Se podía andar en el medio de la calle, zigzaguear a derecha e izquierda, y platicar en la carretera hasta causar colas infinitas de los pocos automovilistas con permiso de circular por el casco antiguo. A uno casi se le quitaba el placer de cruzar la calle; sin automovilistas feroces, de hecho, era como si el cruzamiento no tuviese lugar.

En París, con veintidós años, me tropecé por primera vez con calles que no se podían cruzar: había que insinuarse bajo de ellas, o pasarlas por el medio de monstruosos puentes elevados.

Poco después, en Dublín, me enteré con preocupación de que las instrucciones que me habían abastecido mis padres en mi primera infancia no eran suficientes: los coches fluían amenazantes no desde la izquierda sino desde la derecha. En el pavimento, como auxilio para los pobres extranjeros desprevenidos, aparecían exhortaciones perentorias: “*look right!*” [¡Miren a la derecha!].

En el 2004, en Berkeley, fui multado por primera y ultima vez en mi vida de peatón porque había cruzado la calle en rojo. En Italia nunca se multa a los peatones. En los Estados Unidos, aparentemente, las reglas servían no sólo para proteger los pequeños de los grandes, sino también los grandes de los pequeños, o los pequeños de ellos mismos. Pero Berkeley era también el campus universitario donde jóvenes estudiantes sin brazos ni piernas, maniobrando con la boca sus sillas de ruedas eléctricas, podían sin embargo pasar velozmente de un curso a otro porque todas las barreras arquitectónicas habían sido eliminadas. Siempre en Berkeley, pues, estaba en vigor lo que Woody Allen define “la única contribución de California a la civilización”, o sea el permiso de girar a la derecha con semáforo rojo, que elimina la competencia entre automovilistas que giren a la derecha y peatones que crucen transversalmente la misma calle.

Fui atropellado por primera vez en 2005 cruzando una calle de Marrakech. Fue en esa ocasión que me enteré de una gran invención de Occidente: la acera, espacio del que los automovilistas están físicamente excluidos, por lo menos teóricamente; la acera es un oasis de tranquilidad para peatones. En Marrakech, en ausencia de aceras, el concepto de cruzamiento callejero parecía desaparecer, pero en un sentido inverso de lo que acontecía en Siena: cada esquina de la calle estaba invadida por un flujo soberano de medios de locomoción de todo tipo, con tracción mecánica o animal; de hecho, la motocicleta que me atropelló no tenía frenos ¿Para qué tenerlos si no había que pararse nunca?

En 2005, llegado a Turín, ciudad del norte de Italia donde actualmente vivo y trabajo, hice la experiencia de esa misteriosa entidad urbana que

es el verdadero símbolo de la ciudad de la FIAT: “*i controviai*”, literalmente, “las contra-avenidas”; el nombre ya indica algo contra la ley, o por lo menos contra la norma; avenidas menores que corren paralelas a las principales, las “contra-avenidas” son lugares de perplejidad urbana: “¿quién tiene la preferencia en las contra-avenidas?”, es la pregunta que cada habitante de Turín no para de hacerse cuando realiza sus primeros pasos en la ciudad. Pero Turín es también la ciudad donde uno aprende a quejarse. El peatón de Turín, cuando le sea violado el derecho de cruzar con el semáforo verde o por los pasos peatonales, raramente soporta con la resignación fatalista de otras latitudes; por otra parte, raramente increpa agresivo, con la exasperación de quien ha sufrido demasiados abusos y sabe que nunca podrá triunfar. Al revés, el ciudadano típico de Turín, a quien un coche o una motocicleta le cortan ilícitamente el paso, reacciona como la viejecita que un día oí decir con sarcástica cortesía: “vada pure, ne!”.

En 2008, en Nicosia, Chipre, comprendí que hay ciudades en las que cruzar una calle quiere decir pasar de un país al otro, de una cultura a otra, de una parte a otra de un conflicto. En Berlín también, después, hice la misma experiencia, pero endulzado por el recuerdo y la puesta en escena para los turistas.

En 2009, en Australia, los pasos peatonales no eran cebrados, como en Italia, sino, como en los Estados Unidos, delimitados por dos líneas paralelas. Los pasos peatonales italianos son, como casi todo en Italia, un híbrido ambiguo: espacios ni completamente para los peatones, ni totalmente para los automovilistas, permiten a los unos y a los otros verlos como blancos o como negros, como propios o como ajenos. En Melbourne me impresionó que los automovilistas, conduciendo muy despacio, se pararan delante de los pasos peatonales aunque no hubiera nadie cruzándolos. No podía reprimir un sentimiento de admiración ambiguamente mezclado con uno de irritación.

