

DOCUMENTOS DE DEBATE

seguridad sostenible

NÚMERO 5 / JUNIO 2002

Gobernabilidad y seguridad

En este número, los documentos de debate “Seguridad Sostenible” dejan de ser una iniciativa particular. A finales del pasado mes de mayo, el Instituto Internacional de Gobernabilidad de Catalunya –una organización sin ánimo de lucro, que produce, gestiona y difunde conocimiento usable al servicio de la gobernabilidad democrática para el desarrollo humano sostenible– inició, con la publicación de los cuatro documentos editados, la creación de un espacio destinado a la seguridad: <http://www.iigov.org/seguridad>

De esta forma, el alcance del debate iniciado en un ámbito restringido se abre a los más de 47.000 suscriptores del IIG en España y Europa, América Latina y el Mediterráneo.

Asimismo, ya en este número 5 se esboza la transformación, prevista para el próximo número (6/Agosto 2002), de estos documentos de debate en un magazine abierto a la publicación de cuantas aportaciones se quieran realizar al propósito de alumbrar nuevas políticas públicas capaces de aportar una seguridad sostenible al desarrollo humano.

JaumeCurbet

jaume.curbet@iigov.org

DOCUMENTOS

¿Debemos hacernos preguntas si queremos centros coordinadores de urgencias sostenibles?

RAIMON QUINTANA

Consultor especializado en diseño de centros de coordinación de urgencias

Un sistema de seguridad pública incluye elementos tan diversos como los sistemas policiales, los de salvamento y extinción, así como los sistemas sanitarios (como mínimo están estos tres sectores, puede discutirse si se incluye alguno más). Dentro de este sistema hay un subsistema que corresponde a la atención a las urgencias*.

La multisectorialidad de la atención a las urgencias ha planteado, desde hace mucho tiempo, la necesidad de una actuación más o menos coordinada entre los sectores: si compleja es la estructura dentro de cada sector (diversos cuerpos policiales con divisiones territoriales y funcionales no siempre exentas de solapamientos, diversos organismos de salvamento y extinción con frecuentes duplicidades, compleja estructura sanitaria: atención primaria/hospitales, atención continuada, etc.), más compleja será la actuación conjunta de los tres sectores.

La solución a este problema se ha abordado de formas tan diferentes como la creación de organismos en lo que se ha venido a llamar Protección Civil o mediante la creación de centros coordinadores de urgencias, objeto de este artículo.

Aunque parece que nadie niegue la necesidad de que existan centros de coordinación de urgencias, lo que sí nos muestra la realidad es que los modelos de éstos son absolutamente diferentes. Caer en la tentación de la simplificación es muy fácil: si lo más conocido, publicitado y notorio de un centro coordinador es su puerta de entrada, es decir, el número telefónico por el que se puede acceder al mismo, podemos decir que hay, al menos, dos grandes modelos en el mundo: los modelos 9-1-1 en el continente americano y los modelos 1-1-2 en el europeo. Como las diferencias entre Alaska y Guatemala, Irlanda y Cataluña, California y Colombia, Extremadura y Baviera no son importantes, como tienen una geografía física y humana muy parecida, como sus economías, sociedad, organización política y sistemas de comunicaciones son idénticos, pensamos que sus sistemas de seguridad pública no tienen que tener diferencias significativas y que, por lo tanto, podemos comparar sus sistemas de coordinación, sus 9-1-1 ó 1-1-2, pensando solamente que ya que la puerta de entrada es la misma (9-1-1 ó 1-1-2) lo que vamos a encontrar detrás será parecido.

* No es motivo de este artículo entrar en la tediosa cuestión de la diferencia entre urgencia y emergencia (arcanos mares procelosos en los que naufragan los más preclaros capitanes encallando en arrecifes semánticos por las espesas nieblas del gremialismo). Por ello utilizamos el término *urgencia* como comodín y le pedimos al lector que lo substituya por la palabra/concepto de su preferencia)

Obviamente lo anterior es insostenible. Nadie en su sano juicio lo defiende a nivel teórico, pero luego, en la práctica actuamos como si realmente existiera un modelo 1-1-2 y otro modelo 9-1-1. Esto nos lleva a reflexionar sobre los modelos (quizás sería más exacto decir que a reflexionar sobre la reflexión acerca de los modelos: una metareflexión sobre las centrales de coordinación de urgencias).

