

UNA APROXIMACION AL COMPORTAMIENTO VIAL DESDE LA PERSPECTIVA DURKHEIMIANA.

AN APPROACH TO BEST PRACTICES IN ROAD SAFETY FROM DURKHEIM'S PERSPECTIVE

Hernán Ramón Paiva

Facultad de Humanidades y Ciencias sociales –
Universidad Nacional de Misiones

hernanpaiva@hotmail.com

Resumen

El presente trabajo tiene por objeto analizar casos de procesos y dramas sociales vinculados a eventos generados en la vía pública, donde el comportamiento de conductores y peatones, más allá de estar legislado por las leyes y normas de tránsito, está atravesado por reglas y valores que se rigen por los preceptos de una vida moral laica que actúa restituyendo el orden público/vial frente a cualquier acto que lo amenace. En este sentido apela a conceptos como el de solidaridad, moralidad y anomia. Por último se reflexiona sobre la transgresión a las normas viales.

Abstract

This paper intends to analyze cases of social processes and problems linked with events taking place on the public highway where the conduct of drivers and pedestrians, beyond its being regulated by traffic laws and norms, is intercepted by rules and values abiding themselves by the precepts of a morale, lay life which acts to reestablish the order in traffic in the presence of any menacing



event. In such a sense, this study appeals to notions such as those of solidarity, morality, and anomia. Finally, a reflection is made upon the transgression of traffic rules.

Palabras Claves: Comportamiento vial; normas; conciencia colectiva; sanción; moral

Key Words: Traffic conduct; Norms; Collective Consciousness; Sanction; Morals.

Antecedentes conceptuales

Como es sabido, en sus inicios, la preocupación de Durkheim estuvo centrada en el deterioro de los lazos sociales que corroen la cohesión y transforman al individuo en un ser desamparado. Descartada la ficción contractualista que imagina a la sociedad como un agregado racional de voluntades libres, esta aparece ahora como resultado de una serie de representaciones colectivas que son compartidas por los integrantes de la sociedad. Desde este punto de vista, el individuo es inconcebible sin sociedad, pero, a su vez, ésta es impensable que sea la mera suma de individuos. Los hechos sociales constituyen modalidades de acción, de pensamiento y de sentimientos que son por entero externos al individuo y que, al mismo tiempo, aparecen dotados de una fuerza de coerción tal que se imponen a la conciencia individual. Así mismo, la respuesta para fundar la solidaridad y reconstruir nuevamente la totalidad moral es para Durkheim la reificación de lo social a través de postular la concepción de la sociedad como un dios oculto, externo y coercitivo (Durkheim, 1985).

De esta manera Durkheim está definiendo el objeto de estudio de una nueva disciplina científica, al definir la sociedad como objeto autónomo, exterior a los hombres, un mundo de representaciones morales dentro de las cuales el individuo era capaz de ser socializado. Esta exterioridad de lo social, así definida, servía para dos propósitos: el primero el de la posibilidad de



construcción de una moralidad laica capaz de cohesionar a la sociedad en un momento de cambios rápidos y profundos de la vida colectiva; y en segundo lugar dotar a las ciencias sociales del estatuto adquirido por las ciencias naturales, y el de otorgarle un objeto de investigación (Portantiero, 1999).

Durkheim polemiza con una tradición anterior, la de los contractualistas, que sostenía que el orden social es fruto del contrato. Para el sociólogo francés, la tesis contractualista no da cuenta verdaderamente de la estructura social y el sistema normativo que lo cohesionan. El orden social no puede ser explicado más que como consecuencia de una conciencia colectiva; es fruto no de un contrato social, sino de una serie de códigos y de convenciones que han sido interiorizados por los individuos que forman una comunidad. Por lo tanto la sociología debe analizar las manifestaciones de esta conciencia colectiva y debe hacerlo desde un punto de vista metodológico, mediante la estadística y el derecho. Este último en tanto manifestación de unas reglas que surgen de la conciencia colectiva, constituye una fuente imprescindible para el análisis de los hechos sociales (Durkheim, 1985).

De este modo, la transición de las sociedades tradicionales a las sociedades modernas es vista como un pasaje de construcción de normatividad que va desde las *formas mecánicas de la solidaridad*, que actúan a partir de las semejanzas, hasta las *formas orgánicas de la solidaridad* propias de las grandes sociedades urbanas, industrializadas y de masas, que lo hacen desde la diferenciación y que por lo tanto requieren grados más altos de institucionalización de la conciencia colectiva, dado el mayor espacio que dejan para la iniciativa individual (Durkheim, 1985).

Por una parte las sociedades simples se caracterizan por una superposición de las diferentes esferas componentes de la vida social (económica, política y social) que es reflejada en la existencia de órganos de gobierno multifuncionales. Esta superposición se traduce, en cierta forma, en la homogeneidad que presentan tales sociedades.

Como resultado de esta particularidad se advierte una escasa división social del trabajo (las divisiones se dan básicamente en variables de sexo y edad –roles adscriptos-), lo cual les otorga cierta independencia y



autosuficiencia, así como una baja conflictividad interna. Hay que mencionar también que estas sociedades se caracterizan por el predominio de relaciones personales directas y la tradición, cuya autoridad moral se constituye en una guía de la acción individual.

Por otra parte, en oposición a las sociedades simples, las sociedades complejas son aquellas caracterizadas por una marcada heterogeneidad e interdependencia, reflejadas en la existencia de órganos de gobierno especializados, con funciones específicas, como consecuencia de la diferenciación explícita de los ámbitos económico, político y social. Durkheim afirma que

“la creciente división del trabajo no es especial al mundo económico; se puede observar su influencia creciente en las regiones más diferentes de la sociedad. Las funciones políticas, administrativas, judiciales, se especializan cada vez más. Lo mismo ocurre con las funciones artísticas y científicas. Estamos lejos del tiempo en que la Filosofía era ciencia única; se ha fragmentado en una multitud de disciplinas especiales, cada una con su objeto, su método, su espíritu” (Durkheim, 1985: 48).