En Nankín, China, el mismo año, me aventuré, durante la pausa de un congreso, fuera del maravilloso campus militarizado. Para acceder a la ciudad hacía falta cruzar corriendo una avenida muy ancha, mientras centenas de scooters enfurecidos aguardaban detrás de un semáforo; al aparecer el verde, no había ningún titubeo en arrollar al peatón en un enjambre infinito de ciclomotores de todo tipo; el detalle más inquietante es que se trataba de un enjambre silencioso, dotado de un letal zumbido eléctrico.

En 2011, en Teherán, hice la experiencia de los cruzamientos peatonales más difíciles de mi vida adulta. No había pasos peatonales ni pasajes

subterráneos ni pasos elevados, sino un flujo continuo de coches y motocicletas vibrantes que invadían, como hilos de una alfombra persa, cada retazo de espacio. Comprendí que cuando esa acción se vuelva imposible, arriesgando uno su propia vida, esa acción tiene que transformarse en juego. Así, en Teherán los peatones juegan con la vida y la muerte insinuándose con osados movimientos entre los coches que circulan a rienda suelta; por un lado esto le recuerda a uno el célebre juego de los años ochenta con la rana que tenía que cruzar la calle; por otro lado, más épicamente, este juego de cruzamientos se parece a una corrida de toros. Con la experiencia, y si se tiene suerte con la ayuda de los nativos, se aprenden algunas estratagemas: nunca confiar en los semáforos, y sobre todo nunca mirar los coches mientras se cruza la calle; hay que observar, al revés, los ojos de los automovilistas, su mirada, comprender si nos han visto, y sobre todo prever sus intenciones; es sólo en un tráfico bien ordenado que se puede olvidar que detrás de cada coche, máquina sin corazón, hay una intencionalidad a menudo imprevisible; cruzar la calle en Teherán es también un juego de ajedrez.

2. Semiótica de la interpretación urbana

Este informe autobiográfico a través de tantos viajes y otros tantos estilos de cruzamiento callejero podría seguir todavía por largo tiempo y enriquecerse de impresiones y matices ulteriores. Estas impresiones pueden fácilmente dar lugar a una sistematización semiótica, según un cuadro teórico que he desarrollado ya en varios estudios. Cada una de las escuelas de pensamiento semiótico puede aportar una contribución fundamental a la inteligibilidad de los fenómenos urbanos, incluso a la de esa actividad cotidiana, aparentemente trivial, de cruzar una calle. Pues en el marco de la semiótica la ciudad es una matriz impresionante de signos distintos, concatenados en fugas muy complejas de interpretantes de varios tipos. Estar sumergido en este mar de signos e interpretantes —un verdadero océano en el caso de las metrópolis— le otorga al habitante una sensación de libertad eufórica, causada por la pre-comprensión de la variedad laberíntica de recorridos virtuales que la ciudad le ofrece a la exploración a cada paso, a cada esquina, a cada cruzamiento de calle. Sin embargo, esta sensación de ebriedad urbana se convertiría en angustia y ahogamiento si no fuera de alguna manera canalizada y controlada por unos hábitos interpretativos que limitan la fuga de los interpretantes, cortan el desarrollo sin fin de la semiosis, y le abastecen a uno algunos esquemas de interpretación, de comportamiento, y de interacción urbana.

Es objetivo de la semiótica: primero, observar, describir y categorizar los tipos de signos que se despliegan en un determinado contexto urbano; tarea muy difícil dada la cantidad y variedad de procesos semióticos que se concentran incluso en los núcleos urbanos más pequeños. Segundo, elaborar una cartografía dinámica no sólo de las concatenaciones de signos e interpretantes, sino también de sus interrupciones y coagulaciones en hábitos interpretativos. Tercero, formular y probar una hipótesis sobre las modalidades en las que se aprenden, se cristalizan, se desmoronan y se modifican estos hábitos urbanos a través de la transmisión de saber de una generación a otra, a través del choque con la incontabilidad de los signos, e incluso a través de procesos de pruebas y errores que duran la vida entera de cada ciudadano pero que se acentúan especialmente en circunstancias de aprendizaje intensivo, como en los primeros años de “vida urbana” o cuando navega uno por sistemas de signos urbanos que no conoce. Cuarto, elaborar una ciencia de las interacciones semióticas en contextos ciudadanos, incluso con la finalidad de desarrollar una ingeniería semiótica urbana capaz de facilitar la re-programación de interpretaciones y comportamientos que sean disfuncionales en un cierto ámbito de interacción.

