

Recuperar la confianza, recuperar la ciudad

Marta Román Rivas

SIEMPRE ME HA DADO UN CIERTO REPARO hablar de seguridad, como cuando te adentras en un laberinto donde las aparentes salidas no son más que callejones ciegos o puertas falsas. Me pregunto cómo centrar la atención sobre ese tema sin hacerles el juego a quienes quieren meter miedo y obsesionar a la población con la inseguridad que asuela las ciudades. ¿No resulta sospechoso que las posturas más conservadoras hagan bandera con la palabra ‘seguridad’ y que se estén sacrificando derechos básicos en su nombre?

Antes de hablar sobre cómo el urbanismo puede contribuir a la seguridad colectiva, necesito redefinir y ampliar el concepto y, como escribe María Naredo (2001), recuperar a sus antiguas aliadas —confianza, libertad y solidaridad—, distanciándome de quienes pretenden limitar la seguridad a la lucha contra la criminalidad, restringiendo también las soluciones y circunscribiendo a quienes intervienen en ella.

Es importante que las mujeres revisemos con detenimiento todo lo que se ha construido en torno a la seguridad, porque el miedo ha sido una forma eficaz de opresión y de control que ha paralizado y ha minado la libertad y la autonomía femeninas.

Cindi Katz (1993), tras analizar la segregación espacial de niñas y mujeres musulmanas, llega a la conclusión de que en Occidente el miedo funciona como el *pardha*¹ de los países musulmanes, coartando el acceso libre de mujeres y niñas al espacio público. Lo perverso es que esta inhibición no pesa como una prohibición expresa, tal como sucede en las sociedades

Marta Román es geógrafa, miembro del Colectivo de Mujeres Urbanistas, Madrid. Especialista en estudios de género, procesos de participación social y difusión y comunicación ambiental, ha realizado diversos proyectos dirigidos a introducir la visión de género en la planificación urbanística, colaborando tanto con asociaciones de mujeres como con administraciones públicas.

1. “Purdha”, palabra de origen persa que significa ‘cortina’ y que hace referencia al ocultamiento físico y segregación espacial de las mujeres en las sociedades musulmanas.

musulmanas, sino que se termina asumiendo como una renuncia personal, ocultándose su carácter colectivo y, con ello, la capacidad de intervenir en esa esfera.

El miedo es un veneno paralizante que se va inoculando en pequeñas dosis desde la infancia con mensajes cariñosos como “ten cuidado” o “no te fíes de desconocidos” y que, de vez en cuando, requiere tratamientos de choque encapsulados en noticias terribles. El miedo funciona como una caja de resonancia del discurso ancestral que considera que la asociación mujer/calle hace referencia a aquellas que están fuera de lugar o fuera del momento que les corresponde. En este sentido, es revelador que en un proyecto realizado en Ondarroa (País Vasco) sobre seguridad, de todos los colectivos de mujeres que participaron, las trabajadoras de las lonjas de pescado que utilizaban la ciudad de madrugada expresaran no sentir miedo, frente a la mayoría de mujeres que sí lo manifestaron en referencia a las ocasiones en que transitaban a esas mismas horas y por esos mismos lugares (Alonso 2008). ¿No será que el hecho de trabajar en una actividad reconocida socialmente legitima su presencia en las calles y eso contribuye a inhibirlas del miedo? O, dicho de otra manera, ¿pasamos miedo porque hemos asumido que estamos en un lugar que no nos corresponde?

La entrada en el mundo público

Desde pequeñas, las mujeres entramos en el espacio urbano con el mandato de que nuestra seguridad depende en gran medida de nuestro comportamiento, desde la forma de vestirnos hasta las horas y los lugares por donde transitamos. Las estrategias que asumimos a veces son tan victimizantes como el propio delito: quedarnos encerradas, evitar ciertos lugares o no ir adonde nos gustaría.

