

TEORÍA DE LAS "VEINTIANAS ROJAS"

III

Durante los años noventa, la violencia y el crimen se redujeron, en general, en todo el territorio estadounidense debido a una serie de razones bastante sencillas. Empezó el declive del tráfico ilegal de cocaína tipo *crack*, que había traído consigo una oleada de violencia entre bandas callejeras y traficantes. Por otra parte, el fin de la crisis económica supuso dar trabajo a muchas personas que, de continuar así las cosas, habrían podido sentirse impelidas a delinquir. Además, el envejecimiento de la población significó una reducción del segmento responsable de la gran mayoría de los actos violentos (**varones entre dieciocho y veinticuatro años**). Sin embargo, el caso del declive de la criminalidad en Nueva York es un poco más complejo. Cuando empezó el descenso rápido de la epidemia de crímenes la economía de la ciudad aún no había comenzado su mejoría y seguía estancada. Precisamente, los barrios más pobres acababan de recibir un duro golpe en forma de recortes de prestaciones sociales estatales, al principio de la década. Claro que el debilitamiento del tráfico de *crack* contribuyó a mejorar algo las cosas, pero lo cierto es que llevaba bastante tiempo debilitándose, mucho antes de que comenzara el declive de la delincuencia. En cuanto al factor de envejecimiento de la población, la verdad es que en esta década la ciudad se había vuelto más joven, y no al revés, gracias a varias oleadas de inmigración

ocurridas en los ochenta. De todos modos, estos tres factores implican cambios a largo plazo, y lo normal es que sus efectos sean más bien graduales, mientras que lo ocurrido en Nueva York fue todo menos gradual. Es decir, algo diferente tuvo que suceder para provocar semejante vuelco en la epidemia de crímenes de la ciudad.

Uno de los candidatos a convertirse en ese «algo diferente» se explica por la teoría de las ventanas rotas. Los padres de la misma **son los criminólogos James Q. Wilson y George Kelling**. Wilson y Kelling afirman que el crimen es el resultado inevitable del desorden. Si se rompe una ventana y se deja sin arreglar, la gente que pase por delante deducirá que a nadie le importa y nadie se ocupará de arreglarla. Al poco tiempo aparecerán más ventanas con los cristales rotos, y pronto el edificio afectado dará cierta sensación de anarquía a toda la calle, se transmitirá la consigna de que todo vale. Según ellos, en las ciudades hay problemas relativamente menos graves como los grafitis, el desorden público y la mendicidad agresiva, que equivalen a esos cristales rotos, es decir, vienen a ser invitaciones a cometer crímenes más graves:

Los atracadores y ladrones, ya sean profesionales u oportunistas, creen que corren menos riesgos de ser pillados o identificados si actúan en barriadas donde las condiciones predominantes, de por sí, intimidan a sus víctimas potenciales. El caco piensa que, si el propio vecindario es incapaz de evitar que un mendigo se dedique a molestar a los transeúntes, aún es menos probable que vaya a llamar a la policía para identificar a un posible ladrón o para actuar en caso de que el robo se consume.

Esto es una teoría del crimen elaborada en términos de epidemia. Implica que la criminalidad es un hecho

contagioso, como puede ser una moda, cuya propagación a toda una comunidad puede empezar por una simple ventana rota. No obstante, no se logra llegar al punto clave, en esta epidemia, gracias a una persona (un conector como Lois Weisberg o un *maven* como Mark Alpert). Más bien, el causante es algo físico, como el grafiti. El impulso que conduce a que la gente participe en determinada conducta no proviene de un tipo especial de persona, sino de una característica del entorno.