Hasta en un fenómeno cotidiano y omnipresente como el cruzamiento de una calle urbana, el alcance de estos cuatro objetivos depende de la elaboración de un saber semiótico sofisticado y al mismo tiempo eficaz.

3. El cruzamiento urbano según Peirce

Por lo que concierne la categorización, el hecho mismo de cruzar una calle implica un enredo de signos indexicales, icónicos y simbólicos de varios tipos, continuamente entrelazados en cadenas semióticas de topología compleja: la morfología de la calle en relación con el tejido urbano ya representa un conjunto de signos visuales, espaciales y proxémicos que determinan las modalidades de los flujos urbanos. Por ejemplo en base a la amplitud de la calle, a su interconexión con el tablero de espacios llenos y vacíos de una ciudad, a los vectores y a las directrices que se delinean en su plano.

Luego, a esta morfología se añade la superposición continua de signos a través de los que se configuran las regularidades de los cruzamientos urbanos. Por ejemplo se puede categorizar como “signo indexical” el pasaje de otros cuerpos por un espacio, pasaje que indica y por lo tanto promueve pasajes sucesivos, un poco como acontece en un bosque donde el uso de una senda contribuye a su perceptibilidad y viceversa, en un círculo en el que se consolidan prácticas corpóreas y que puede ser

virtuoso o vicioso según la funcionalidad de estos recorridos. Así, en muchas ciudades, es como si las comunidades mantuvieran una especie de memoria colectiva del uso urbano, incluso de los cruzamientos callejeros, transmitida por miríadas de procesos de micro-aprendizajes; memoria la cual hace que, generación tras generación, las calles y las plazas se crucen siempre por determinados recorridos, con ciertos puntos de salida y llegada, y también con ciertos ritmos de pasaje, ya que hay que subrayar que los esquemas de cruzamientos callejeros no son hechos exclusivamente de substancia espacial, sino también de substancia temporal, de decisiones concernientes en el momento de cruzar, el momento de esperar y la velocidad del pasaje.

Hay ciudades donde las calles se cruzan despacio, otras en las que se cruzan corriendo, y eso también se traduce en regularidades que se vuelven en semiosis indexical y por consiguiente, en procesos imitativos. A menudo se cruza la calle corriendo no porque se tenga prisa, sino porque a través de la significación indexical que emana de otros cuerpos cruzantes, se le contagia a uno el ritmo de cruzamiento típico de esa calle.

Sin embargo, los signos que pueblan una encrucijada y condicionan su cruzamiento no son sólo indexicales —huellas espacio-temporales del pasaje de otros cuerpos por el mismo lugar— sino también icónicos y simbólicos. Los icónicos consisten principalmente en la Gestalt visual de un determinado punto de un tejido urbano, punto que se caracteriza por su abertura o su cierre, por su accesibilidad o inaccesibilidad visual. Estas configuraciones icónicas guían los flujos urbanos, le dejan prever a uno si el cruzamiento de una calle será posible en un cierto punto de su desarrollo, como si se tratase del vado de un río. El cruzamiento de una calle a menudo se manifiesta como imposible por su configuración visual antes de serlo concretamente, bloquea las miradas antes de los cuerpos, y por lo tanto bloquea los cuerpos bloqueando las miradas.

En fin, todos los sistemas de signos a través de los cuales las comunidades urbanas —y específicamente sus administradores e ingenieros— tratan de reconfigurar los recorridos urbanos configurados por regularidades indexicales y morfologías icónicas se pueden categorizar como simbólicos. Son simbólicos los semáforos, los pasos peatonales, las indicaciones verbales a peatones y conductores, etc.