La diferenciación e impersonalidad de las relaciones, la fragmentación resultante y el individualismo característico de este tipo de comunidades basadas ya no principalmente en relaciones de tipo afectivo, sino primordialmente en aquellas donde se destaca el interés racional, así como la interdependencia de las esferas, derivan muchas veces en la recurrencia de conflictos internos.

En la División del Trabajo Durkheim afirma que la moderna sociedad compleja no tiende inevitablemente a la desintegración, a pesar de que viene a menos la importancia de las creencias morales tradicionales. La condición normal de la división diferenciada del trabajo es, más bien, la estabilidad orgánica. La existencia del contrato presupone unas normas que no son el resultado de vínculos contractuales, sino que constituyen los compromisos morales generales sin los cuales la formación de tales vínculos no podría proceder de una manera ordenada (Durkheim, 1985).

En la División del Trabajo Durkheim declara que “este libro es ante todo un esfuerzo por tratar a los hechos de la vida moral según el método de las ciencias positivas” (Durkheim, 1985: 39). De modo que propone las bases para



la constitución de una ciencia de las reglas morales, las cuales se desarrollan dentro de una sociedad, y están del todo vinculadas a las condiciones de vida social correspondientes a una época y lugar determinados.

Así el desarrollo de las formas modernas de sociedad viene unido con la expansión del individualismo. Este fenómeno está claramente asociado con el crecimiento de la división del trabajo, la cual produce la especialización de la función profesional y fomenta por tanto, el desarrollo de talentos, capacidades y actitudes específicas, de las que no participa todo el mundo en la sociedad, sino que las poseen solamente grupos especiales (Durkheim, 1985).

La división del trabajo social, afirma Durkheim, no es un fenómeno totalmente moderno; pero en los tipos de sociedad más tradicionales aparece en forma rudimentaria, y generalmente limitado a la división sexual. Hoy en día se ha generalizado este fenómeno hasta un punto tal que salta a la vista de todos. No hay que hacerse ya ilusiones sobre las tendencias de nuestra industria moderna; se inclina cada vez más a los mecanismos poderosos, a las grandes agrupaciones de fuerzas y capitales, y, por consecuencia, a la extrema división del trabajo. No solamente en el interior de las fábricas se han separado y especializado las ocupaciones hasta el infinito, sino que cada industria es ella misma una especialidad que supone otras especialidades. “Adam Smith y Stuart Mill esperaban que al menos la agricultura fuera una excepción a la regla, y en ella veían el último asilo de la pequeña propiedad” (Durkheim, 1985:48). Sin embargo hoy en día las principales industrias agrícolas se encuentran cada vez arrastradas en el movimiento general. En fin el mismo comercio se ingenia en seguir y reflejar en todos sus matices, la diversidad infinita de las empresas industriales (Durkheim, 1985).

Para poder medir el grado de diferenciación social y de su relación con el orden moral tenemos que comparar y contrastar los principios según los cuales se organizan las sociedades menos desarrolladas con los que se rigen la organización de las sociedades avanzadas. Para medir estos cambios Durkheim lo hace a través de la naturaleza de la solidaridad social. Ésta al no poder medirse directamente porque lo considera un hecho interno que se nos escapa, lo realiza a través de un hecho exterior que lo simboliza. Él afirma que



un indicador puede encontrarse en los códigos legales. Donde quiera que exista una vida estable de vida social, las normas morales llegarán un día a codificarse en forma de ley (Durkheim, 1985)

Un precepto legal puede definirse como una regla de conducta sancionada; y las sanciones pueden dividirse en dos grandes grupos. Las sanciones represivas son las propias del derecho penal, y consisten en la imposición al individuo de cierto tipo de sufrimiento como castigo por su transgresión. Entre estas se observan la privación a la libertad, el tormento, la pérdida del honor. En cambio las sanciones restitutivas implican restitución o restablecimiento de las relaciones tal como estaban antes de que se violara la ley. Este es el caso de los pleitos por daños y perjuicios, además es poca o ninguna la deshonra social que recibe el individuo que pierde un juicio de este tipo (Durkheim, 1985).

Las sanciones restitutivas son propias del derecho mercantil, del derecho procesal, del derecho administrativo y constitucional, abstracción hecha de las reglas penales que en éstos pueden encontrarse (Durkheim, 1985). En este grupo de sanciones restitutivas Durkheim incluyen pleitos comerciales, familiares (divorcios), administrativos, pero no se incluyen sanciones con respecto a las problemáticas de tránsito exclusivamente, es decir a las transgresiones de normas propuestas para un sistema vial ordenado. Es por eso que en este trabajo se pretende ampliar el tratamiento de las categorías analíticas de Durkheim a otras esferas del cuerpo social como los espacios públicos a partir de casos significativos de comportamiento vial. Así para Joseph (1988), el espacio público remite a aquellos sitios o lugares donde se desarrolla alguna faceta de lo social que permite observarnos a nosotros mismos como sociedad y cultura.

El espacio vial, entonces, puede ser visto como parte del espacio público en el cual la interacción humana se da entre peatones y conductores y/o entre cada uno de ellos entre si, donde predominan el movimiento, junto con las miradas, los gestos y las palabras. Los status no son estables. Un actor puede cambiar de status de un momento a otro. Un peatón puede ser conductor y un conductor puede ser peatón en cualquier momento, pero no todo peatón es



conductor. De todos modos en ambos casos se trata, como en cualquier sistema de status-rol, de procesos de aprendizaje. Los actores sociales aprenden a comportarse como peatones, y muchos de ellos a comportarse también como conductores de diferentes tipos de vehículos. Estos aprendizajes estarán en consecuencia atravesados por la cultura.

Siguiendo con el derecho represivo, el mismo es característico de aquel tipo de transgresión que se considera un crimen o delito. Este último es un acto que conculca sentimientos universalmente reprobados por los miembros de la sociedad.