España es un buen centro de ejemplos para esta reflexión ya que:

- Las Comunidades Autónomas (CCAA) tienen sistemas de seguridad pública diferentes (algunas CCAA tienen policía autonómica y otras no, los sistemas sanitarios de las diversas CCAA tienen importantes diferencias estructurales, los sistemas de salvamento y extinción tienen distinto desarrollo y organización, etc.).
- El desarrollo de los centros coordinadores de urgencias, aunque haya sido dentro de un supuesto marco homogeneizador de la Unión Europea, ha sido desarrollado bajo la responsabilidad y competencia de cada Comunidad Autónoma, lo que ha creado un curioso mosaico con elementos suficientemente diferentes que permiten el análisis de las diferencias, pero con una base común que permite la comparación.

Pido al lector, pues, que haga abstracción de la puerta de entrada. La metonimia de denominar el centro coordinador por su número de acceso no debe ocultar la realidad compleja que hay detrás, el modelo –parecido o diferente- que no está reducido a un número de teléfono. Asimismo pido al lector que extrapole las preguntas a otros modelos, países y sistemas. En ocasiones podrá encontrar un centro 9-1-1 más parecido a un centro 1-1-2 que dos centros 1-1-2 entre sí.

Si partimos del supuesto de que en España hay, al menos, tantos sistemas de seguridad pública como comunidades autónomas, podemos buscar elementos comunes y diferenciadores.

Entre los elementos comunes, si observamos a vista de pájaro, podemos ver que todos ellos disponen en la actualidad de un centro de coordinación de urgencias de 1-1-2 (en adelante CC 112), siguiendo *disciplinadamente* la directiva de la Unión Europea (Decisión del Consejo de la UE 29/7/91 DOCE Nº L 217/31) y el Real Decreto del Ministerio de Fomento (R.D. 903/1997). Si la observación se produce a un nivel más cercano, vemos algunas diferencias entre los CC 112 que podemos atribuir a particularidades de cada comunidad autónoma: simples diferencias cuantitativas o coyunturales debidas a motivos presupuestarios, geográficos, organizativos, etc.

Como en cualquier actividad que pretenda un mínimo de rigor, el paso siguiente a la observación es el análisis. ¿Mantenemos la misma opinión cuando analizamos los diferentes CC 112?

Mi opinión personal es una rotunda negación: hay diferencias no sólo cuantitativas, sino también cualitativas; las diferencias no son coyunturales sino estructurales. De esa negación y las afirmaciones subsecuentes surgen diferentes preguntas, unas sobre las causas (¿por qué algo tan nuevo y reciente ha generado modelos tan diversos?), otras sobre la validez del análisis (¿qué metodología hemos empleado para llegar a esa conclusión?), y otras sobre la valoración del hecho (¿es deseable o no, es buena o mala esa diferencia estructural?).

Después de las preguntas viene el deseo irrefrenable de comparar, viene el aluvión de indicadores con los que medir una serie de parámetros que suelen indicar lo bien que funciona el propio CC 112 pese a la precariedad de medios de que dispone... La eficacia y la eficiencia propias están garantizadas con nuestros indicadores. Siempre podremos encontrar un indicador con el que Cuasimodo superará a Robert Redford.

Ante esa situación –ni buena ni mala, es la que es- entendemos que, mucho antes que empezar a comparar las tasas de llamadas o los tiempos empleados por los operadores en atenderlas o cualquier otro parámetro, sería útil hacernos las siguientes preguntas:

¿Qué es un CC 112?

¿Cuál es su origen?

¿Para qué queremos un CC 112?

¿Dónde o quién gestiona un CC 112?

¿Se pueden comparar diferentes modelos?

¿Qué es un CC 112?

Existiendo un número limitado y abarcable en el ámbito que estamos examinando (las Comunidades Autónomas españolas) parece que la respuesta es obvia: un CC 112 es lo que en común tengan los diecisiete CC 112 españoles: un centro coordinador de urgencias al que los ciudadanos llaman para obtener la ayuda necesaria cuando ven afectada la seguridad de su persona, bienes o derechos (por causas naturales, enfermedades, agresiones o cualquier otra). El CC 112 les proporciona una respuesta (adecuada o no) a sus necesidades mediante diversas formas (traspaso de la llamada a las instituciones intervinientes, movilización directa de recursos, coordinación de la intervención) diferentes según el CC 112 y/o el incidente de que se trate.

La respuesta es simple, pero no satisface ya que normalmente cuando hacemos esta pregunta lo que en realidad estamos preguntando es algo muy diferente: ¿Qué debería ser un CC 112?

Veamos las siguientes cuestiones antes de valorar si la pregunta *¿Qué debería ser un CC 112?*, es decir el modelo, tiene sentido.

¿Cuál es su origen?

Podemos responder que el origen son las ya citadas disposiciones (Directiva de la UE y Real Decreto) pero nuestra respuesta será parcial y circular, ya que nos lleva al inicio de la pregunta.