A mediados de los años ochenta, Kelling fue contratado como consejero por la Transit Authority de Nueva York (la autoridad encargada del transporte público), y les exhortó a poner en práctica su teoría de las ventanas rotas. La jefatura accedió y nombró a David Gunn nuevo director del metropolitano, con el objetivo de supervisar la millonaria reconstrucción del sistema. En esos días, muchos expertos aconsejaron a Gunn que no se preocupara por los grafitis y que se centrara en temas de mayor envergadura, como el del crimen y el de la eficiencia del servicio. Eran consejos aparentemente razonables. Ocuparse de las pintadas mientras el sistema entero estaba al borde del colapso parece tan absurdo como ponerse a cepillar las cubiertas del *Titanic* mientras iba de cabeza hacia los icebergs. A pesar de todo, Gunn insistió. «El grafiti era el símbolo de la situación desastrosa —afirma—. Al enfrentarme con el proceso de reconstruir la organización y levantar la moral, sabía que tenía que ganar la batalla contra los grafitis. Si no lo lograba, me iba a ser imposible implantar ninguna de las reformas organizativas ni ningún cambio externo. Estábamos a punto de poner en funcionamiento unos trenes nuevos que valían diez millones de dólares cada uno, y si no hacíamos algo para protegerlos, estaba claro lo que iba a ser de ellos. Al segundo día habrían sido pasto del vandalismo.»

Gunn diseñó una nueva estructura organizativa y estableció metas y plazos concretos para la limpieza de cada línea de la red y de todos los trenes de su flota. Las labores comenzaron con el tren número 7, de la línea entre Queens y el centro de Manhattan, en el que se probaron técnicas nuevas de limpieza de pintura. En los vagones de acero inoxidable sin pintar se usaron disolventes, y en los que tenían acabado de pintura lo que se hizo fue repintar encima de los grafitis. La norma de Gunn era que no debía permitirse ningún retroceso; en cuanto un vagón quedara arreglado, de ningún modo se permitiría que cayera de nuevo en manos de los vándalos. «Nos lo tomamos como una cruzada», me dijo. Estableció una estación de limpieza en el final del trayecto de la línea 1, es decir, en la parada del Bronx, donde los trenes reiniciaban la vuelta hacia Manhattan. Si un vagón llegaba allí con grafitis, había que borrarlas en lo que duraba el cambio de sentido. Y si no, ese vagón dejaba de hacer ese trayecto. Además, los vagones «sucios», o sea, los que aún tenían grafitis, no se mezclaban nunca con los «limpios». Se trataba de enviar un mensaje inequívoco a los vándalos.

«Disponíamos de un taller en Harlem, en la calle Ciento Treinta y Cinco, donde los trenes pasaban la noche —prosiguió—. Por la noche llegaban los grafiteros y pintaban de blanco uno de los flancos de un vagón. A la noche siguiente, cuando la pintura ya estaba seca, dibujaban un esbozo. La tercera noche volvían y le daban color. Vamos, que era un trabajo que llevaba tres noches. Sabíamos que los pillos estarían “trabajando” en uno de los vagones “sucios”, así que decidimos esperar a que terminaran su obra. Después vendríamos nosotros con los rodillos y pintaríamos encima. Los chavales se echarían a llorar, pero los rodillos seguirían haciendo su cometido. El mensaje que les queríamos hacer llegar era que si querían pasarse tres noches

destrozando un tren del metro, pues estupendo, pero sus obras no iban a ver la luz del día.»

La limpieza de grafitis, comandada por Gunn, se realizó entre 1984 y 1990, fecha en que la Transit Authority contrató a William Bratton como jefe de la policía de la red. Así comenzó la segunda fase del programa de arreglos del sistema metropolitano. Bratton, igual que Gunn, era un defensor de la teoría de las ventanas rotas. Para él, Kelling era su mentor intelectual. Por eso, su primer paso como jefe de la policía fue tan quijotesco como el de Gunn. La tasa de delitos graves alcanzaba las cotas más altas de todos los tiempos, pero Bratton se dedicó a atajar el problema de la cantidad de viajeros que se colaban sin pagar. ¿Por qué? Pues porque estaba convencido de que, igual que los grafitis, aquello no era más que una señal, una pequeña expresión de desorden, que animaba a cometer delitos más graves. Se calcula que unas ciento setenta mil personas al día se las ingeniaban para colarse sin pagar. Algunos eran niños que, simplemente, saltaban por encima de los torniquetes. Otros se escurrían por el hueco que dejaban. En cuanto una o dos personas se colaban sin pagar, otros que jamás se habrían planteado infringir las leyes también empezaban a hacerlo, escudándose en que, si había gente que entraba sin billete, por qué ellos iban a ser menos. Así, el problema se convertía en una bola que no paraba de crecer, con la dificultad añadida que tiene combatir este tipo de estratagema. En efecto, como lo que había en juego eran 1.25 dólares, la policía pensaba que no merecía la pena perseguir a los pillos, sobre todo cuando se cometían un sinnúmero de delitos más graves en los andenes y en el interior de los vagones.