Sin embargo, como lo saben perfectamente los semióticos peirceanos, la distinción entre índices, iconos, y símbolos no tiene que ser rígida sino matizada por las continuas interacciones entre tipos de signos, lo que ya Eco había comprendido en su propuesta de tipología de modos de producción de signos. Los pasos peatonales son expresiones simbólicas,

pero sin embargo, como hemos visto, su configuración icónica produce un efecto pragmático no indiferente: se ha estudiado, por ejemplo, que cambiando la direccionalidad de la forma gráfica de los pasos, de la vertical italiana, paralela al vector de direccionalidad de los vehículos, a la horizontal alemana, paralela al vector de direccionalidad de los peatones, se reduce el número de atropellos. De la misma manera, la presencia de semáforos con botones para que los peatones señalen su voluntad de cruzar una calle, introduce un sistema simbólico relacionado al funcionamiento de los semáforos pero también un sistema indexical de significación de la presencia de los cuerpos en el espacio de la encrucijada, con evidentes consecuencias ideológicas (que el semáforo sea automático para los coches y manual para los peatones de alguna manera encarna la jerarquía entre los unos y los otros).

4. El cruzamiento urbano según Greimas

Por lo que concierne al segundo objetivo —el de elaborar una cartografía dinámica de los cruzamientos callejeros— se puede conseguir gracias a reflexiones semióticas de varias escuelas, desde la peirceana que acabamos de utilizar hasta la de tradición estructuralista. Entre paréntesis: nada ha perjudicado más a la semiótica que la insensata incompreensión entre paradigmas. Al revés: el modelo semiótico estructural —el linaje de Saussure, Hjelmslev, Lévi-Strauss, Barthes, Greimas, hasta la semiótica post-greimasiana contemporánea— puede complementar la observación, descripción y categorización de signos, abastecida por la semiótica peirceana y viceversa; puede hacerlo considerando el tejido urbano como un tejido semio-lingüístico, o sea como un texto, donde se configuren modulaciones de sentido de regularidad cambiante y donde se produzcan tensiones de valor que dan lugar a dinámicas narrativas. Desde este punto de vista, el cruzamiento de una calle es una figura topológica, cinética y urbana elemental de la tensión entre dos polos: el de la acera con la que el cuerpo ya se encuentra en conjunción y el de la acera de la que, al revés, el cuerpo está todavía disjunto.

Cruzar una calle equivale entonces a transformar el estado del cuerpo a través de una acción que, aunque sencilla, puede expresar todo un abanico de polarizaciones ideológicas: cruzar una calle es apoderarse de otra parte del mundo, de una sociedad, de una cultura. Compárese, por ejemplo, el estilo estadounidense de cruzamiento (normalmente directo, rápido, sin hesitaciones, recorriendo la línea más corta entre dos puntos) con el estilo chino (normalmente oblicuo y dando la espalda a los coches de manera que paren o por lo menos desaceleren frente a ese cuerpo que deambula simulando una indiferencia total al tráfico).

Por lo tanto, nada es más fácil que leer estos micro-procesos urbanos por medio del recorrido generativo de Greimas y de sus programas narrativos: la pelea actancial entre sujetos y anti-sujetos —encarnada en la lucha actorial entre peatones y automovilistas o automovilistas y ciclistas; la presencia de ayudantes u oponentes— o sea de modalizaciones pasivas o activas —se configuren éstas como actores humanos o no-humanos (pues guardias municipales, semáforos, aceras, carteles pueden ser interpretados todos como actores que ayudan al sujeto a cumplir la acción cinética y narrativa del cruzamiento, mientras barreras arquitectónicas de varios tipos, por ejemplo, actúan como oponentes), etc.

Además, siempre en el modelo desarrollado por Greimas y su escuela, se puede pensar la construcción del espacio, del tiempo y de los actores de cada cruzamiento como un proceso de enunciación, en el que a partir de sistemas virtuales de movimiento urbano se construyen recorridos actualizados, figuras de exploración física de la ciudad.

Todas estas modalidades —cruzar deprisa o despacio, directamente u oblicuamente, solos o acompañados por otros— dibujan maneras más o menos personales de moverse en el espacio urbano, que expresan también unos estilos de movimiento y de experiencia de la ciudad.

En fin, no hay que olvidar que, siempre en el marco de la semiótica generativa y tensiva, los cruzamientos callejeros son construcciones narrativas que implican no sólo una dimensión cognitiva y pragmática, sino también una dimensión patémica: el deseo de cruzar una calle, el miedo de hacerlo, con la posibilidad de individuar una serie muy ancha de matices emocionales.

5. El cruzamiento urbano según Lotman

Sin embargo, una reflexión semiótica que se limite a la categorización de los signos o al análisis de los esquemas narrativos sería incompleta si no tuviera en cuenta el aspecto quizás más importante del estudio semiótico de la ciudad: la relación entre procesos semióticos urbanos —incluso el micro-evento del cruzar una calle— y las formas de vida que estos procesos expresan.

