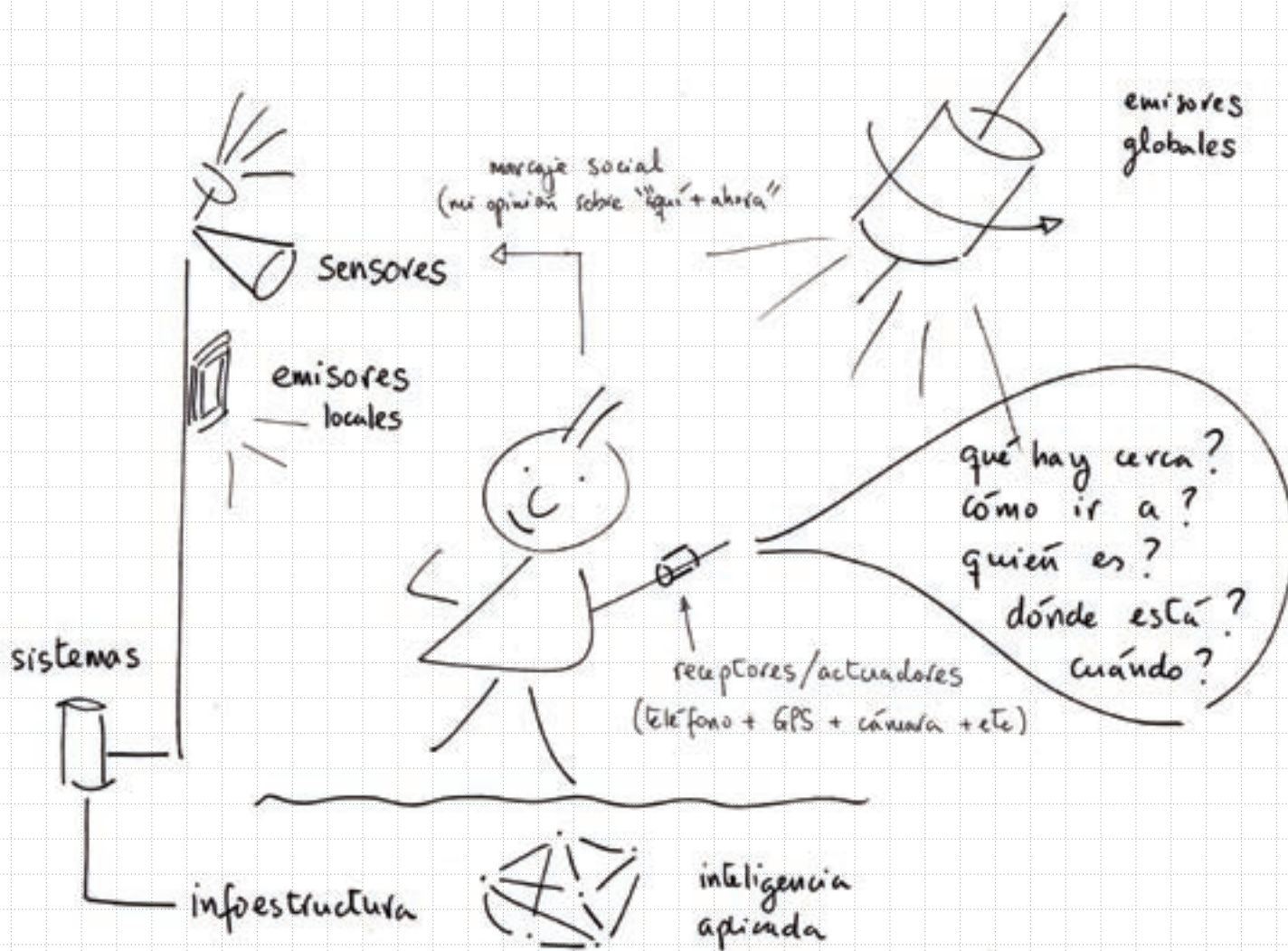


# I-bicuidad



**U**na de nuestras principales preocupaciones en esta era de sobrecarga de información es cómo librarse de la *ansiedad informacional* o, al menos, cómo rebajarla. Es decir, cómo conseguir *información cualificada* que nos ayude a discernir, de entre las muchas de las que dispongamos, cuál es la mejor opción, en un determinado momento, en un determinado lugar. Es el momento de la relevancia frente a la exhaustividad, y de relevancia en tiempo real. De conseguir la información que necesitamos, en el momento justo; algo que aquí denominamos *i-bicuidad*.

Así, más allá de la búsqueda de la *ubicuidad* de la red, cuyo objetivo es hacer posible la conexión a la misma “dónde estés y a la hora que estés”, se tratará en el futuro próximo de garantizar que el ciudadano tiene en cada momento y lugar la información que le es imprescindible para ser eficiente (o sea, fuente de productividad personal) así como para poder disfrutar de una mayor calidad de vida.

Por ejemplo, cuando estoy en el andén de una estación de metro a la espera del siguiente tren, la información que necesito es cuánto tardará éste en venir. *Está bien* que pueda disfrutar de una pantalla de televisión que me informe de lo que ocurre al otro lado del mundo, pero lo que realmente *necesito* es saber cuánto tardará el siguiente tren. Esta información ayuda a reducir mi ansiedad informacional. Más aún, esta información sobre el tiempo de llegada del siguiente tren debería tenerla en la calle, para decidir allí si quiero bajar al metro o no, de acuerdo con mi presión de tiempo. Aún más, en una parada de autobús me gustaría poder *dibujar* sobre el plano de las líneas, con sólo dos dedos (uno de

cada mano), el inicio y final de mi viaje, para que el sistema me *dijese* (es decir, me *respondiese*) cuáles son las mejores conexiones entre esos dos puntos, teniendo en cuenta la densidad del tráfico en ese preciso instante, y el tiempo necesario para cubrir el trayecto.

Si al final me decido por tomar un taxi, me gustaría ponerme en contacto directamente gracias a mi teléfono móvil con los taxis que se encuentren cerca, no con la central de Teletaxi. Si me decido por la bicicleta, quiero saber dónde están las estaciones públicas de bicis, y cuántas hay disponibles en cada una, en ese momento concreto (en tiempo real, pues). Si voy en coche, necesitaría que mi GPS me aconsejara sobre dónde debo reducir la velocidad (*informar* al ciudadano, en vez de en *sancionarlo*). Y, al salir del coche, necesitaría información sobre dónde encontrar el producto que busco al mejor precio a través de una especie de GPS para la localización de productos en las distancias cortas (*marketing de proximidad*). Si voy en tren, me gustaría poder dormirme hasta que mi teléfono, con GPS también, determinará que me estoy acercando a la estación de destino, para despertarme con el disparo de su alarma.

El desarrollo del concepto de *i-bicuidad* requerirá, como se deriva de estos ejemplos, de la combinación de *hardware* que vaya con nosotros, y de *software* que haga intuitiva la interfaz entre nosotros y ese *hardware*. Algunas de las piezas de *hardware* necesarias se construirán sobre instrumentos que ya llevamos encima, como el teléfono o el reloj, o *híbridos* de ellos, pero otros serán totalmente nuevos. Ello estimulará, con seguridad, la emergencia de toda una nueva industria.