Parece lógico pensar que la normativa que ha creado los CC 112 ha sido consecuencia y no causa. Los motivos que han llevado a su desarrollo han sido diversos, pero creo que, sin ánimo de ser exhaustivos, podemos destacar los siguientes:

- Existencia y desarrollo de números telefónicos / centrales de coordinación sectoriales, unos muy conocidos por el ciudadano (061, 091, 092, etc.) y otros menos conocidos (062, 006, etc.) y suposición por parte de los planificadores de que un número único facilitaría el acceso del ciudadano.
- Existencia de diversos intervinientes en la urgencia, a veces con competencias difícilmente comprensibles para el ciudadano, y suposición de que un CC 112 destinará la petición de ayuda a la institución adecuada.
- Suposición de que el CC 112 aportará un valor añadido en la coordinación de los intervinientes.
- Mayor exigencia del ciudadano en tener un acceso fácil a los servicios públicos y hábito del mismo en el uso del teléfono como medio de resolver, cada vez en mayor medida, las diferentes situaciones.
- Deseo de los planificadores de contar con un instrumento eficaz de recogida de información sobre las urgencias y/o de tener un elemento dinamizador de los recursos e instituciones intervinientes en este ámbito.
- Búsqueda (legítima) de un protagonismo por parte de determinados sectores de la urgencia, como por ejemplo el entorno de Protección Civil que no acababa de encontrar, en algunas Comunidades Autónomas, su ubicación dentro del universo de la urgencia.

Los CC 112 presentan una incuestionable oferta al ciudadano: *Vamos a facilitarle el acceso a los recursos que usted necesitará en caso de urgencia y, por añadidura, éstos van a tener una acción coordinada. Item más: la llamada será gratuita.* ¿Quién puede negarse a una oferta tan ventajosa?

El ciudadano lo ve como una oferta *gratuita* de la administración (nadie pone el acento en que el dinero invertido o gastado en un CC 112 hay que sacarlo de otro sitio: nada es gratis y el coste – justificado o no, eficiente o no- representa un menor gasto o inversión en otro campo). Esto no significa, en absoluto, afirmar que un CC 112 es un gasto injustificado, sí significa, por el contrario, que hay que evaluar, en cada caso, si el dinero en él empleado es más o menos eficiente que en otros ámbitos).

Las instituciones intervinientes en la urgencia suelen tener dificultades en negar públicamente el CC 112 antes de que cante el gallo. Otra cuestión es el modelo de CC 112 que deseen salga adelante y, con unos argumentos coherentes en unos casos, demagógico-corporativos en otros, suelen defender en la mayor parte de los casos su especificidad o independencia, cuanto no su protagonismo o corporativismo. Todo ello sin negar públicamente la mayor, la existencia del CC 112, aunque oponiendo los correspondientes *peros* en aras de la eficacia, confidencialidad, etc., por lo que suelen defender los modelos más descafeinados de CC 112. La solidez y coherencia de estos argumentos y modelos debe analizarse en cada caso concreto, en cada comunidad y para cada sector, sin que sirvan recetas generales.

Los responsables políticos tienen en los CC 112 una buena oferta para el ciudadano. Algo no discutido, con importante repercusión en los medios, con un coste absoluto bajo y cuya población diana es, *a priori*, la totalidad de los ciudadanos. El contrapunto es el *dar la cara* por intervinientes de los que no tiene control directo, pero estos aspectos negativos sólo se suelen valorar una vez que el servicio ya está en funcionamiento y los *media* o la oposición empiezan a pedir explicaciones al CC 112. Recordemos algunos casos como el del partido político A que interpelaba al partido B, gestor de un CC 112, por un retraso de unos recursos que dependían del partido A. Paradojas...

Si por origen entendemos los antecedentes, vemos que los CC 112 aparecen en España después de un proceso evolutivo en el que se producen dos hechos:

- La evolución del concepto comunicaciones hacia coordinación. En los años 60-70 (algunos antes) muchos organismos empiezan a plantearse la necesidad de tener una central de comunicaciones potente –la tecnología lo posibilita con unos precios más asequibles- como *instrumento del mando*. A partir de los años 80 se introducen conceptos de coordinación que superan los simples conceptos de transmisiones o comunicaciones. Estos conceptos de coordinación se basan en la introducción de procedimientos de actuación por los que es posible que las indicaciones se puedan dar entre iguales jerárquicamente, sin que sea precisa la presencia de un mando natural en el centro coordinador.
- La oferta al ciudadano de números de fácil memorización en un intento de facilitar la puerta de entrada de éste a los servicios de emergencia.

¿Para qué queremos un CC 112?

Esta debería ser, lógicamente, la primera pregunta que deberíamos hacer. Evitando la tentación de responder que para cumplir la tan citada normativa de la Directiva de la U.E. o el Real Decreto.