Pues cada cruzamiento callejero es una enunciación motora en la que el ciudadano interacciona no sólo con el espacio de la ciudad y con los movimientos de los otros ciudadanos y de sus medios de locomoción, sino también con la cultura que hay detrás de los unos y de los otros. Cruzar la calle significa leer eficazmente la serie de signos que guían la interacción con otros ciudadanos, pero también la forma de vida que

apuntala tales signos. Es por eso que el ciudadano australiano se sentirá desorientado al cruzar una calle de Teherán con mucho tráfico, volviéndose a veces eufórico, a veces aterrorizado, al darse cuenta de no saber leer las intenciones de los otros para adaptarlas a las propias.

Simétricamente, una desorientación diferente atenuará al ciudadano iraní que tenga que cruzar una calle australiana: el antropólogo Ghassan Hage ha descrito la sutil manía de omnipotencia que se apodera de los inmigrantes libaneses de Sydney, cuando se enteran que, a diferencia de lo que pasa en Beirut, pueden bloquear el tráfico de coches como más les guste, sencillamente asomándose a los pasos peatonales.

No hay escuela de semiótica que mejor esté equipada para sondear las relaciones entre hábitos urbanos, culturas ciudadanas y formas de vida, que la de Tartu, fundada por Jurij M. Lotman. En el marco de esta impostación semiótica, el cruzamiento de una calle se traduce a menudo en el cruzamiento de una frontera, no sólo entre los espacios físicos y urbanos separados por la calle, sino también entre la acera y la calle, y sobre todo entre acera y acera. Analizar los cruzamientos callejeros, así como los otros micro-eventos de la pululante semiótica urbana, significa determinar los estilos culturales que están debajo de ellos y que condicionan en profundidad la vida física y psíquica de los ciudadanos, de las comunidades y de los sistemas de aprendizaje por los que estos estilos se perpetúan, volviéndose memoria no genética de una sociedad.

Se descubrirá, de esta manera, que cada sociedad, y cada cultura, tiene una manera diferente de organizar los movimientos mutuos de cuerpos y objetos en un tejido urbano, según una polarización en la que en un extremo se encontrarán ciudades en las que los cruzamientos urbanos están meticulosamente reglados y normados —de manera que se minimice la posibilidad de todo encuentro fortuito entre cuerpos y cuerpos, entre cuerpos y objetos, y entre objetos y objetos; en el otro extremo, al contrario, se hallarán ciudades en las que rigen modalidades menos cartesianas de interacción urbana, que dejan mucho más espacio a la libertad y por lo tanto a la imprevisibilidad de los movimientos y que sin embargo simultáneamente maximizan el riesgo y el peligro de choques incontrolados entre los actores urbanos.

Comprender que hay ciudades que se organizan como un cosmos —en las que trayectorias individuales y colectivas están pre-determinadas al máximo nivel por sistemas rígidos de interacción urbana— y ciudades que, al revés, se desorganizan en forma de caos —en las que parece imposible prever con antelación el destino de los cuerpos— es indispensable para entender en profundidad las modulaciones y los sentimientos

de pertenencia y de no-pertenencia que se producen cuando sujetos o grupos, por varios motivos, se encuentran desplazados en nuevos contextos urbanos cuyos códigos no conocen, como en el viaje o en la migración.

Sentirse desorientado al cruzar una calle en una ciudad desconocida no depende sólo de la ignorancia del contexto urbano, sino también de la incapacidad de adaptarse a otra cultura y por lo tanto a otras estrategias de interacciones entre actores ciudadanos.

Si se me permite otra pequeña anotación autobiográfica, por ejemplo, aunque yo encuentre las ciudades “apolíneas” como muy confortables, la educación callejera que recibí en mi primera infancia hace que siempre me sienta más cómodo en ciudades cuyas dinámicas semióticas contengan una dosis importante de caos quizás porque, como me dijo un día un intelectual de Nápoles, “el caos no te da tiempo ni manera de desarrollar una depresión existencial; te llena la vida de sus irregularidades”.

