

La economía política de la inseguridad

Jaume Curbet

Barcelona (España), junio de 2002[1].

A menos que la mente esté absolutamente libre del temor, toda acción produce más daño, más desdicha, más confusión.

Jiddu Krishnamurti

Los desastres son el producto de la interacción de individuos que no se entienden entre sí y que se temen unos a otros.

Jonathan Glover

Quien pueda ver más allá del miedo siempre estará a salvo.

Lao Tse

La amenaza de violencia contenida en los riesgos y en los conflictos producidos socialmente constituye el núcleo de la inseguridad pública. Lo cual explica, aunque pueda parecer obvio, la imposibilidad de lograr una seguridad sostenible en nuestras vidas. Éste es un hecho crucial que nos urge comprender plenamente en todas sus implicaciones, por tantas razones decisivas, para el futuro de la Humanidad.

Pero no es ésto lo que hacemos. Más que a descifrar la realidad de la inseguridad, dedicamos nuestras energías a la búsqueda de seguridad. Como aquel hombre que al regresar, de noche, hacia su casa vio que alguien estaba agachado debajo de una farola como si buscara alguna cosa. Al llegar ahí, le preguntó qué se le había perdido. A lo que aquél respondió que se le habían caído las llaves del coche y que no conseguía encontrarlas. Con intención de ayudarle, volvió a preguntarle si era justo ahí, debajo de la farola, dónde se le habían caído las llaves. No, dijo aquél, se cayeron por allí, y señaló hacia una parte alejada y especialmente oscura de la calle. Sorprendido, el hombre que pretendía ayudarle, le replicó: Pero, entonces ¿por qué las busca aquí? Y el hombre que seguía agachado bajo la farola respondió: Pues porque aquí hay luz.

Y, sin embargo, ahí estamos todos, agolpados bajo la luz de la farola, entrechocando y pisándonos los unos a los otros, buscando empecinadamente una seguridad que hemos perdido en otra parte. De nada parece habernos servido la sabia advertencia de Albert Einstein: cuando un problema, por más que uno haga por resolverlo, se resiste, es que está mal planteado. Y éste, parece indudable que lo está. Pero, por alguna oscura razón, preferimos la cómoda aunque inútil búsqueda de seguridad al pie de la farola antes que admitir (en el sentido fuerte del término) que el problema está en otra parte: en la creciente inseguridad generada socialmente.

Si dispusiéramos de un improbable indicador relativo al enorme dispendio de energía que consumimos, tanto en nuestras relaciones interpersonales como en las colectivas, en los esfuerzos por huir de los efectos temidos de riesgos y conflictos, ya sean reales o bien imaginarios, y lo contrapusiéramos a otro indicador que, a su vez, diera cuenta de la escasa atención que prestamos a los procesos de generación y desarrollo

de estos mismos riesgos y conflictos, es decir de la fuente real de nuestra inseguridad, probablemente nos fuera difícil seguir manteniendo este descomunal despropósito. Pero lo cierto es -y sólo esto cuenta- que, contrariando toda lógica, preferimos seguir imaginando mundos seguros antes que afrontar conscientemente, es decir con una atención plena, el inseguro mundo real. Y así, paradójicamente, vemos como se aleja de nuestro horizonte cualquier opción razonable de seguridad humana.

Una simbiosis inquietante

La búsqueda de seguridad, al margen del proceso que produce la inseguridad pública, no es el camino. Y es que, en la búsqueda ansiosa de soluciones, nos alejamos del problema y lejos del problema ¿qué solución podremos hallar? No se trata de estar de acuerdo o bien en desacuerdo. Examinémoslo. Veamos, como un caso paradigmático, qué sucede con esa catástrofe cotidiana que viene asolando, desde hace más de un siglo, las sociedades desarrolladas y que, en las últimas décadas, se extiende imparable al resto del mundo: me refiero a la siniestralidad provocada por los accidentes de automóvil, a la que Antonio Estevan -en un artículo [*Estevan, 2001*] que, por su insólita e implacable lucidez, puede ser nuestra mejor guía en esta indagación- cualifica de "matanza calculada".