La respuesta varía según quien sea el sujeto del verbo *queremos*.

Si el sujeto es el estamento político, la respuesta podrá ser:

- Para ofrecer al ciudadano un servicio, del que el político impulsor saque la correspondiente y legítima rentabilidad política (además, se supone que desea el mayor bien para la comunidad).

- Para obtener datos de la situación real de la urgencia y, si procede, reestructurar los organismos intervinientes.
- Para cubrir las necesidades de entrada al sistema de seguridad pública (subsistema de urgencias).
- Para cubrir las necesidades de coordinación de los recursos/organismos.

Si el sujeto del *queremos* es la institución que va a gestionar el CC 112 la respuesta podrá ser:

- Llenar de contenido algo ya existente (CC 112 creados sobre la base de una central de coordinación anteriormente existente) o una institución creada *ex novo* para ello. Aquí se puede mezclar un objetivo legítimo de hacer crecer y dar protagonismo a la institución cuya responsabilidad se tiene, con los objetivos de más dudosa legitimidad consistentes en el uso patrimonialista de la *res publica*.
- Mejorar el acceso del ciudadano y la coordinación de los intervinientes en la urgencia.

Si el sujeto es un organismo interviniente, la respuesta podrá ser:

- No necesitamos para nada el CC 112 ya que el ciudadano que nos necesita ya nos conoce y ya tenemos nuestro sistema de coordinación, con más experiencia y con una atención al ciudadano más rápida ya que no hay elementos extraños interpuestos que dilaten el tiempo o distorsionen los mensajes.
- Un CC 112 puede ser útil como receptor de llamadas para los casos en que el usuario no se dirija directamente a nuestro organismo. Hay que arbitrar un sistema ágil de derivación de llamadas que evite las pérdidas de tiempo y las distorsiones.
- Porque es una imposición y la aceptamos con "ilusión y alegría" en el primer tiempo del saludo ya que somos muy disciplinados o me van a cesar en el cargo si no colaboro.
- Sinceramente creemos que un CC 112 puede facilitar la coordinación entre los diversos sectores y/o aportarnos un valor añadido –atención telefónica, tecnología, soporte, etc.- que nuestro organismo sólo no podría conseguir.

Si el sujeto del verbo *queremos* es el ciudadano, la respuesta podría ser:

- Para tener un acceso fácil y no tener que tomar decisiones sobre la organización interna de la administración (competencias, horarios, zonificaciones, etc.).
- Para obtener una respuesta coordinada (recursos adecuados sin exceso, falta o desproporción).
- Para tener una respuesta equitativa y protocolizada (libre de la subjetividad de cada persona de guardia en cada momento en un sector determinado).
- Para objetivar las actuaciones de los diversos intervinientes y disminuir el corporativismo en el momento de los análisis de las intervenciones.
- Para obtener una atención profesionalizada (atenta y personalizada).

¿Dónde o quién gestiona un CC 112?

¿Tiene importancia saber qué organismo gestiona un CC 112? Si observamos los diferentes CC 112 que existen en España, parece que hay cierta relación entre el modelo y su origen. Tenemos centros coordinadores surgidos desde el área de Protección Civil o Bomberos, hasta otros de origen policial o sanitario.

Dos precisiones:

El término *parece* usado en el anterior párrafo expresa una mera opinión personal, una intuición no contrastada. Dejo para otro momento u otro colega su objetivación, si tal hipótesis no sucumbe en el proceso de estudio.

Gestionar el CC 112 (desde dónde, quién, qué organismo...) debe entenderse en un sentido amplio. Ejemplo: si un CC 112 de una consejería tipo Presidencia, Interior o Gobernación *ficha* a todo un equipo para crear y gestionar el CC 112 que procede del mundo de la coordinación sanitaria, con una cultura de centro coordinador sanitario, con sus hábitos, tics, costumbres, terminología, grandezas y miserias, nos encontraremos con un CC 112 más blanco que azul, verde, rojo o naranja, independientemente de quien pague las nóminas o la infraestructura.

La Consejería de la que depende el CC 112 (o la empresa pública, semipública o lo que sea – instituto, agencia, fundación, sociedad, ente, consorcio...), el sector de origen de los que hacen el proyecto, de los que lo ejecutan y de los que lo gestionan, el propio lugar físico en donde se ubica el CC 112 (dependencias nuevas –neutrales-, o en viejas centrales reconvertidas) o la propia forma en que se ha realizado la integración de los sectores (negociación, convencimiento, invasión *manu militari*, etc.) tiene importancia no sólo para entender el modelo que se ha elegido, sino también para predecir o explicar la evolución que seguirá aquel CC 112.