“El derecho penal dicta solamente sanciones, nada dice de las obligaciones a las que aquéllas se refiere. No ordena respetar la vida del prójimo, sino castigar con la muerte al asesino. No dice, como el derecho civil, he aquí el deber; sino he aquí la pena” (Durkheim, 1985:89).

La razón porque no tiene que especificarse la naturaleza de la obligación moral en el derecho represivo, dice Durkheim, es evidente: porque todo el mundo la conoce y la acepta (Durkheim, 1985).

Durkheim afirma que la naturaleza de las sanciones restitutivas corresponde a un tipo de solidaridad social diferente al que pertenecen las sanciones represivas correspondiente principalmente a una conciencia colectiva fuerte, al corazón de la conciencia común. Las sanciones restitutivas en cambio se encuentran en regiones limítrofes de la conciencia colectiva, no forman parte en absoluto de la conciencia colectiva, o sólo constituye estados débiles. El derecho restitutivo nace en regiones excéntricas ya que los diferentes dominios de la vida moral no se encuentran radicalmente separados unos con otros (Durkheim, 1985).

El predominio del derecho penal dentro del sistema jurídico de una sociedad determinada presupone así necesariamente la existencia de una conciencia colectiva firmemente definida, de creencias y sentimientos compartidos conjuntamente por los miembros de la sociedad. El castigo consiste, por encima de todo, en una respuesta emotiva a la transgresión. Este conserva, su carácter expiatorio, por lo que mira al que perpetró el acto delictivo, y sigue siendo un acto de venganza por parte de la sociedad. Lo que vengamos, lo que el criminal expía, es el ultraje hecho a la moral. Así de este



modo la función primaria del castigo consiste en proteger y reafirmar la conciencia colectiva frente a actos que cuestionan su santidad (Durkheim, 1985).

A medida que crece la solidaridad orgánica existe un progresivo desalojo del derecho represivo por el derecho restitutivo. Esto es una tendencia histórica correlativa al grado de desarrollo de una sociedad: cuanto más elevado sea el nivel de desarrollo social, tanto mayor será la proporción relativa de las leyes restitutivas dentro de la estructura jurídica. La solidaridad orgánica no arranca simplemente de la aceptación de un conjunto de creencias y sentimientos comunes, sino de la interdependencia funcional en la división del trabajo. Esta solidaridad no presupone identidad sino diferencia entre creencias y acciones de los distintos individuos (Durkheim, 1985).

El proceso de solidaridad orgánica depende necesariamente del decrecer de la importancia de la *conciencia colectiva*. Pero las creencias y sentimientos comunes no desaparecen del todo en las sociedades complejas; ni se trata de que la formación de relaciones contractuales pierda el carácter moral y llegue a ser simplemente el resultado de hacer cada individuo lo que más le interesa. Durkheim admite que las relaciones contractuales generalmente se multiplican con el crecimiento de la división del trabajo. Pero la expansión de las relaciones contractuales presupone el desarrollo de normas que rijan el contrato; los cuales están regulados por determinadas prescripciones. Por compleja que sea la división del trabajo, la sociedad no queda reducida a un caos de alianzas contractuales a corto plazo (Durkheim, 1985).

La división de trabajo progresa más cuantos más individuos haya que estén en contacto lo bastante como para poder accionar y reaccionar unos sobre otros. Durkheim denomina *densidad dinámica* a la frecuencia de este contacto moral y al comercio activo que de él resulta. El incremento de los contactos diversificados entre individuos debe proceder obviamente de cierto tipo de relaciones materiales continuas. El incremento de la densidad dinámica depende en gran parte de un aumento de la densidad material de la población (Durkheim, 1985).



La condensación progresiva de las sociedades en el transcurso del desenvolvimiento histórico se produce de tres maneras principales 1) Mientras en las sociedades inferiores se extiende sobre áreas inmensas con relación al número de individuos que las componen, en los pueblos más adelantados la población se va siempre concentrando. 2) La formación de las ciudades donde resulta siempre que empuja a los individuos a mantenerse unos con otros de una manera constante, en contacto tan íntimo como sea posible, son las ciudades como puntos en que la masa social se estrecha más fuertemente que en otras partes. 3) El número y la rapidez de las vías de comunicación y de transmisión. Suprimiendo y disminuyendo los vacíos que separan a los segmentos sociales, aumentando la densidad de la sociedad. Si la sociedad, al condensarse, determina el desenvolvimiento de la división del trabajo, éste, a su vez, aumenta la condensación de la sociedad (Durkheim, 1985).

“Pero no este solamente este factor. Si la condensación de la sociedad produce ese resultado, es que multiplica las relaciones intrasociales. Pero todavía serán estas más numerosas, si, además, la cifra total de miembros de la sociedad se hace más considerable. Si comprende más individuos al mismo tiempo que están entre sí más íntimamente en contacto, el efecto necesariamente se reforzará. El volumen social tiene, pues, sobre la división del trabajo, la misma influencia que la densidad” (Durkheim, 1985: 304).

El crecimiento del individualismo acompaña ineludiblemente a la expansión de la división del trabajo; y el individualismo sólo puede progresar a expensas de la intensidad de creencias y sentimientos comunes. Así, la conciencia colectiva consiste, cada vez más, en maneras de pensar y de sentir muy generales y muy indeterminadas, que dejan lugar libre a una creciente multitud de disidencias individuales. De este modo surge el “*culto al individuo*”, el cual es posible gracias a la secularización de muchos sectores de la vida social. Se contrapone a las formas tradicionales de *conciencia colectiva* en que, si bien está formado por creencias y sentimientos comunes, éste se centran en el valor o dignidad del individuo más que en el de la colectividad (Durkheim, 1985).