El "Observatorio del Riesgo de Catalunya", en su primer informe, correspondiente al año 2001 [*Pedragosa y Aragall, 2001:50*], nos recuerda que el accidente de automóvil (1.171.000 muertes en todo el mundo durante el año 1998[2] y con una tendencia claramente creciente) ya es la primera causa externa de muerte en el mundo, superando ampliamente las muertes provocadas por las guerras, las catástrofes naturales, los homicidios, los accidentes laborales o deportivos y, en definitiva, cualquier muerte violenta. Constituye, asimismo, el factor de riesgo que, en nuestra sociedad, más muertes provoca entre los jóvenes comprendidos entre los 16 y los 35 años. Y no sólo eso, porque un estudio relativamente reciente[3] de las repercusiones económicas mundiales de los accidentes de automóvil estimaba su coste anual en 500.000 millones de dólares, en rápida progresión, en especial en los países en desarrollo, los cuales pierden por esta causa un volumen de recursos muy superior al monto que reciben en concepto de Ayuda al Desarrollo. Asimismo, los análisis prospectivos indican que en el año 2020 la atención a las víctimas de accidentes de tráfico podría llegar a consumir el 25 por ciento de todos los recursos sanitarios mundiales, condicionando severamente la viabilidad financiera de las políticas globales de salud.

No puede, pues, sino resultar sorprendente la aparente naturalidad con la que hemos asumido, no sólo socialmente sino también psicológicamente, esa "matanza calculada", así como tantas otras, como inevitables efectos colaterales del progreso que, incuestionablemente, parece tener que asumir la colectividad. Ello explicaría, quizás, la perplejidad con que Narcís Mir concluye su análisis de la incidencia de las políticas de seguridad vial en la evolución de la siniestralidad debida a los accidentes de automóvil en España entre los años 1972 y 1996: «Creo que si tenemos en cuenta, por una parte, las numerosas medidas aplicadas a corregir la accidentalidad en el período estudiado y, por la otra, los resultados obtenidos, deberemos concluir que es probable que exista una fuerza latente que empuje hacia el crecimiento relativo del riesgo». Dado que esa misteriosa fuerza latente se hace visible también en otros riesgos, como el laboral y en los de accidente en la industria química o en el transporte de mercancías peligrosas, «parece posible afirmar la existencia de indicadores inquietantes que reflejan la existencia de fuerzas estructurales que impiden una reducción o bien el mantenimiento de los valores de riesgo y que confirman el cumplimiento de una ley de desbordamiento del riesgo[4]» [*Mir, 1999:17*](la cursiva es mía).

No nos hallamos pues ante una fuerza natural e inevitable, sino estructural, que resulta imprescindible identificar y a la que, llegado el caso, deberemos responsabilizar por esta "masacre calculada". Es justo ahí, cuando la pusilanimidad acostumbra a diluir el proceso indagatorio, de dónde arranca el vigoroso examen de Estevan: «Los accidentes de tráfico mortales han sido considerados hasta hace muy poco tiempo como una consecuencia inevitable de la existencia de los automóviles, cuya utilización se supone imprescindible para el desenvolvimiento económico y social en el mundo moderno. Nunca se ha planteado, en consecuencia, la posibilidad de atribuir responsabilidades globales sobre tales muertes a ningún estamento económico o institucional. Sin embargo, en los últimos años se han producido avances significativos en la comprensión del problema de los accidentes de tráfico, que pueden abrir el camino a la identificación de claras responsabilidades industriales: se perfila la idea de que las "matanzas" diarias del tráfico son algo muy distinto a una acumulación de fatalidades de responsabilidad individual, que es como son presentadas por las industrias interesadas y por las administraciones competentes» [Estevan, 2001].

Matanzas calculadas

No cabría pues, por más tiempo, seguir contemplando esas "matanzas calculadas" como un efecto colateral transitorio que sólo con más progreso podremos, quizás algún día, eliminar; sino como un elemento intrínseco de ese progreso y, consecuentemente, como una pieza insustituible del desarrollo descomunal de la industria automovilística a lo largo del siglo XX. Hasta tal punto que no hubiera sido posible, ni siquiera imaginable, la extraordinaria acumulación de riqueza debida al éxito de esta industria, de haber existido reglamentaciones precisas que limitaran drásticamente el aumento desmesurado del número de automóviles, su masa y su velocidad; esto es, de los componentes esenciales del peligro generado por la circulación masiva de estos vehículos. Pero resulta, como destaca Estevan, que la prosperidad de la industria del automóvil depende, justamente, del aumento simultáneo y constante de estos tres factores primordiales de peligro e inseguridad, es decir, de la venta de más automóviles, más grandes y más potentes.