6. El cruzamiento “smart”

Sin embargo, la reflexión semiótica no puede consistir únicamente en una sistematización categorial o tipológica. En el marco de un estudio sobre la significación del sentido urbano y sobre la influencia de los medios de comunicación y en general de las nuevas tecnologías respecto de tal significación, uno se puede e incluso se debe preguntar si todos los estilos de cruzamiento callejero, así como todas las formas de vida colectiva que hay por debajo de ellas, se pueden comparar y si esta comparación puede desembocar en una evaluación ¿Dónde y cómo es preferible cruzar la calle y por qué? O, adoptando la metáfora de la *smart city*, hoy muy de moda, ¿cuáles cruzamientos carreteros son *smart* y cuáles no lo son? En otros términos, el cuarto objetivo de la semiótica tiene que ser el de elaborar una ciencia de las interacciones semióticas que acreciente el nivel de inteligencia de la ciudad y de los ciudadanos, ayudándoles a madurar una conciencia más aguda de las virtudes y de los vicios de sus estilos de movimiento urbano.

A tal fin, mi respuesta irá en la dirección de proponer una fórmula, o por lo menos una hipótesis, para medir el cociente intelectual urbano. Pues si las ciudades pueden ser definidas como “*smart*”, uno se debe preguntar si existe una manera para medir esta *smartness*, incluso a fin de lanzar iniciativas y promover prácticas capaces de acrecentarla según la necesidad.

Quisiera partir de un análisis de semántica lexical y precisamente de la distinción entre “*smart*” e “inteligente”. Pues quien traduce la locución inglés “*smart city*” como “ciudad inteligente” comete una imprecisión. “*Smart*” e “*intelligent*” en inglés no se refieren comúnmente a la misma capacidad cognitiva. De hecho, sería mejor traducir “*smart*” como “astuto”, “taimado”, o “de reflejos rápidos”. En fin, la “*smartness*” es una especificación de la inteligencia, una sobre-determinación que consiste sobre todo en la capacidad de un sujeto, sea él individual o colectivo, humano o no-humano, de reaccionar con rapidez y eficacia a los cambios ambientales ¿Pero por qué el campo semántico de la “*smartness*” no coincidiría totalmente con el de la “*intelligence*”?

Regresemos para entenderlo al objeto principal de este ensayo: “el cruzar calles”. Si comparásemos la “*smartness*” de los peatones iraníes (¡generalizando... es obvio!) con la de los peatones australianos, sin duda resultaría que los primeros tienen reflejos mucho más rápidos que los segundos. De hecho, es en una ciudad como Teherán, más que en una ciudad como Melbourne, que el ciudadano puede dar prueba de astucia vital, interactuando con magistral eficacia con un hábitat urbano perennemente cambiante y sistemáticamente amenazante. Sin embargo, los ciudadanos de Teherán, al contrario de sus colegas de las antípodas, deben ser *smart* porque su *smartness* individual tiene que compensar la ausencia total de *smartness* en la ciudad, o sea la total incapacidad de una ciudad como Teherán de acompañar eficazmente las interacciones entre ciudadanos.

Desarrollada monstruosamente sin ninguna planificación ni guía, Teherán es un laberinto de hormigón donde sólo una increíble rapidez de reflejos permite a los ciudadanos sobrevivir.

Esta es la primera observación sobre el “cociente de inteligencia urbana”: la *smartness* que se requiere a los ciudadanos es inversamente proporcional a la *smartness* ofrecida por la ciudad: menos la ciudad es capaz de organizar las interacciones semióticas entre sus habitantes, más deberán recurrir ellos a un cotidiano bricolaje para conseguir navegar eficazmente el tejido urbano. De hecho, no es infrecuente que habitantes de ciudades como Teherán, o incluso Lecce, hasta se jacten de la manera en la que los peatones consiguen cruzar incólumes calles extremadamente peligrosas o, conductores, esquivar con destreza a los peatones.

Sin embargo, todo eso tiene un costo. Un costo cognitivo antes de todo, pero también un costo económico. Cada vez que se les obliga a los ciudadanos a ser astutos, a actuar rápidamente, a tener los nervios de punta, disminuyen de manera inversamente proporcional las oportunidades

para otro tipo de inteligencia: la que no sirve sencillamente para navegar en el ambiente en el que uno vive y que es indispensable para modificarlo.

