

Fonaments Socials del Comportament Humà

AC2 - L'Ordre Social i el conflicte Social

Entrega

-
- **PRESENTACIÓ PAC 2**
 - **CORRECCIÓ PAC 2 (Consultor: Alexis Borràs Izquierdo)**
-

PRESENTACIÓ PAC 2 - LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁNSITO Y SUS AVATARES EN LA PARADOJA ORDEN/CONFLICTO SOCIAL: UNA VISIÓN ETNOGRÁFICA:

1. Introducción:

Hablar de paradojas en sociología, amén de la función semántica de la palabra, significa suponer una **condición o relación de necesidad** entre dos aspectos de la vida social que, en apariencia, se nos muestran excluyentes y/o contradictorios. Como si de la gran paradoja de la vida se tratase, esa que nos anima a pensar la vida y la muerte al interior de una misma lógica, o bien, como si estuviésemos haciendo honor a aquella famosa frase, "los extremos se tocan", suponer una relación de necesidad entre aspectos contradictorios de la vida social, significa asumir, en términos sociológicos, que la existencia de ambos polos de la paradoja se mantiene en un continuo estructural inseparable. En el caso de esta unidad que iniciamos, la paradoja orden/conflicto social se expresa de la siguiente manera: "el orden social es la condición necesaria para que exista el conflicto; y a la inversa, el conflicto social es el principal indicador de la existencia de un orden social (implícito o explícito), al tiempo que es, seguimos con el conflicto, la condición necesaria de la emergencia y/o renovación del orden social". Comprender esta paradoja, amén de un pensamiento secular como es el pensamiento sociológico, significa pensar que los fenómenos sociales (en general y los de orden/conflicto en particular) determinan su sentido en relación a otros fenómenos sociales. Esto es, pues, que ni Dios, ni alguna metafísica o sentido trascendente los determina (como suele pensarse en teología, por ejemplo, a la naturaleza del bien y del mal), pero tampoco las conciencias individuales como suele pensarse en nuestro sentido común. Mente sana/cuerpo sano/hombre sano... En el lugar de éstos referentes de sentido, comunes en otros ámbitos de la vida, la sociología nos dice que es la propia dinámica social en su incesante devenir, aquello que se antepone como fuente generadora de sus/los propios fenómenos sociales. La realidad social es, según este planteamiento, sui generis, como veremos, de lo cual se desprende, que tanto las normas que rigen su dinámica como las formas que dibuja su quebrantamiento, responden a una mecánica propia, autorreferencial, paradójal. Situada en un contexto, por tanto, objetivada por las propias fuerzas semánticas de nuestro lenguaje, atrapada en su propia historicidad, entre un pasado y un futuro no menos propio, no menos autoproducido. Y así, comprender cuanto nos sea posible, la mecánica específica de la relación paradójal entre el orden y el conflicto social, será nuestro gran objetivo en esta actividad.

2. Enunciado:

Uno de los escenarios de orden/conflicto social más próximos a nosotros es, sin duda, **la organización del tránsito**. Acaso por esta proximidad, es quizás el que pasa más desapercibido. No obstante, que en una ciudad existan calles, que en ella circulen automóviles, que existan aceras estrechas o anchas, que la distribución del espacio urbano sea de forma reticular, concéntrico o "estilo medieval", que haya o no plazas, que haya autopistas, en definitiva, que el tránsito se organice y que se organice cómo se organiza, habla no sólo de la historia de una ciudad, antes bien, estos datos y otros muchos que nos ofrece este modelo de orden (semáforos, rotondas, metro, autobuses, trenes...) nos hablan, en sentido general y específico, de la racionalidad imperante en una sociedad. Sistemas económicos, ordenamientos políticos, modos de vida, costumbres, hábitos, todo esto se expresa sin duda alguna en ese gran sistema de organización/apropiación del espacio público. Uno podría decir, para simplificar mientras hacemos honor a Michel Foucault o a Niklas Luhmann, a ambos en sus teorizaciones sobre el poder, que muchas decisiones previas han sido tomadas antes de que, como peatones o conductores, transeúntes todos de una ciudad, podamos elegir entre ir en autobús o utilizar el coche, entre cruzar por el paso de peatones o hacerlo por la mitad de la calle, ponernos el cinturón o atender a las señales del tránsito, sentarnos en una plaza o conversar en una esquina (¿os habéis preguntado alguna vez por qué el verde quiere decir adelante o por qué existen las plazas?). Como puede verse, el ordenamiento del tránsito no viene de la nada, ha sido construido bajo ciertas coordenadas de sentido, ciertos tiempos y espacios, y que son los que a su vez han hecho y siguen haciendo posible que, a día de hoy, podamos hablar en un sentido muy específico de su conflicto subyacente, de eso que comúnmente conocemos como "infracciones". Digamos que a esta primera modalidad de orden/conflicto en la organización del tránsito se le suma