En otras palabras, probablemente más desconsoladas, la cuestión que reclama una atención prioritaria es ésta: el peligro, y por consiguiente la inseguridad, que nos amenaza en las carreteras y en las calles es la macabra materia de la que se nutre el lucrativo negocio de la industria automovilística (no sólo de los empresas fabricantes de automóviles, sino también de las constructoras de carreteras, de las explotadoras de autopistas, de las aseguradoras o de las petroleras).

Planteadas así las cosas, resultan evidentes las limitaciones que presentan las tradicionales "políticas de seguridad vial": unos 30 millones de muertos y varios cientos de millones de heridos, buena parte de ellos discapacitados de por vida, es el balance de la "seguridad vial" en el siglo XX. Ante todo, porque no cabe dentro de sus atribuciones el atajar las causas reales de la inseguridad, es decir el crecimiento incontrolado del número de automóviles, de su masa y de su potencia. Pero también porque ni siquiera disponen de la capacidad efectiva para reducir los riesgos a límites realmente, es decir humanamente, asumibles; lo cual supondría, por ejemplo, imponer medidas verdaderamente efectivas (es decir no eludibles) de limitación de velocidad en los automóviles. De esta forma, las políticas de seguridad vial, en lugar de centrarse en la eliminación de los peligros que produce el automóvil, se ocupa en hacernos tolerable la inseguridad que su uso masivo nos genera y, con ello, contiene la posibilidad de que acabemos por cuestionar políticamente el coste insostenible para la sociedad (no sólo en muertes e incapacidades permanentes, sino también en degradación del medio ambiente y en ocupación desmedida del espacio público) del desarrollo incesante y sin límites de la industria automovilística.

No se trata pues de una función subordinada, la que tiene asignada la "seguridad vial" en -tomando prestado el término utilizado por Zygmunt Bauman [*Bauman, 2001:133-141*]- la economía política de la inseguridad, sino determinante; porque probablemente bastaría con dirigir nuestra atención al verdadero problema para reducir a escombros la estrategia, impulsada desde el entorno de los intereses económicos ligados al automóvil, que pretende y consigue reducir la seguridad vial, prioritariamente, a una cuestión de responsabilidades individuales. Ello es así, hasta el punto que, como dice Estevan, «en el hipotético escenario de un proceso político democrático y transparente, sin interferencias publicitarias ni corporativas, ni siquiera hubiera sido descartable el establecimiento de ciertos grados de prohibición legal del uso del automóvil, como ha ocurrido con la tenencia de armas en los países culturalmente desarrollados, o está ocurriendo más recientemente con el tabaco. Cualquiera de estas evoluciones hubiera supuesto enormes reducciones de volumen de negocio en los diversos mercados de bienes y servicios ligados al automóvil. Con la ayuda de la ingeniería de seguridad vial, este peligro ha sido conjurado, al menos hasta el momento» [*Estevan, 2001*].

La explotación de la inseguridad

Retomemos ahora la proposición que pretendíamos verificar: la búsqueda de seguridad, al margen del proceso que produce la inseguridad pública, no es el camino. El caso de la "seguridad vial", como hemos visto, resulta paradigmático en la medida en que nos muestra, en su crudeza, la paradójica función de las políticas tradicionales de seguridad en nuestra sociedad: legitimar la inseguridad requerida para el progreso de los negocios y, a su vez, para el mantenimiento del orden. Es decir, la fase actual de desarrollo del capitalismo necesita inseguridad global para seguir expandiéndose sin limitaciones y, a su vez, genera la estricta seguridad local requerida para contener el cuestionamiento político de este modelo.