Generalizando: los ciudadanos de Melbourne quizás no tengan los reflejos entrenados como los de Teherán, hasta que se sientan incómodos al cruzar una de las calles atascadas de la ciudad iraní; pero pueden permitirse algo que está prohibido, por el contrario, a la mayoría de los ciudadanos de Teherán: “pensar”. Pensar no a cómo sobrevivir a la ciudad, sino sencillamente pensar, en uno mismo, en la ciudad, en su trabajo, en su familia; cruzar las calles pensando en otra cosa que no sea el tráfico mismo sería letal en una metrópolis como Teherán y en parte también en una ciudad como Lecce, mientras en algunos barrios de Melbourne sería posible hacerlo leyendo un libro.

Este ejemplo —por cierto caricaturesco— conduce a una hipótesis ulterior sobre la relación entre *smartness*, *intelligence* y *city*: una *smart city* es sobre todo una ciudad en la que las interacciones entre ciudadanos están regladas de manera suficientemente eficaz para permitirles pensar en otras cosas y cultivar el lujo de su propia inteligencia.

En consecuencia, una manera para medir el cociente de inteligencia de las ciudades —una de las tantas maneras posibles, obviamente— sería la siguiente: en primer lugar, una ciudad no puede ser inteligente, por lo menos de momento; quizás en el porvenir la evolución tecnológica conducirá a la creación de ciudades pensantes, pero ahora mismo el desafío es otro: la creación de ciudadanos pensantes y posiblemente la creación de ciudadanos inteligentes. A tal fin, una ciudad que sea *smart*, o sea que sustraiga a los ciudadanos al yugo de la astucia necesaria a la sobrevivencia cotidiana y les otorgue, al revés, el bienestar del libre recorrido del pensamiento, seguramente no los hace inteligentes, ni inversamente una ciudad estúpida condena sus habitantes a un juego mecánico de reflejos rápidos como en una especie de videojuego.

Sin embargo, se puede sostener que más ofrezca una ciudad a sus habitantes la seguridad de un cierto esquema de interacciones, más habrá la posibilidad de que procesos de creatividad e innovación se desprendan a partir de tal seguridad.

Por el contrario: entre más sustraiga una ciudad a sus habitantes del yugo de la regulación de las interacciones cotidianas con el ambiente, esta actividad enervante menos dejará energías libres para el pensamiento creativo y en definitiva para la emersión de sentido nuevo.

Desde otro punto de vista se podría afirmar que una ciudad verdaderamente *smart*, o sea una ciudad en la que la inteligencia tanto individual como colectiva sea promovida por un tejido urbano que maneje astutamente las interacciones semióticas entre ciudadanos —o por lo menos las acompañe sin obstaculizarlas— es esencialmente una ciudad en la que se maximiza el tiempo libre de los ciudadanos. Aquí no se debe entender por “tiempo libre” la acepción común, y trivializadora, de esta expresión, o sea tiempo para la distracción, el *leisure*, el ocio, la diversión... aquí por “tiempo libre” hay que entender el tiempo liberado de la acción mecánica del pensamiento, no sólo al cruzar una calle, sino también y sobre todo en el mismo tiempo del trabajo.

Una ciudad *smart* es una ciudad cuyos reflejos rápidos permiten a los ciudadanos bordar la libertad de su pensamiento alrededor de la seguridad de la rutina.

Para que la utopía de una ciudad *smart* —entendida como ciudad del tiempo liberado— se realice no serán suficientes la innovación tecnológica y la experimentación de los medios de comunicación. Sin embargo, la una y la otra pueden beneficiar mucho la manera en la que una ciudad abra espacios de inteligencia a sus habitantes, liberándolos del yugo de la astucia. Pues un ciudadano de reflejos lentos pero de pensamiento rápido es sobre todo un ciudadano inserto al interior de una red de seguridad que lo acompaña no sólo cuando cruza la calle, sino también en toda actividad de su horizonte social. Que los medios de comunicación, los viejos como los nuevos, pero sobre todo la combinación de los medios digitales con los sistemas de telecomunicación, sean fundamentales para colocar al ciudadano en el interior de esta red protectora urbana no tiene que darse por sentado, sino dependerá a la vez de la evolución tecnológica de estos medios y de la elaboración de su relación con la praxis urbana, si es posible guiada por una oportuna reflexión académica.

Al final, cruzar la calle no es otra cosa que una banal metáfora del movimiento que empuja cada individuo a dejar su propia acera del mundo para aventurarse en dirección de la acera opuesta. Que las ciudades en las que vivimos sean suficientemente *smart* para guiarnos en este desplazamiento sin exponernos continuamente al sentimiento del peligro no me parece una meta sin importancia.