otra. La forma en la cual actuamos en torno a ese ordenamiento, el modo en el cual nos apropiamos del espacio normado, aquello que hacen las personas en este o aquél escenario de orden, es también un modo de organización del tránsito.

Nos referimos a esas formas de orden "implícito", existentes en todos los ámbitos urbanos, que se entienden como "los usos y costumbres" de los habitantes de una ciudad, que pueden o no entrar en conflicto con el orden establecido en la planificación urbana, por llamarla de alguna manera (pensemos, en este caso, en el sentido que un gobierno municipal quiere dar a una plaza, por ejemplo, y aquél otro que dan o darían unos skaters que, de 4 a 7 de la tarde se apropian de la misma). También, este modo de orden particular, este que crea la costumbre, puede o no generar tipos de conflictos con quienes lo violentan sin apenas darse cuenta del ordenamiento implícito o subyacente (si seguimos con los skaters, pensemos en qué pasaría si irrumpimos en su quehacer durante esas horas). Todos estos aspectos, comunes a la organización del tránsito como fórmula de ordenamiento del espacio público, hablan de la función del orden social, de la naturaleza del conflicto; y a la inversa, de la función del conflicto como generador de órdenes sociales.

3. Comentario Crítico:

Una vez enterados de la discusión sobre el espacio público y sobre su forma de organización/apropiación al interior de un Estado, os proponemos realizar una observación sobre el qué y el cómo de la organización del tránsito en nuestro entorno más inmediato, todo esto con miras a producir una reflexión sobre el sentido del orden/conflicto social en una sociedad concreta.

Para ello, utilizaremos el viejo secreto de la experiencia directa, el sabio consejo de la observación reflexiva, y la no menos sabia máxima sociológica: aquello que debe sorprendernos no es lo anormal, sino precisamente, cómo lo normal, lo cotidiano, ha llegado a convertirse en tal... Os proponemos, por tanto, fijar nuestros sentidos en ese escenario de orden/conflicto social que nos es tan próximo, **la organización del tránsito**, con el objeto de hacer un trabajo etnográfico que nos permita analizarlo. Puede ser, en una ciudad, en un pueblo, en una localidad cualquiera. En dicho lugar, observaremos fundamentalmente el tránsito terrestre (aunque no descartamos el aire, el mar; tampoco, que la observación se realice en torno a la circulación de personas por la selva) Digamos, pues, que la única condición que debe ser común en todas las actividades, es, que observemos la organización del tránsito y/o circulación de personas, ejercida libremente, de manera cotidiana o extraordinaria, pero siempre, en un escenario donde sea posible identificar: leyes, normas, símbolos, signos, canales, seres y quehaceres, vehículos, incluyendo el andar en estos últimos, caminos, vías, etc. Una vez acordado este gran ámbito de observación, os pedimos que os fijéis en alguna situación concreta o bien en una ubicación concreta: una mañana en un semáforo, la cotidianidad de una esquina, etc.... y que, a partir de ello, podáis identificar todo cuanto os sirva para narrar lo observado en atención a las principales teorías y/conceptos de orden y conflicto que aparecen en los módulos 3 y 4 de la asignatura. Os podéis guiar, de entrada, con estas cuestiones:

- ¿cómo describirías el orden dentro de esa situación?
- ¿cómo lo harías con el conflicto, qué tipo de conflicto se produce, podrías conceptualizarlos en atención a las definiciones de conflicto expuestas en el módulo 4?