Para Durkheim la creciente ruptura de la cohesión social no está unida ineludiblemente al crecimiento de la división del trabajo. Este autor reconoce



que el conflicto de clases que brota entre capital y trabajo asalariado ha acompañado a la expansión de la división del trabajo que se sigue de la industrialización. En realidad, la división de las funciones económicas ha dejado atrás el desarrollo de la reglamentación moral apropiada. La división del trabajo no produce cohesión en todas partes porque se halla en una situación anónima. Según la teoría utilitarista la estipulación de los contratos está poco reglamentada, o no lo está en absoluto, esto conduce a una situación crónica de conflictos de clases. En lugar de la reglamentación moral requerida, la formación de relaciones contractuales tiende a estar determinada por la imposición del poder coercitivo. Si bien el funcionamiento de la solidaridad orgánica implica la existencia de reglas normativas que regularizan las relaciones entre las distintas profesiones, esto no puede realizar si una clase impone unilateralmente estas reglas a la otra (Durkheim, 1985). Así por ejemplo en el espacio vial se dan ciertas situaciones de anomia a lo hora de cruzar las esquinas, con frecuencia los conductores evalúan el porte de sus vehículos sin interesarles las normas establecidas de prioridad de paso, o lo hacen según la velocidad de cada uno.

Por su parte Pablo Wright¹ en unas jornadas de discusión sobre la problemática del tránsito desde las ciencias sociales y humanas,² afirma que su experiencia en antropología vial tiene que ver con su viaje a Estados Unidos, donde compró un auto y se vio obligado a obtener su carnet de conducir. Le llamó la atención el modo de manejar en ese país y ver esos “*cuerpos metálicos*” moverse de manera diferente a como se mueven en la Argentina, no mejor sino diferente.

Wright en su investigación se interesó por la cuestión cultural implícita en el comportamiento vial de los argentinos, la cual podemos asociarla a la concepción moral de Durkheim. Así Wright utiliza una noción de cultura en un sentido amplio, como un todo que incluye la moral, la ética, etc. También utiliza la noción de símbolo. Esto se relaciona con la interpretación que en nuestro país hacemos de las señales viales y las conductas que manifestamos en la práctica. Para el autor “los signos viales en Estados Unidos en relación al



comportamiento tienen una distancia cercana. El signo con un sentido transparente, pare, pare, sesenta, sesenta, cruce de siervo”³. Wright dice:

“como modelo de análisis los argentinos transformamos los signos viales en símbolos, es decir les ponemos una dosis de arbitrariedad que justifica esa interpretación, y en esa interpretación, la distancia que hay entre signo y símbolo tiene que ver con la historia argentina. Ese proceso tiene que ver con la constitución de la sociedad, de los valores culturales y toda una serie de subvalores de género, generación, etnia, clase. En el comportamiento cotidiano todos nosotros como peatones y conductores transformamos los signos en símbolos y eso es una expresión de la historia política, la historia económica y el ejercicio de la ciudadanía” (Wright, 2009)⁴.

Es decir, si un cartel indica “STOP” en EEUU el conductor detiene totalmente su marcha, en cambio el conductor argentino típico frente a un cartel de “PARE” entiende que alcanza con que disminuya la velocidad, cuando en sentido estricto debería detener totalmente su vehículo.

Siguiendo a Wright en las jornadas de tránsito de la UBA, afirma

“que no hay que ver la anomalía y la transgresión sino ver el sistema de prácticas. Existe un modelo extrínseco de la culpa, el otro tiene la culpa para transformar ese signo en símbolo y eso nos lleva a la historia, la ciudadanía y toda una serie de cuestiones.” (2009)⁵

Es decir, para el autor hay que ver el sistema de prácticas que se relaciona con los patrones de comportamiento y esto a su vez tiene que ver con patrones generales de ejercicio de la ciudadanía. El autor pone el ejemplo de la coreografía de la cola para ir al banco o al subte o para cualquier lugar donde haya cola, equiparándola a la coreografía del tránsito. En este caso establece la ampliación de modelos de comportamiento y no solo de comportamientos viales del conductor y el peatón. Es ahí donde combina la historia política con los comportamientos concretos frente a situaciones donde se genera esta lectura simbólica de una autoridad impersonal que los actores transforman en personal y la interpretan⁶.

La ciudad de Posadas como escenario local de los casos.

Posadas es la capital de la Provincia de Misiones, Argentina. Se ubica sobre la margen izquierda del río Paraná, al sudoeste de la Provincia. La ciudad es la



más poblada de Misiones y es centro administrativo, comercial y cultural. En sus comienzos se forjó alrededor del puerto sobre el río Paraná, y su crecimiento tardó en concretarse por ser una de las últimas zonas del territorio argentino en poblarse. Hacia la segunda década del siglo XX, la presencia de infraestructura ferro-portuaria constituyó un factor de fuerte gravitación en la conformación y consolidación urbana, dado que no habiendo carreteras la vía navegable era el principal medio de comunicación y transporte (Brites, 2012).

La provincia de Misiones en los últimos 20 años generó aproximadamente el 1,5% del Producto Interno Bruto de la República Argentina. Entre 1991 y 2007 el Producto Bruto Geográfico de la provincia, medido a precios constantes de 1993, tuvo una expansión de un 129%, lo que implica una tasa promedio de crecimiento de 5,3% anual (Molteni, De León y Giudice, 2011).

Posadas actualmente es una de las ciudades con más actividad y crecimiento de toda la región NEA. Su influencia se extiende hasta la vecina ciudad de Garupá, con la que conforma el Gran Posadas. El puente San Roque González de Santa Cruz, tendido sobre el río Paraná la une a su vecina ciudad de Encarnación, en la República del Paraguay. El municipio de Posadas es el órgano administrativo encargado de regir la ciudad y zonas aledañas. Ocupa la parte urbana de la ciudad más una zona rural ubicada al sur y oeste de la misma, llegando hasta el límite con la provincia de Corrientes. Algunos parajes de la zona rural (como el Centro Correntino, Itaembé Miní y Colonia Laosiana) fueron absorbidos por la urbe en el transcurso de la década pasada.