(Puede parecer un exceso de escepticismo la referencia en el párrafo anterior a que se trata de entender el modelo que se ha elegido, y no justificar el modelo que se ha elegido. En estos momentos creo que afirmar que los modelos se definen de forma completamente consciente y racional, sin mediatizar, es un absurdo. Creo que si los profesionales del sector logramos explicar porqué se ha elegido un determinado modelo, si somos capaces de ver los condicionantes que han hecho que un CC 112 sea como es, estamos en una excelente posición para una reorientación racional del tema. Creo que pretender más es, en este momento, imposible).

¿Se pueden comparar diferentes modelos?

¿Para qué queremos comparar diferentes modelos?

¿Estamos comparando modelos o centros de coordinación?

¿Es posible comparar centros de diferentes modelos?

¿Es interesada o técnico-objetiva la comparación entre modelos o entre centros?

La opinión personal que he mantenido a lo largo de los últimos años es que lo importante no es el modelo, sino la adecuación del centro en cuestión a sus circunstancias: su entorno y posibilidades. Un centro, me cito, no debe estar preocupado tanto por el modelo –discusión normalmente larga, estéril, acientífica y coyuntural- sino por la aplicabilidad de ese modelo y por su gestión eficaz y eficiente (tenemos ejemplos en España de fotocopias de modelos que no entran ni con calzador en comunidades completamente diferentes, pero que se empeñan en reproducirlas).

Pasan los años y la experiencia se va acumulando. Los profesionales ya no podemos alegar falta de referentes, falta de historia o falta de experiencias anteriores. La opinión de que el modelo no importa va perdiendo fuerza a medida que vemos las consecuencias de las diferentes opciones. Ello no significa que se pueda defender el modelo único para todas las Comunidades Autónomas españolas en la actualidad.

La comparación entre modelos y/o centros precisa dos condiciones:

Desentrañar los *idola*, los motivos no explícitos que han llevado a la elección de un determinado modelo o a organizar y gestionar de una determinada forma un CC 112. A partir de aquí podremos ver la coherencia del modelo, su eficacia y eficiencia con sus objetivos explícitos o no.

Determinar, de forma objetiva, el valor añadido que aporta al ciudadano un CC 112. Para ello hay que elaborar un sistema de indicadores coherente, preciso y representativo de lo que queremos medir, que sea capaz de obviar las particularidades de cada CC 112 y de cada modelo, valorando los diversos ítems libres de elementos coyunturales para que se permita la comparación. Además, tiene que permitir valorar el propio CC 112 como un elemento integrado en el sistema de Seguridad Pública. Otrosí, debe valorar no sólo eficacia sino también eficiencia. Este conjunto de indicadores en la actualidad no existe (o yo lo desconozco): saque el lector sus conclusiones sobre la subjetividad de las comparaciones y evaluaciones de los CC 112 y de los modelos.

En estas preguntas sobre modelos, parece que hemos dado por supuesta la existencia de los mismos. Independientemente de que los modelos sean explícitos o implícitos, diseñados o fruto del azar, puros o mixtos, en cada CC 112 podemos hacer una abstracción e identificar un modelo. Por supuesto que la determinación de un modelo no puede hacerse simplemente preguntando a los responsables del CC 112 en cuestión. Es un trabajo de observación, conceptualización y análisis. No es infrecuente encontrar responsables de centros que ven su CC 112 de una forma alejada de la realidad. Aún siendo sinceros, su visión es muy subjetiva. Esta afirmación, hay que hacerlo notar, no es ninguna generalización.

Asocio la discusión sobre los modelos con Cristóbal Colón. Cualquier estudiante de náutica que equivocara su puerto de recalada en uno o dos grados, sería inmediatamente suspendido por equivocarse de puerto. Colón no sólo se equivocó de puerto, sino de continente y... fue nombrado Almirante de la Mar Océana. Sin cartografía, como los primeros CC 112 que no tenían referentes, llegó a un sitio muy diferente al que quería ir, pero el resultado no estuvo mal: descubrió un continente (¿cómo se puede descubrir un continente si estaba lleno de habitantes?). Con algunos CC 112 puede haber pasado lo mismo: tuvieron un modelo inicial que los llevaba a un objetivo y luego acabaron consiguiendo otros objetivos que, posiblemente, eran también interesantes. Sería deseable que no les sucediera como a Colón que murió sin haber sido consciente de su error.

¿Tiene sentido unir el concepto sostenible a coordinación o es simplemente una boutade?

No sería congruente esta desordenada reflexión a base de preguntas abiertas si no se cuestionara su propio título.