El hecho de ser niña o niño marca de forma clara la introducción en las calles de la ciudad. Todos los estudios conocidos muestran cómo hay una mayor permisividad de los padres hacia los niños varones que hacia las niñas. Los dejan a menor edad salir solos, les permiten volver a casa más tarde o ir más lejos. En un estudio realizado sobre movilidad infantil, se mostraba cómo, a los nueve años, a uno de cada tres niños se le deja ir en bicicleta autónomamente; en cambio, eso solo es permitido a una de cada nueve niñas (Hillman, Adams, Whitelegg 1990).

Esto no se corresponde con capacidades físicas o sensoriales diferentes entre niños y niñas, sino básicamente con la distinta percepción del peligro por parte de los adultos y de la sociedad en su conjunto. El miedo a que las niñas sean agredidas sexualmente es uno de los principales factores que limitan su libertad. A pesar de que los niños, por su tipo de juegos, asumen grandes riesgos —ser atropellados, participar en peleas, sufrir caídas o golpes, etcétera—, y aunque ellos también pueden ser víctimas de

agresiones sexuales, se sigue recluyendo y protegiendo más a las niñas que a los niños.

Cuentos para no dormir

Parece, por lo tanto, que el miedo no se alimenta de datos o hechos reales, sino que se nutre de mitos colectivos que conviene revisar bajo una nueva luz. El temor a extraños, a desconocidos, a los “lobos” y monstruos de los cuentos, no se corresponde con los mayores riesgos de agresión que corren las mujeres, que proceden principalmente de personas de su entorno próximo y no se producen en la calle, en el lugar donde se sienten inseguras, sino en el “refugio” de su propio hogar.

Teresa del Valle (2006) explica el ocultamiento de la violencia en el ámbito doméstico, poniendo en cuestión la imagen sacralizada de la institución familiar: “Para una mujer, hablar de maltrato es muy difícil: el develar las agresiones rompe con la idea aceptada de la familia como lugar donde priman el afecto y el apoyo incondicional (...). Es más fácil visibilizar la violencia en el espacio más neutro de la calle”. No solo es más fácil, sino que es mucho más eficaz para la domesticación femenina exagerar los problemas en el espacio público y minimizar u ocultar la violencia tras las fachadas. Estos no son procesos ajenos entre sí, sino que se complementan y retroalimentan.

Sin referencias ni relatos que ayuden a desenmascarar a los lobos que ocultan caras conocidas y contaminadas por los mitos del amor romántico, es lógico que muchas mujeres con problemas de violencia en su casa tengan dificultades para reconocer y nombrar las agresiones y duden de su propia percepción, conviniendo en que el problema procede de ellas y no de esa realidad que no reconocen, porque dista enormemente de lo que les han relatado. Porque no solo hay invisibilidad narrativa del maltrato, sino también invisibilidad física; la exacerbada privatización de la vida, la compartimentación de espacios y la pérdida de lugares de encuentro y de relación social construyen su escenario óptimo. Si se rompe el entorno social, si el espacio público se vacía de contenido y ya solo hay lugar para las relaciones privadas, y si estas fallan, la inseguridad es brutal: no hay referencias externas para pedir ayuda o es más difícil que el entorno ejerza un sano control, al considerarlo una intromisión en la vida ajena.

El peligro y el riesgo

En esta revisión de significados en torno a la seguridad, también es necesario discernir entre dos conceptos que habitualmente se tergiversan: peligro y riesgo. El ejemplo de los niños y el tránsito vehicular resulta esclarecedor,

quedando bien reflejado en la señal triangular o romboidal con las siluetas de un niño y una niña en su interior que, según el código de seguridad vial, es una señal preventiva que indica la existencia de peligro o situaciones imprevistas por la presencia de menores en un lugar próximo. Al fusionarse en esta señal el concepto de peligro —esto es, aquello que tiene capacidad de generar un daño o mal— y el de riesgo —que es la probabilidad de que suceda una desgracia o contratiempo— se termina por considerar a las víctimas como culpables. Al situar en el punto de mira al menor de treinta kilos que corre tras una pelota, o la pareja de niños cargados con sus útiles escolares, en vez de la máquina de acero de una tonelada circulando a toda velocidad, se consigue desviar el origen del problema y que se considere inadecuado que los pequeños transiten a sus anchas por las calles, al ser ellos “un peligro”.