El crecimiento vertiginoso la llevó a ocupar sectores de forma muy irregular, por lo que es habitual encontrar extensas zonas deshabitadas antes de llegar a porciones altamente ocupadas. El sector norte frente al río forma la zona más elegida por la clase alta. La zona sudoeste fue ocupada de forma muy acelerada durante los últimos años, y hoy en día la zona al sur de la ruta nacional 12 es la de mayor crecimiento en cuanto a barrios de viviendas construidas por el Estado y a sectores populares. Los numerosos desalojados por la Entidad Binacional de Yacyretá fueron ubicados en barrios situados en el acceso sur de la ciudad, formando también un crecimiento masivo en esa área.



Los cada vez más difusos límites entre Posadas y sus vecinos fueron cambiando en los últimos 20 años; según el censo de 2001 lo que el INDEC considera como Posadas contaba con 252.981 habitantes (INDEC, 2001) (la más poblada de la provincia de Misiones). El acelerado proceso de crecimiento en la vecina ciudad de Garupá, se debe fundamentalmente al crecimiento de Posadas, por lo que esta localidad finalmente fue absorbida en lo que se denomina el Gran Posadas. La tasa de crecimiento de la ciudad es de un 25,44% comparado con los 201.663 habitantes con que contaba en 1991. La población representa actualmente un 29 % de la provincia, con 323.739 habitantes.

Del mismo modo existe un crecimiento anual del parque automotor del 12% aproximadamente, con 81.121 vehículos para el año 2011. Este aumento se observa en el espacio vial, en los últimos 5 años se torna significativo y complicado estacionar en el centro de la ciudad, así como también se incrementa el flujo de vehículos en las arterias principales que unen el centro con la periferia, produciéndose frecuentemente congestionamientos y colisiones.

Como se puede ver, la Ciudad de Posadas está transitando por un proceso de crecimiento constante de la división de trabajo, es decir, cuando haya más individuos que estén en contacto lo bastante como para poder accionar y reaccionar unos sobre otros. Este proceso se evidencia en la interdependencia entre los individuos del cuerpo social, aumento de la actividad económica en sus diversas ramas como ser los sectores productores de servicios con más del 50%, construcción con un 20%, industria manufacturera con un 15% y otras (Molteni et al., 2011). Además se acrecentado la aglomeración urbana, producto de la migración rural-urbano y de ciudad-ciudad gracias a el contacto fronterizo de la ciudad de Encarnación-Paraguay que incidió en el origen de una parte sustancial de las clases populares de Posadas. Migración, también fuertemente influenciada por la coyuntura económica y socio-política del régimen totalitario del presidente Strossner (Brites, 2012). Por último es de relativa importancia mencionar el aumento de la conectividad y transporte interurbano tanto público como privado, donde se



observa que la actividad en servicios de transportes ocupan el 15,6% dentro de los sectores productores de servicios (Molteni et al., 2011).

De esta manera el espacio vial cada vez se torna más caótico y desordenado como un taxista (41 años) manifiesta:

“Bueno primero que todo el tránsito de la ciudad es pésimo, porque no está ordenado como debería estar ordenado, porque te cortan una calle como es el caso de la Ayacucho y se congestiona todo; más en los horarios picos. Y eso que no hay clases, porque si hay clases ahí que se complica todo, no hay un ordenamiento sobre el tránsito en la provincia, o sea dentro de Posadas y no hay tampoco una educación vial porque yo como taxista llego a mi casa mal, llego tensionado porque la misma gente no tiene educación vial, los mismos peatones. Te cruzan a mitad de cuadra, te paran, vos paras al lado de otro auto que estaciona mal, ellos se cruzan y todo el tiempo es malísimo, es pésimo el tránsito acá en Posadas.” (Paiva, 2010: 40).

El aumento de cámaras de seguridad (foto multa) peatones que cruzan por cualquier parte; conductores que no respetan la senda peatonal y que conducen a una velocidad excesiva revelan una solidaridad orgánica que implica la demanda crear instituciones especializadas para el establecimiento del orden. Así por ejemplo DaMatta, Vasconcellos y Pandolfi (2010), señalan la creación de nuevas leyes y normas ante diferentes modos de transporte desde el caballo, pasando por el ferrocarril como modo colectivo de transporte hasta el automóvil como modo individual de dirigirse. A medida que aparecen nuevas relaciones sociales (peatones y conductores) se producen nuevas situaciones sociales como las colisiones produciéndose daños y perjuicios; se construyen nuevas leyes como el uso obligatorio del cinturón de seguridad; instituido recién en 1979 en el caso de Brasil y 50 años antes por los Suecos.

A la luz de los planteamientos ya señalados en relación a los grupos de sanciones, se pueden escenificar los mismos a partir de la observación de dos casos significativos de comportamiento vial. Como vimos, Durkheim (1985) lo hace para medir del grado de diferenciación social y solidaridad: las sanciones *represivas* y *restitutivas*. Además afirma que a medida que se pasa de una solidaridad mecánica a una solidaridad orgánica, las sanciones *restitutivas* predominan sobre las sanciones *represivas*.

Prácticamente en cualquier parte del mundo se sanciona a un conductor que circular con exceso de velocidad y con un porcentaje de alcohol en sangre



mayor del permitido. Este es el caso que se torna significativo y paradigmático en la ciudad de Posadas, ya que el mismo ocurrió en plena Avenida Costanera frente al río Paraná, donde frecuentemente este espacio está destinado al esparcimiento, a la recreación y al deporte. La gente sale a caminar, concurren grupos de amigos, familias para tomar mate y apreciar la vista hacia el río y a la ciudad de Encarnación República del Paraguay. El evento clave ocurre a la vista de todos en la vía pública, la gente al percibir que su vida se encuentra en situación de riesgo por un posible despiste de un vehículo que circula a altas velocidades llama a la policía e inspectores de tránsito.