Dentro del sistema de seguridad pública* podemos identificar un subsistema de urgencias (el fracaso de los otros subsistemas) y, dentro de este subsistema, hay un pequeño elemento –en volumen y en importancia– que son los centros coordinadores, objeto de este artículo. Los CC 112 son un elemento más de todo el sistema. Su interés radica en que son punto de encuentro y puerta de entrada del ciudadano con una necesidad urgente de asistencia.

Podemos tener la tentación de pensar que estos centros son el reflejo de la realidad del mundo de la seguridad pública. En unas comunidades están representados todos los sectores (sanidad, seguridad y rescate y extinción), en otras sólo algunos. En unas hay organismos excluidos, en otras, autoexcluidos. Cuando vemos en un centro coordinador un guardia civil, un policía nacional y un policía local comentando un servicio realizado, nos puede dar una idea de la realidad que no coincide con la que leemos en la prensa. Dejo al lector la decisión sobre cual es la más ajustada. Se pactan protocolos de actuación entre sanitarios, bomberos y policías, se hacen declaraciones de intenciones de sistemas de calidad..., y luego el día a día, el corporativismo y la inercia recolocan

* Utilizo “seguridad pública” en un sentido muy amplio, es decir, en su vertiente policial, de salvamento, rescate y extinción, y también sanitaria: personas, bienes o derechos amenazados por cualquier causa, incluidas las enfermedades. ¿Deberíamos incluir también otras causas de amenaza a los bienes que, como en el actual caso de Argentina, suelen no relacionarse con temas de seguridad pública?

las cosas en tiempos pasados. Pero al menos hablan. Al menos hay un foro. Al menos se acostumbran a verse y trabajar conjuntamente, aunque sea yuxtapuestos y no coordinados.

Se intenta conseguir en muchos casos una orientación al ciudadano, ponerlo en el centro del sistema. Costará conseguirlo. Costará superar los corporativismos, los secretismos, los personalismos, los protagonismos. Costará acostumbrarse a la protocolización de las actuaciones. Costará aceptar sistemas de indicadores que pongan en tela de juicio cosas que siempre se han hecho así por tradición o comodidad. Pero, de momento, se ha iniciado un camino. Es más importante la dirección que se tome que el punto exacto en el que se encuentre cada CC 112. Lo importante no es la velocidad, sino la dirección.

Los CC 112 no tienen ni más ni menos peligros que el resto del sistema de seguridad pública, aunque cada elemento tiene peligros diferentes. Es difícil pensar en un CC 112 funcionando adecuadamente en un sistema global de seguridad pública que no funcione correctamente, o viceversa.

¿Será sostenible la coordinación? Sólo es pensable en un marco de seguridad sostenible. El uso de criterios racionales, de continuo autoanálisis para no perder su objetivo de vista (el ciudadano), la equidad en las actuaciones y, sobre todo, el camino hacia una, no por utópica menos necesaria, acción eficiente y eficaz en su parcela dentro de la seguridad pública, son los datos que nos posibilitarán una coordinación sostenible.

La ineficacia, la ineficiencia, el olvido del ciudadano, la burocratización, el corporativismo, la priorización de la tecnología frente a las ideas o el músculo frente al cerebro polucionarán hasta tal punto el ecosistema coordinador que lo harán insostenible: una cara amalgama de burócratas autocomplacientes envueltos en carísimos cables y chips que no aportan ningún valor añadido a la seguridad pública.

DOCUMENTOS

La economía política de la inseguridad

JAUME CURBET

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. Este 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 esto 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 ayudarlo, 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 ayudarlo, 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 artículo¹ 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 2001², nos recuerda que el accidente de automóvil (1.171.000 muertes en todo el mundo durante el año 1998³ 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 reciente⁴ 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,

¹ Antonio Estevan, “Los accidentes de automóvil: una matanza calculada” en *Revista Sistema*, nº 162/163 (Junio 2001) y disponible en <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aaest2.html>

² Josep Lluís Pedragosa y Josep Maria Aragall, “Com ens movem”, pág. 50 en Institut d'Estudis de la Seguretat, *Observatori del Risc de Catalunya. Informe 2001* (Barcelona, Beta Editorial, septiembre 2001).

³ Organización Mundial de la Salud, *Informe de 1999 [WHO, 1999]*, citado en Antonio Estevan, *op. cit.*

⁴ Estudio realizado, en 1998, por la Universidad de Harvard, por encargo del Banco Mundial y la OMS, citado en Antonio Estevan, *op. cit.*

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 riesgo⁵»⁶.

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»⁷.

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,

⁵ 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.

⁶ Narcís Mir, *Societat, Estat i Risc* (Barcelona, Beta Editorial, diciembre 1999), pág. 17 (la cursiva es mía).

⁷ Antonio Estevan, *op. cit.*

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 Bauman⁸– *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»⁹.