Según este mismo esquema, es frecuente que en casos de agresiones se culpabilice a las mujeres por vestir de forma provocativa,² o por estar en horas o en lugares “no aptos”. Para ser creídas, las víctimas deben mostrar un comportamiento impecable, ya que solo se las considerará como tales si ejercen una fuerte resistencia al agresor y si tienen una moral intachable. En este sentido, es paradigmático el caso de las prostitutas que, al ser consideradas “mujeres públicas”, se convierten en presas permitidas, quedando al margen de los sistemas establecidos de seguridad.

Ampliar el concepto de seguridad

El concepto ampliado de seguridad discierne claramente entre las fuentes de peligro y las situaciones de riesgo, y nunca culpabiliza a las víctimas. Además, incorpora otros aspectos que van más allá de la criminalidad, como son los relacionados con la calidad ambiental y con la libertad de movimientos en el espacio por parte de toda la ciudadanía, no solo de los adultos motorizados.

En este sentido, la seguridad abarca un amplio conjunto de temas íntimamente interrelacionados. Seguridad no es solo que no te roben o no te molesten por la calle; seguridad es también que puedas respirar tranquila porque no te estás envenenando con el aire de la ciudad, y que puedas caminar y cruzar la calle a tu ritmo sin riesgo de ser atropellada.

El escamoteo de nuestras calles a amplios colectivos que no pueden lidiar con el tráfico, se ha producido de forma silenciosa y solapada. La infancia urbana ha visto drásticamente reducida su autonomía y libertad de movimiento, y lo permitido hace treinta años a los menores de siete años,

2. Es tristemente famosa “la sentencia de la minifalda”, donde el tribunal dictó que la joven agredida de 17 años “pudo provocar, si acaso inocentemente, al empresario J. F. con su vestimenta”.

ahora es pospuesto casi hasta que cumplen los diez (Hillman, Adams, Whitelegg 1990). Las personas mayores y las que sufren discapacidad también encuentran un espacio hostil que limita enormemente su autonomía. El peligro del tráfico se ceba especialmente en las personas de mayor edad, y aunque en España este colectivo representa el 16 por ciento de la población total, el 46 por ciento de peatones muertos en zona urbana tiene más de 65 años.³

La ciudad no puede prescindir, sin resentirse, de la presencia infantil y de todos aquellos que se ven arrinconados porque no pueden manejarse con seguridad frente al tráfico. No se trata solo de salvaguardar un derecho fundamental de estos grupos excluidos, sino de amparar la esencia misma de la ciudad. La expulsión de todos estos grupos vulnerables de nuestras calles está íntimamente asociada a la inseguridad colectiva.

La aceleración de la vida urbana, el predominio del tráfico y la escasez de espacios de encuentro y relación dificultan la creación de todo un conjunto de relaciones y redes sociales. Como ya nadie utiliza las aceras para sentarse, charlar, correr o saltar, las calles se van convirtiendo casi exclusivamente en espacios para circular. Nadie las disfruta ni se apropia de ellas, y paralelamente ha ido reduciéndose el control social sobre el espacio público y, con ello, la seguridad colectiva.

Hay que romper la espiral del peligro del tráfico, que obtiene como respuesta más viajes motorizados, lo que genera a su vez más peligro. Dado que resulta desagradable caminar, pedalear o simplemente estar en las calles, se retrae su uso y las decisiones individuales de autoprotección van derivando en un uso más intensivo del automóvil, contribuyendo a generar más peligro, más inseguridad y más inhabitabilidad urbana.

John Adams (1995), que aporta una perspectiva totalmente nueva sobre seguridad vial, plantea que todos los sistemas de autoprotección de los vehículos (*airbags*, frenos ABS, cinturones de seguridad, etcétera) derivan en conductas más arriesgadas que no solo reducen los beneficios que proveen estos sistemas para quienes viajan en el interior, sino que también representan un mayor peligro para los usuarios de las vías que no van blindados. En este sentido, su propuesta de seguridad incide en que quienes generan peligro deben percibir el riesgo para adaptar su conducta. Propone implantar como sistema de seguridad, en vez de cinturones, un pincho puntiagudo en el volante a la altura del corazón para que los conductores transformen su manera de conducir, que claramente será mucho más cautelosa con este nuevo sistema. Aunque suena provocador y brutal, esta forma de enfrentarse a la seguridad asumiendo riesgos nos abre una línea de debate enormemente inspiradora.