Un diario digital local expone que **un conocido joven posadeño fue detenido en la Costanera por exceso de velocidad y alcoholemia positivo:**

“La tranquilidad de la tarde dominguera se vio alterada en la Costanera de Posadas por la detención de un joven que puso su vida y la de los demás en peligro. Subido a un poderoso Audi Coupé patente JZX 094, asustó a todos con un zigzag a alta velocidad hasta que fue detenido y llevado preso.

El raid comenzó cerca de las 20. El joven, de unos 30 años, iba acompañado por una chica a alta velocidad. Cuando la Policía de Tránsito Municipal comenzó a seguirlo desde el cuarto tramo de la avenida, no solo no se detuvo, sino que aceleró la marcha hasta que fue bloqueado por una de las motos oficiales, a la que, finalmente, "tocó" con el vehículo pretendiendo evitar el control en la rotonda frente a la calle Bolívar.

Se trata de Cristian Domínguez, perteneciente a una conocida familia posadeña que se dedica a la comercialización de joyas. Cuando fue detenido, no quiso bajarse del auto ni realizarse el test de alcoholemia. Finalmente, después de una intensa discusión con los funcionarios municipales, aceptó realizarse el test, que, previsiblemente, dio positivo: 1,5 de alcohol en sangre, cuando el límite es de 0,5 por litro de sangre.

Después del examen, la discusión siguió, ya que Domínguez se negaba a bajar del auto. Para ese entonces, el lugar ya se había llenado de curiosos y padres de familia que habían visto su alocada carrera y exigían que se lo lleven detenido. La policía llegó y quiso convencer a Domínguez de deponer su actitud, pero lejos de ello, comenzó a increpar a uniformados, inspectores y a las personas que pedían que sea apresado.

Familiares del conductor llegaron al lugar, pero en lugar de admitir la infracción, también increparon a los encargados del operativo de control. Pero ya era tarde y Domínguez fue llevado detenido. Incluso, un joven que llegó al lugar, se ofreció en medio de discusiones con la Policía, a llevar el vehículo y casi arrolló a uno de los inspectores municipales en una dudosa maniobra de marcha atrás. Ante esto, los municipales le requirieron que se haga el test de alcoholemia, a lo que se negó y tuvo que ser otra persona la que se lleve el auto, con un policía adentro y escoltado por los inspectores municipales. La discusión siguió en el corralón, ya con Domínguez detenido por exceso de velocidad, alcoholemia positiva y resistencia. Cuando todo terminó, el grupo de curiosos se dispersó, no sin antes aplaudir el trabajo de los efectivos (Misionesonline, 2011).”⁷



Según otro medio digital el mismo conductor “con un poderoso auto quiso hacer picadas, la gente se dio cuenta y avisó a Tránsito de la Municipalidad. Pero cuando llegaron los agentes se hizo “el pesado” y pretendió huir. Allí, unas 50 personas no sólo se lo impidieron sino que querían “lincharlo” (Diario Digital Noticias del 6, 2011)”⁸.



Fotos del suceso donde se encuentra al conductor dentro del vehículo queriendo seguir transitando libremente. Alrededor se encuentran los inspectores y la sociedad civil observando y opinando. Algunos decían: ¡LLévenlo preso!.

Este individuo es un conductor agresivo, conflictivo, que actúa privilegiando sus deseos individuales sobre los de la colectividad. Aunque en el momento en que circula este conductor de manera riesgosa no estaban presentes los inspectores de tránsito, la sociedad civil, actuó como *intermediaria para restituir* el comportamiento que amenazaba el orden social. Alguien llamó a los agentes de control para sancionar al transgresor, pero sin embargo la gente querían “lincharlo” y hacer justicia. De algún modo se podría pensar que parte del cuerpo social se anticipó ante un posible acto criminal como podría ser colisionar a un peatón y matarlo. Según Durkheim “el acto criminal ofende los estados fuertes y definidos de la conciencia colectiva o común” (Durkheim, 1985: 96). Y esta debe ser entendida como “el conjunto de las creencias y sentimientos comunes al término medio de los miembros de una sociedad, constituye un sistema determinado que tiene su vida propia” (Durkheim, 1985: 94). Además, las funciones judiciales, gubernamentales, científicas, industriales, en una palabra todas las funciones especiales, son de orden psíquico, puesto que consisten en sistemas de representación y de acción: sin embargo, están, evidentemente, fuera de la conciencia colectiva (Durkheim, 1985).



En este primer caso podemos observar cómo actúan las sanciones restitutivas en el espacio vial. Como afirma Durkheim

“volviendo las cosas a su estado. No se impone, a quien ha violado el derecho o a quien lo ha desconocido, un sufrimiento proporcionado al perjuicio; se le condena simplemente a someterse. Si ha habido hechos consumados, el juez los restablece al estado en que debieran haberse encontrado. Dicta el derecho, no pronuncia penas. Los daños y perjuicios a q se condena un litigante no tiene carácter penal; es tan sólo un medio de volver sobre el pasado para restablecerlo en su forma normal, hasta donde sea posible” (Durkheim, 1985: 131)

El segundo caso podríamos decir que actúa el derecho represivo, el cual consiste en la imposición al individuo de cierto tipo de sufrimiento como castigo por su crimen. Como se mencionó anteriormente un crimen implica un acto que conculca sentimientos “universalmente reprobados por los miembros de cada sociedad. En este caso un individuo amenaza un “valor esencial” de prácticamente todas las sociedades que es el derecho a la vida a través de un homicidio. Un artículo periodístico de un diario local afirma:

“Un hombre con un falcon había protagonizado una leve colisión cerca de las 22.30 cuando transitaba por la avenida costanera hacia el Oeste. En inmediaciones del anfiteatro, cuando pretendía superar a otro vehículo, que era conducido por Juan Pérez, lo impactó en la parte posterior izquierda pero no detuvo su marcha. Unos metros más adelante fue interceptado por Pérez, quien le pidió que aguardara la llegada de la Policía para luego hacer una exposición en la Seccional Primera.