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

⁸ Zygmunt Bauman, "Los usos de la pobreza", págs. 133-141 en *La sociedad individualizada* (Madrid, Cátedra, 2001).

⁹ Antonio Estevan, *op. cit*

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 incomprensión –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*¹⁰. 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.

¹⁰ Manuel Castells, *La era de la información: economía, sociedad y cultura. Volumen III: Fin de milenio* (Madrid, Alianza Editorial, 1998), pág. 191.

RESEÑAS

La seguridad ciudadana en el Proyecto Debate y Progreso

AINA CALVO

Directora del Proyecto Debate y Progreso

a.calvo@centrealomar.org

<http://www.centrealomar.org/debat>

El pasado mes de diciembre el Centro de Estudios Sociales Gabriel Alomar, de Palma de Mallorca, puso en marcha el *Proyecto Debate y Progreso*. Se trata de una iniciativa que apuesta abiertamente por el debate público y por el diálogo ciudadano como vía de participación en la definición y la construcción de una sociedad balear más justa.

Los objetivos del *Proyecto Debate y Progreso* son los siguientes:

- Fomentar el intercambio de ideas y experiencias que contribuyan a la creación de una sociedad más justa.
- Detectar y generar estados de opinión sobre todas aquellas cuestiones que preocupan a la sociedad balear.
- Implicar a las personas en la elaboración de propuestas de actuación progresistas y factibles.

Para que estos objetivos puedan realizarse se llevan a cabo distintos tipos de actuaciones:

Conferencias abiertas a todo el mundo, impartidas por personalidades de reconocido prestigio.

Cafés-coloquio dirigidos a un número limitado de participantes que, a partir de la presencia de una persona experta en la temática a tratar, comentan y contrastan opiniones e ideas.

Grupos de discusión. Personas con experiencia o relación directa con una temática específica, se reúnen para debatir sobre el tema en cuestión siguiendo las instrucciones de un moderador o moderadora.

Los escenarios de futuro. En este caso los participantes imaginan el futuro de un territorio, de una institución, de un barrio... a partir del momento presente y desde la perspectiva de lo que les gustaría que fuera.

Estas actuaciones se plantean con relación a temas que reflejan las preocupaciones e intereses de la sociedad balear desde una perspectiva progresista. La seguridad ciudadana ha sido, y sigue siendo, uno de ellos.

La preocupación por hallar un modelo de seguridad capaz de satisfacer las necesidades de la población sin renunciar a los principios básicos de una sociedad justa está en la primera línea de los debates sociales actuales.

En el caso del *Proyecto Debate y Progreso* la reflexión sobre la seguridad ciudadana se ha iniciado con un desencanto: la constatación que los interrogantes son más numerosos y profundos que las respuestas. Pero también con la certidumbre que este desconcierto inicial resulta imprescindible para construir alternativas y propuestas factibles.

Más concretamente, el pasado mes de abril se realizó la primera actividad entorno a este tema: un café-coloquio que sirvió para lanzar puntos de debate, perfilar necesidades, sugerir perspectivas y ofrecer visiones variadas de una realidad que nunca es la misma para todos. Algunas de las ideas apuntadas a lo largo de la actividad ilustran el carácter inacabado del proceso de reflexión sobre la seguridad ciudadana que no ha hecho sino empezar:

Una observación: el desarrollo tecnológico es un elemento clave a favor y en contra de la seguridad ciudadana.

Una preocupación: la mercantilización de la seguridad, 'el que tiene dinero, la paga'.

Una necesidad: analizar con detenimiento el binomio 'inseguridad-inmigración', presentado de manera indisoluble en la inmensa mayoría de los discursos actuales.

Un interrogante: ¿cómo abordar desde una perspectiva progresista el hecho que el incremento de medidas coercitivas aumenta la limitación de la libertad individual?

Una constatación: se ha reflexionado sobre grandes principios que después no se han aplicado. Es importante pensar a largo plazo, pero en materia de seguridad no se puede perder de vista que también hay que actuar a corto plazo.

En el trasfondo de toda la discusión se pudo ver una idea antigua pero más vigente que nunca: debemos rehacer el diagnóstico, debemos estar atentos a las inseguridades de cada uno y, al mismo tiempo, ser capaz de ponerse en la situación del otro; debemos, en definitiva, cambiar la perspectiva.

RESEÑAS

Socialismo y seguridad

MARC LÓPEZ

Diputado al Parlamento de Catalunya (Grupo Parlamentario Socialistas-Ciudadanos por el Cambio)

La Fundación Rafael Campalans, fundación de estudios del Partido de los Socialistas de Catalunya (PSC-PSOE), realizó los pasados 13 y 14 de abril un seminario sobre socialismo y seguridad. Este seminario es el principio de un recorrido que nos tiene que ayudar a preparar un programa para gobernar Catalunya.