3. Dirección General de Tráfico, España (2000).

Seguridad privada versus seguridad colectiva

Adams nos muestra que todas las formas de autoprotección, lejos de generar seguridad, la detraen. Esto es, la seguridad privada no solo no suma, sino que resta seguridad colectiva. Los mecanismos de autoprotección que se están implantando para luchar contra la inseguridad de las ciudades no hacen más que alimentarla. Se concibe a los 'otros' y a lo de 'fuera' como peligrosos y se afianzan todos los sistemas de protección interior —blindajes, vallas, rejas, cámaras, etcétera—, destruyendo las bases de la seguridad en las calles, que se construye sobre la confianza y el sano control social y donde resulta fundamental la existencia de un diálogo entre la casa y la calle, entre el 'fuera' y el 'adentro'. Nadie se puede sentir más inseguro que cuando camina junto a un recinto blindado donde su mera presencia puede ser vista como amenaza y donde, si algo sucede, nadie lo oír ni lo verá o, peor todavía, nadie se interesará o se atreverá a socorrerlo.

En las conclusiones de un estudio realizado en tres ciudades del norte de Italia por la Universidad de Perugia sobre la percepción del peligro entre las mujeres, se desprende que la construcción de seguridad va asociada a asumir riesgos, no a evitarlos: "Las mujeres que se comportan de manera menos insegura son aquellas que se sienten más en control de sí mismas y de sus vidas. La confianza estaba construida, desde luego, sobre los recursos económicos, culturales y sociales, pero también alimentada y reforzada por la habilidad y disposición de dichas mujeres para correr riesgos, más que para evitarlos. Correr riesgos crea confianza en lugar de disminuirla, especialmente confianza generalizada" (Pitch 2008).

Pero lejos de favorecer la confianza y la recuperación de lazos y redes sociales, las soluciones que se están planteando van en dirección opuesta: el alimento de la desconfianza, la privatización de las respuestas y la inhibición de la responsabilidad compartida sobre los espacios y bienes comunes.

Otra de las piezas que contribuye a este proceso de inhabilitación colectiva es la profesionalización de la seguridad en manos de los cuerpos de seguridad del Estado y de los servicios privados. La seguridad sería otra más de las que Iván Illich (1981) define como "profesiones inhabilitantes", porque detraen el poder de la población en aspectos que afectan de lleno su vida, restándole autonomía y capacidad de acción. Poco a poco se va asumiendo que quienes tienen que intervenir en los conflictos son los 'profesionales' de la seguridad, y ya nadie persigue al que ha dado un tirón a un bolso y a nadie se le ocurre mediar en una pelea. Al final, todas y todos vamos siendo más vulnerables.

Los cuerpos de seguridad del Estado desempeñan un papel importante en la provisión de seguridad, pero tienen que hacerlo con el apoyo y el control social, y no se puede dejar únicamente en sus manos esta importante tarea. Su función se puede comparar con la del antibiótico que actúa cuan-

do ya hay una infección, cuando hay un daño hecho y es imprescindible un remedio de choque. Este tratamiento no solo no sirve para las pequeñas dolencias, sino que si se utiliza incorrectamente, genera resistencias y tiene efectos secundarios.

En este sentido, no solo no se puede —por costo económico o por incapacidad real de los cuerpos del Estado— tener en cada esquina un guardia apostado, sino que esa es una situación en absoluto deseable. La intervención policial no es el mecanismo para retejer la convivencia pacífica de un barrio; es más, la presencia policial tiende a esterilizar el espacio común, que se percibe como lugar de conflicto. Siguiendo con la metáfora, el antibiótico acaba con todas las bacterias, las que atacan al organismo y las que le son beneficiosas: de allí que haya que utilizarlo con cautela.