El conductor del Falcon habría iniciado una discusión con el hombre y volvió a ascender al auto. En esas circunstancias, la esposa Romina bajó con su hijo (un mes de vida) en brazos y se colocó delante del Ford para evitar que Martínez se diera a la fuga.

El hombre aceleró igual, impactando contra la mujer y su pequeño hijo. Ambos rodaron sobre el capot y cayeron al piso. Unos minutos después fueron llevados de urgencia al Hospital, donde el bebé llegó sin vida y Romina con fractura de cadera y pelvis, además de un severo traumatismo de cráneo. A la madrugada fue derivada a terapia intensiva de un sanatorio céntrico, donde se encuentra con riesgo de perder la vida. El bebé, en tanto, falleció por “hundimiento de cráneo”.

Algunos automovilistas persiguieron a Martínez, quien se dirigió en un primer momento hacia Villa Cabello, pero por la velocidad que llevaba el coche lo perdieron de vista rápidamente” (Diario Digital, Noticias del 6, 2010)⁹.

Unos meses después, Martínez, el conductor que arrolló a la madre y su pequeño hijo, provocando la muerte de éste último, quedaría imputado del delito de “homicidio simple con dolo eventual y lesiones graves” y no



recuperaría la libertad, ya que la pena mínima establecida es de ocho años de prisión. Este caso se torna significativo en la medida que este individuo transgrede las leyes que tienen una connotación penal, las cuales presuponen la existencia de una conciencia colectiva firmemente definida, de creencias y sentimientos compartidos conjuntamente por los miembros de la sociedad. El castigo consiste por encima de todo en una respuesta emotiva a la transgresión. Este conserva, su carácter expiatorio, por lo que mira al que perpetró el acto delictivo, y sigue siendo un acto de venganza por parte de la sociedad. Lo que vengamos, lo que el criminal expía, es el ultraje hecho a la moral. Así de este modo la función primaria del castigo consiste en proteger y reafirmar la conciencia colectiva frente a actos que cuestionan su santidad.

Observación en terreno

En base a la observación en terreno se aprecian cotidianamente conductas individualistas como la de peatones que no miran al cruzar la calle, llevando sus auriculares sin estar atentos a lo que ocurre alrededor. Así como también:

“las infracciones con el vehículo detenido. Se pudo presenciar cómo un vehículo se detuvo aproximadamente 5 minutos sobre calle Ayacucho casi Bolívar10 en pleno centro de la ciudad, sobre el carril izquierdo, en segunda fila al lado de los autos estacionados. Antes de retomar su marcha el conductor subió a una mujer que estaba esperando. Del mismo modo diariamente se ven vehículos estacionados en doble fila sobre el carril izquierdo por calle Rivadavia, que es una arteria por donde circulan varias líneas del transporte urbano que incluso tienen un carril preferencial. En la foto siguiente puede verse un automotor sin patente en su parte delantera obstaculizando el tránsito sobre una calle céntrica. El vehículo permaneció mal estacionado alrededor de 15 minutos hasta que su conductor, una mujer de aproximadamente 50 años, que salía de un local comercial de electrodomésticos lo abordó y se retiró sin dificultades” (Paiva, 2010: 32).



Fotografía del vehículo estacionado en doble fila obstaculizando la circulación.

Pablo Wright en una nota del diario Clarín afirma que:

“las conductas como estacionar en lugares prohibidos o en doble fila expresan un patrón cultural, que se repite en otros espacios. Hasta en el supermercado, cuando alguien deja su carrito en el medio del paso.” El hombre tiende a adaptar las normas a su beneficio individual. Entonces, tenemos las normas abstractas y las prácticas reales. Hay que ver cuáles son esas normas prácticas y estudiar su lógica. Son normas que parten de una conducta individualista aceptada socialmente. Y su lógica es que a la gente no le importa el otro” (Clarín, 30/05/10:1)¹¹.

De algún modo tanto peatones como conductores siempre tienen una justificación para transgredir las normas de tránsito. Lo mismo puede decirse de la trasgresión de las normas impositivas muy frecuentes en nuestro país. Así por ejemplo, la Administración Federal de Ingresos Públicos encomendó a Aresco (2004)¹², la consultora de Julio Aurelio una investigación que analizando el comportamiento transgresor de la ciudadanía Porteña, reveló que el 80,6% admite que habitualmente no pide factura de sus compras; el 66,7% cree que es algo común que los argentinos mientan en sus declaraciones de bienes y ganancias y un 90,6% de los consultados admite como frecuente la violación de normas de tránsito. Esto tiene que ver con estrategias evasivas cotidianas a veces condensadas en aforismos populares como “viveza criolla” que forma parte de la cultura nacional. La consultora también refiere a la conducta de los hinchas argentinos haciéndose pasar por minusválidos en sillas de rueda para ingresar gratis a los partidos de la Selección en Alemania son una metáfora del “Ser Nacional”. Si hay una camiseta que identifica a ese ser argentino es la que lleva estampada la palabra “transgresión”.



Conclusión

Como se señaló en este trabajo el objetivo estuvo centrado en utilizar las categorías de Durkheim para el análisis de aspectos de comportamientos en el espacio vial. Se pudo observar el crecimiento de la división del trabajo social a través de la condensación urbana, densidad dinámica y volumen social que son procesos que se dan mutuamente entrelazados y se potencian con la división social del trabajo. Así mismo el espacio vial no queda fuera de estos procesos de desenvolvimiento y se evidencia una mayor conectividad, una mayor cantidad de medios de transportes tanto colectivos como individuales relacionados entre sí; acompañado este proceso por un tránsito desordenado y caótico.

Además el crecimiento del individualismo acompaña este proceso desenvolvimiento social y como se dijo anteriormente, el culto al individuo sólo puede progresar a expensas de la intensidad de creencias y sentimientos comunes. En el tránsito este fenómeno podría observarse en comportamientos de peatones que no miran la calle al cruzar y que cruzan por cualquier lado sin utilizar la senda peatonal; conductores que estacionan en cualquier lugar, que no respetan las prioridades de paso y las distancias de seguridad, se exceden en las velocidades permitidas y manejan con un porcentaje de alcohol mayor al permitido. De algún modo carecemos de una conciencia colectiva o común que defienda los valores y el bienestar de la colectividad. En el desplazamiento por la calle se observa una mezcla de falta de conciencia social y de solidaridad con una competencia por ocupar el espacio vial.