Bratton es un hombre carismático, entusiasta, un líder nato. Pronto hizo notar su presencia. Su mujer se quedó en Boston, por lo que se sentía libre de trabajar largas jor-

nadas. Algunas noches salía a recorrer la ciudad en metro para ver con sus propios ojos los problemas existentes y reflexionar sobre la mejor manera de resolverlos. En primer lugar, seleccionó las estaciones donde el problema de los viajeros sin billete era más acuciante, y puso a diez policías vestidos de paisano junto a los torniquetes. Pescaban a los listillos, los esposaban y los iban bajando al andén, donde los retenían a todos juntos. Era la forma más evidente de demostrarle al público que la policía de tránsito se había puesto manos a la obra para acabar con esas estratagemas. Hasta entonces, la caza de ese tipo de pillos era algo penoso para los agentes, que tenían que arrestarlos, llevarlos a la comisaría, rellenar los impresos necesarios y esperar todo un día a que se procesaran dichos formularios. Todo por un delito que normalmente sólo se penalizaba con ese rato esposados. Bratton cogió un autobús público, le cambió el diseño y lo convirtió en una comisaría ambulante, con sus aparatos de fax, teléfonos, bolígrafos y equipos de toma de huellas. Pronto el trámite del arresto pasó a durar una hora como máximo. Por supuesto, uno de cada siete arrestados ya tenía una orden por un delito anterior, y uno de cada veinte llevaba encima algún tipo de arma. De pronto, fue mucho más fácil convencer a los agentes de policía de que sí tenía sentido dar caza a los que trataban de colarse en el metro. «Para los polis fue un periodo de bonanza —afirma Bratton—. Cada nuevo arresto era como abrir un huevo Kinder. ¿A ver qué sorpresa me toca hoy? ¿Una pistola, un cuchillo, una orden de detención pendiente? ¿Qué tenemos aquí? ¿Un asesino? Al poco tiempo, los malos se lo pensaron bien, dejaron las armas en casa y empezaron a pagar el billete del metro.» En los meses siguientes desde su llegada al cargo se triplicó el número de expulsiones de las estaciones del metro (por ir borracho o por conducta inadecuada).

cuada). Entre los años 1990-1994 se multiplicaron por cinco los arrestos por faltas, es decir, por aquellos delitos menores a los que antes no se había prestado atención. Bratton convirtió la policía de tránsito en una organización centrada en las infracciones menores y en los detalles de la vida del metropolitano.

Tras la elección de Rudolph Giuliani como alcalde de Nueva York en 1994, Bratton fue nombrado jefe del Departamento de Policía, y desde allí aplicó en mayor escala algunas estrategias similares. Ordenó a sus oficiales que persiguieran los delitos que afectaban a la calidad de vida de los ciudadanos, como las bandas de pedigüeños que se acercaban a los conductores en los semáforos para pedir dinero a cambio de limpiar los parabrisas o cualquier cosa que fuera el equivalente —a ras de suelo— a los grafitis del metro y los pillos que se colaban sin pagar. «Las administraciones anteriores estaban atadas de pies y manos por culpa de presupuestos restrictivos —afirma Bratton—. Pero nosotros nos liberamos de esa atadura. Presionamos para reforzar las leyes contra quienes se emborrachasen u orinasen en la calle, y arrestamos a los que reincidían, incluyendo a quienes tiraran botellas vacías a la calle o participaban en daños menores contra la propiedad. Si a alguien se le ocurría orinar en la calle, se iba directo a la cárcel.» Cuando empezó a disminuir el crimen en la ciudad, igual de rápido que había pasado en la red del metro, Bratton y Giuliani apuntaron a una sola causa. Según ellos, los delitos menores, los que atentan contra la calidad de vida de los ciudadanos, constituían el elemento clave para iniciar una oleada de violencia y criminalidad.