Éste seminario ha pretendido ser una primera aproximación de los socialistas catalanes al tema de la seguridad, que se ha convertido en uno de las principales preocupaciones de nuestra sociedad.

Quiero aprovechar este artículo, en esta sugerente revista electrónica, para reflexionar sobre lo que me sugirieron las palabras de los ponentes y asistentes del primer día de seminario. ¿Cómo los socialistas apostamos por una sociedad inclusiva, una sociedad cohesionada y segura?.

Nuestras sociedades están cambiando vertiginosamente. Las sociedades típicas de cualquier Estado del Bienestar de los países desarrollados se caracterizaban por tener una ciudadanía con unos derechos muy extensos y consolidados, un Estado intervencionista y asimilador, con un orden social aceptado por la gran mayoría de la población en la medida en que se consideraba la mejor de las situaciones posibles. Podríamos, pues, afirmar que hemos abandonado la "etapa de oro".

Dos cambios importantes se producen en estas sociedades:

Por un lado, el paso de un modelo de producción fordista a un modelo de producción pos-fordista.

Por otro lado, se produce una revolución cultural en un doble sentido: (a) Un aumento del individualismo que genera cambios, sobretudo, en el ámbito familiar y en el ámbito de las relaciones interpersonales; y, (b) se ha generado un proceso de exclusión social.

Las consecuencias de todos estos procesos de cambio son la aparición de una nueva sociedad heterogénea, en la cual el individualismo es el valor predominante. En definitiva, una sociedad que podríamos llamar de elección pluralista, donde el concepto de comunidad se ha visto rebajado en su contenido.

Los cambios y las transformaciones en nuestras sociedades tienen su reflejo en la criminalidad, con aumento de sus niveles y en los cambios en la naturaleza de las conductas desviadas.

Nuestra sociedad pluralista, con la diversificación de los estilos de vida, la inmigración de población de otros países, etc., ha generado una mayor sensación de inseguridad ciudadana. Tal y como dice Anthony Giddens, la situación de vida en la sociedad postmoderna se caracteriza por una elección heterogénea, en una situación de constante confrontación con la pluralidad de mundos y creencias sociales existentes. Las vidas de los individuos se convierten, cada vez más, en un mercado de futuros. ¿Cómo evitarlo?

La percepción cada vez más generalizada es que la sociedad ya no es un espacio de seguridad. Por ello algunos teóricos consideran que cualquier intento de crear una sociedad segura pasa por un retorno a los valores morales absolutos.

Los socialistas y progresistas no creemos en un retorno a una sociedad "ideal" y por ello los problemas primordiales que necesitamos resolver son las nuevas formas de comunidad y de relaciones entre las personas.

Construir comunidades fuertes y seguras tiene que ser uno de los objetivos del socialismo.

La izquierda y el socialismo han dejado demasiado tiempo de lado la reflexión sobre la seguridad. Habíamos creído que la seguridad era cosa de la burguesía que se tenía que defender de la revolución de la clase trabajadora.

Hoy la seguridad debe ser una prioridad para los socialistas. Si es verdad que el objetivo final de los socialistas es mejores y mayores cuotas de libertad para los ciudadanos debemos decir también que sin seguridad no hay libertad. La inseguridad es una injusticia social.

Una vez que la izquierda es creíble en cuestiones en las que ha sido tradicionalmente sospechosa... los ciudadanos están predispuestos a escucharla en materias como la educación, la salud y el medio ambiente, en las que tiene una afinidad natural con sus posiciones.

Los partidos socialistas y progresistas quieren representar a una amplia mayoría de la sociedad. Hagámoslo preocupándonos de los problemas que tiene planteada hoy nuestra sociedad.

DOCUMENTOS DE DEBATE

seguridad sostenible

seguridadsostenible pretende azuzar el cuestionamiento, imprescindible en la nueva 'sociedad del riesgo', de los mitos que aún siguen sustentando las políticas públicas de seguridad tanto como los comportamientos individuales y colectivos de todos nosotros.

seguridadsostenible se publica bimestralmente en dos ediciones: castellano y catalán y se distribuye en formato y correo electrónicos.

Documentos publicados:

1 / Octubre 2001 / **LA ERA DEL RIESGO**

2 / Diciembre 2001 / **CRIMEN ¿Y CASTIGO?**

3 / Febrero 2002 / **LA AMENAZA HUMANA**

4 / Abril 2002 / **EL ANSIA DE SEGURIDAD**

JaumeCurbet © 2002

Se puede redistribuir, reenviar, copiar o citar este documento siempre que no se modifique y no se use con fines comerciales.

JaumeCurbet

jaume.curbet@iigov.org