¿Cuál es la solución? Esto se cambia con una política de Estado a largo plazo. En diez años se puede transformar la conducta vial transmitiendo pautas de comportamiento que promuevan valores colectivos y más leyes adaptadas a la realidad. Hace falta una política pública con muchos consensos, una pata educativa, infraestructura, publicidad inteligente, control y sanción. De este modo poder reconstruir el tejido social y fortalecer la conciencia colectiva.



Referencias Bibliográficas

- ARESCO CONSULTORA. (2004). Viveza Criolla (el alma argentina). Recuperado de <http://www.diariomardeajo.com.ar/vivezacriolla.htm>
- BRITES, Walter F. (2012). Acción Colectiva, movilización y protesta de la población desplazada por la represa Yacyretá. La construcción de demandas reivindicativas en territorios de relegación. Tesis Doctoral, Programa de Postgrado en Antropología Social. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, UNaM. Posadas-Misiones, Argentina. (Inédita).
- DA MATTA, Roberto; VASCONCELLOS, João Gualberto M. y PANDOLFI Ricardo. (2010). *Fé em Deus e pé na tábuá, Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco.
- DIARIO DIGITAL CLARÍN. (2010). Hábitos individualistas, patrón cultural. Sección Ciudades. Recuperado de http://www.clarin.com/ciudades/Habitos-individualistas-patron-cultural_0_27_1_17_2958.html. Consultado en noviembre de 2012.
- DIARIO DIGITAL MISIONES ONLINE. (2011). Conocido joven posadeño detenido en la Costanera por exceso de velocidad y alcoholemia positiva. Sección Policiales. Recuperado de <http://www.misionesonline.net/noticias/06/11/2011/conocido-joven-posadeno-detenido-en-la-costanera-por-exceso-de-velocidad-y-alcoholemia-positiva> Consultado en noviembre de 2012.
- DIARIO DIGITAL NOTICIAS DEL 6. (2011). Ebrio, pretendió hacer picadas en la Costanera y la gente quería "lincharlo". Recuperado de http://www.noticiasdel6.com/ampliar_.php?id=86244 Consultado en noviembre de 2012.
- DURKHEIM, Emile. (1985). *De la División del Trabajo Social*. Barcelona: Planeta De-Agostini, S. A. (Versión Original, 1893)
- GIDDENS, Anthony. (1994). *El capitalismo y la moderna Teoría social*. España: Labor.
- JOSEPH, Isaac. (1988). *El transeúnte y el espacio urbano*. Buenos Aires: Gedisa.



MOLTENI, Gabriel; DE LEÓN, Gonzalo y GIUDICE, Lucía. (2011). Informe económico: Provincia de Misiones. Buenos Aires: Cámara Argentina de Comercio.

PAIVA, Hernán Ramón. (2010). Cruzar la calle, respetar las normas, valorar la vida. Una etnografía del comportamiento vial en Posadas Misiones. Argentina. Tesis de Licenciatura en Antropología Social, Biblioteca FHycS-UNaM. (Inédita).

PORTANTIERO, Juan Carlos. (1999). *Los Usos de Gramsci*. Buenos Aires: Grijalbo.

WRIGHT, Pablo. (2009). La Problemática del Tránsito en las Ciencias Sociales y Humanas. Recuperado de <http://jornadasdetransitouba.blogspot.com/2009/05/dr-pablo-wright.html>, (material fílmico).

Notas

¹ El Dr. Pablo Wright es docente-investigador principal del CONICET. (UBA, TEMPLE UNIVERSITY, HARVARD, IDES, UCM.)

² Material digital fílmico: "La problemática del tránsito en las Ciencias Sociales y Humanas. Diálogo entre disciplinas y aportes a las políticas públicas". Lugar: Auditorio de la Carrera de Ciencias de la Comunicación, Franklin 54, CABA. Organiza: Equipo UBANEX. Director José Luis Fernández, con la colaboración del Taller de Orientación en Comunicación y Promoción Comunitaria, Ciencias de la Comunicación, FSOC-UBA. Viernes 24 de abril de 2009 <http://jornadasdetransitouba.blogspot.com/>

³ Ídem.

⁴ Ídem.

⁵ Ídem.

⁶ Generalmente en la Argentina las colas son desordenadas, hay amontonamiento de personas y algunos se adelantan o se cuelan lo que puede dar lugar a discusiones y aún peleas.

⁷ Recuperado de <http://www.misionesonline.net/noticias/06/11/2011/conocido-joven-posadeno-detenido-en-la-costanera-por-exceso-de-velocidad-y-alcoholemia-positiva> Consultado en Noviembre de 2012

⁸ Recuperado de http://www.noticiasdel6.com/ampliar_.php?id=86244 Consultado en Noviembre de 2012

⁹ Recuperado de http://www.noticiasdel6.com/ampliar_.php?id=66349. Consultado en noviembre de 2012

¹⁰ Esta calle se caracteriza por ser la vía ingreso de colectivos urbanos al centro. Quizás el hombre pudo realizar esa maniobra porque en ese momento no pasaban colectivos, ya que esta calle, 2 cuadras más adelante se encuentra en repavimentación.

¹¹ Recuperado de Diario Digital Clarín, sección ciudades.
http://www.clarin.com/ciudades/Habitos-individualistas-patron-cultural_0_271172958.html

Consultado en noviembre de 2012.

¹² Recuperado de <http://www.diariomardeajo.com.ar/vivezacriolla.htm> Consultado en Noviembre de 2012.

Fecha de recepción: 26 de junio de 2012. Fecha de aceptación: 28 de septiembre de 2012.