Así se explica que las políticas de seguridad, mediante una adecuada combinación de acción represiva e intervención humanitaria, se apliquen únicamente a mantener dentro de unos límites socialmente tolerables los efectos extremos -es decir las violencias y los desastres y, por consiguiente, la inseguridad pública- de los conflictos y los riesgos intrínsecos a la buena marcha del negocio global. Este es el papel residual que el nuevo desorden mundial parece haber reservado al Estado; es decir, lo más parecido al papel de una comisaría local de policía. Al mismo tiempo, no parece detenerse el proceso de vaciamiento de las capacidades efectivas de los Estados para limitar, con fines de protección de la seguridad personal de los ciudadanos, la producción vertiginosa de nuevos riesgos y conflictos que no cesan de anunciar nuevos y mayores desastres y violencias. Excusa decir que este vaciado de los poderes estatales no revierte en otras instancias susceptibles de garantizar una mejor participación democrática de las colectividades humanas en la regulación de estos procesos críticos para la consecución de un desarrollo y una seguridad sostenibles.

Llegados a este punto, es más que probable que hayamos topado con uno de los déficits más lacerantes del pensamiento contemporáneo: la profunda incompreensión -no necesariamente inocente- del papel ejercido por la simbiosis existente entre inseguridad y seguridad en el ascenso de lo que Manuel Castells denomina el capitalismo informacional global [*Castells, 1998:191*]. Y, sin embargo, no parece exagerado decir que tenemos ante nosotros una tarea ineludible y apremiante: se trata de desvelar los mecanismos y los propósitos que constituyen la economía política de la inseguridad. Ello supone que deberemos detectar y desenmascarar los procesos de generación (en términos de riesgo-desastre y de conflicto-violencia) de todas y cada una de las "matanzas calculadas" que sustentan la inaudita acumulación de riqueza en unas pocas manos. Sólo así lograremos cuestionar la raíz misma de la paradójica función de las tradicionales

"políticas de seguridad"; las cuáles, lejos de intervenir en las fuentes de los desastres y las violencias, es decir en los riesgos y en los conflictos, no les queda sino legitimar la inseguridad pública requerida para el progreso del negocio global y, llegado el caso, frenar la impugnación política del coste insostenible, en términos de seguridad humana, de la explotación inmisericorde de la inseguridad pública como medio, indudablemente ilegítimo, de apropiación de los recursos y del poder.

Referencias bibliográficas

Bauman, Zygmunt (2001) "**Los usos de la pobreza**" (en *La sociedad individualizada*. Madrid, Cátedra)

Castells, Manuel (1998) **La era de la información: economía, sociedad y cultura** (Volumen III: Fin de milenio. Madrid, Alianza Editorial)

Estevan, Antonio (2001) "**Los accidentes de automóvil: una matanza calculada**" (en *Revista Sistema*, n. 162/163 (Junio 2001); ahora también en <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aaest2.html>)

Pedragosa, Josep Lluís y Josep Maria Aragall (2001) "**Com ens movem**" (en Institut d'Estudis de la Seguretat, Observatori del Risc de Catalunya. Informe 2001. Barcelona; Beta Editorial, septiembre 2001)

Mir, Narcís (1999) **Societat, Estat i Risc** (Barcelona; Beta Editorial, diciembre 1999)

Fecha de referencia: 22-07-2002

1: Documento original publicado en la Colección Seguridad Sostenible, número 5, junio 2002, <http://www.iigov.org/seguridad>, una publicación editada por el Institut Internacional de Governabilitat de Catalunya, en el marco del Proyecto LAGNIKS (Red y Sistema Latinoamericanos de Información y Conocimiento sobre Gobernabilidad y Desarrollo Humano), con el patrocinio del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Generalitat de Catalunya.

2: Organización Mundial de la Salud, Informe de 1999, citado en [*Estevan, 2001*]

3: Estudio realizado, en 1998, por la Universidad de Harvard, por encargo del Banco Mundial y la OMS, citado en [*Estevan, 2001*]

4: Mir formula así la ley del debordamiento del riesgo: en la fase actual de desarrollo de la sociedad industrial, la tasa de crecimiento natural del riesgo es superior a la tasa de crecimiento de la renta.

Boletín CF+S > 20 -- Vidas «tecnológicas». Ecos de Brasil... > <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n20/ajcur.html>