El papel del espacio urbano en la construcción de seguridad

Parece necesario salir de este “laberinto de (in)seguridad” y empezar a ampliar el concepto y a integrar a otros agentes y a otros elementos en su construcción. La seguridad, como todas las necesidades básicas humanas, requiere complejidad para su resolución y no puede estar capitalizada o quedar en manos de un solo agente o de un único ámbito. No se puede depositar la seguridad en manos privadas o que sea competencia únicamente del Estado. La seguridad también es un asunto colectivo, y ahí debe volver.

El espacio es el soporte de todas las actividades y hay que asociar de nuevo este término no con el miedo, sino con la libertad y la confianza en los otros. El diseño urbano puede contribuir activamente a crear condiciones de seguridad, haciéndose un proceso donde la recuperación del espacio público como lugar de relación, de encuentro, de conocimiento y confianza colectiva, sea un elemento primordial.

Hay que romper el círculo vicioso de la inseguridad que se alimenta del temor a los diferentes, que se asienta en la privatización y profesionalización de las respuestas, y que culmina en la desatención o inhibición colectiva ante la violencia, en una rueda sin fin.

Esta ruptura tiene que realizarse desde distintos ámbitos. No se puede generar seguridad solo desde el urbanismo, pero tampoco se puede intentar intervenir en la mejora de la convivencia de una comunidad si no existen lugares de encuentro y relación. Hay que recordar que el espacio no es un mero escenario de la vida urbana, sino que tiene un papel importante, por su capacidad de favorecer la igualdad y la confianza, o socavarla.

Conociendo las herramientas del diseño urbano, su potencial y sus limitaciones, podemos intervenir desde este campo en la ciudad y favorecer en un sentido amplio la seguridad de todas y todos. Esta se construye no tras rejas o bajo cámaras de vigilancia, sino sobre el sano control social que

ejerce la convivencia pacífica entre seres distintos. Citando a Jane Jacobs (1973), “la paz pública de la ciudad —la paz de las aceras y de las calles— no es mantenida principalmente por la policía, por necesaria que ella sea. Es mantenida por una intrincada, casi inconsciente, red de controles voluntarios y conductas esperadas entre las mismas personas, y aplicados por las mismas personas”.

Referencias

- Adams, John. 1995. *Risk*. London: University College London Press.
- Alonso, Ane (miembro de Hiria Kolektiboa, País Vasco). La ciudad prohibida. Conferencia celebrada en el Curso de Verano de la Universidad de A Coruña, “Reflexiones y propuestas sobre la ciudad y el paisaje: una cuestión de género” (Directora: Pascuala Campos de Michelena). A Coruña, julio de 2008.
- Del Valle, Teresa. 2006. Seguridad y convivencia: hacia nuevas formas de transitar y de habitar. Ponencia en el Congreso “Urbanismo y Género, Una Visión Necesaria para Todos”. Diputación de Barcelona.
- Hillman, Mayer; John Adams, John Whitelegg. 1990. *One False Move... A study of children's independent mobility*. London: psi Publications.
- Illich, Iván et al. 1981. *Profesiones inhabilitantes*. Madrid: H. Blume Ediciones.
- Jacobs, Jane. 1973. *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*. Barcelona: Ediciones Península.
- Katz, Cindi. 1993. Growing Girls/Closing Circles. Limits on the spaces of knowing in rural Sudan and United States cities. En *Full Circles. Geographies of Women over the Life Course*, eds. C. Katz y J. Monk, 88–106. London, New York: Routledge, Reimpreso con un nuevo epílogo en *Gendered Modernities: Ethnographic Perspectives*, ed. D. L. Hodgson. New York: St. Martin's Press, 2001.
- Naredo, María. 2001. Seguridad urbana y miedo al crimen. *Polis*. Revista de la Universidad Bolivariana (Santiago de Chile) 01(002).
- Pitch, Tamar. 2008. El género de la seguridad urbana. Universidad de Perugia. En www.ejgv.euskadi.net/r53-2291/es/contenidos/informacion/sare2007/es_berdingu/adjuntos/pitch.t_07_cast.pdf