Una vez hayáis atendido a estas cuestiones en vuestra observación, os pedimos que nos presentes una narración de los elementos observados, los de orden, los de conflicto, en la cual deis cuenta de haber comprendido los conceptos: institución, socialización, anomia, consenso, disenso, competencia... y en la cual reflexionéis analíticamente sobre las siguientes cuestiones:

- ¿por qué crees que la organización que habéis observado es la que es? ¿por qué no ha sido otra? ¿puede ser otra? ¿qué debería suceder para que sea otra? ¿cuáles son las implicaciones de ello? ¿cambiaría el conflicto? ¿quién decide todo ello?

Por tanto, te pedimos que extiendas los límites de esa situación de esa esquina, y que intentes circunscribir todos lo narrado al interior de la sociedad en la que vives, para que puedas contextualizar el sentido de todo cuanto has observado/narrado. Y entonces: ¿Cuál es el sentido o la función que desempeña la organización del tránsito en una ciudad? ¿Qué reflexión sobre la paradoja orden/conflicto podrías aportar a la sociología del orden y del conflicto? Valoraremos que la respuesta a esta pregunta provenga de ti mismo, de tu observación, por tanto, que no des las respuestas del módulo sino que discutas con ellas.

Nota: recordeu que es tracta d'una reflexió que ha de combinar aspectes de la teoria i elements dels materials de debat. Per tant, les activitats no han de realitzar-se en negligència de cap d'aquests components.

Materials: Realitat d'observació escollida per l'estudiant.

Valoració: 30%

Extensió: 1200 a 1500 paraules

CORRECCIÓ PAC2 (Consultor: Alexis Borràs Izquierdo):**Exemples de correcció de la PAC 2****Exemple 1: EL ORDEN SOCIAL Y EL CONFLICTO SOCIAL.**

A continuación analizaremos el orden y el conflicto social, en el ámbito de la organización del tránsito, en la ciudad donde vivo. Pero previamente realizaré una introducción sobre los conceptos de orden y conflicto social.

La ciudad engloba diferentes formas de producción y organización del espacio urbano, y junto con ello, diversas modalidades de definición de la relación entre espacio público y espacio privado.

Las modalidades de organización espacial de la ciudad resultantes de diferentes modelos urbanísticos, constituyen un elemento condicionante del modo en que las prácticas sociales, que se relacionan con el uso de los espacios urbanos convergen en un orden urbano.

Pero, ¿que significa el orden social? Orden social, concepto fundamental de la teoría social, en su acepción tradicional indica una medida variable de la coexistencia pacífica de los individuos en el seno de los grupos. Asimilable a la idea de consenso, equivaldría a equilibrio, correspondencia o armonía. Para la escuela funcionalista es un componente básico del concepto de integración, estado variable que se caracteriza por la tendencia a la coordinación de las acciones en el seno del grupo, con un nivel relativamente bajo de conflictos.

En su acepción más reciente, el orden social significa un tipo particular de ordenamiento, es decir, una forma de estructuración de las relaciones sociales, del conjunto de reglas y normas básicas del sistema institucional o de las relaciones y los procesos que constituyen un determinado sistema social, con todas sus connotaciones políticas y económicas. El orden social resulta sinónimo de organización social y designa las relaciones entre los estratos y las clases, tal y como aparecen históricamente en una determinada formación económico-social, y que cristalizan en instituciones diferentes.

Pero volvamos al tema que nos ocupa, el orden urbano es el conjunto de normas y reglas, tanto formales, como convencionales, a las que recurren explícita o implícitamente los habitantes de la ciudad en su interacción cotidiana en el espacio público, y por medio de las cuales establecen sus expectativas y organizan las prácticas relacionadas con los usos y la apropiación de los espacios urbanos.

Es importante aclarar que hablar de orden urbano, no implica adoptar una perspectiva formalista o legalista, sino simplemente partir del hecho de que todos como ciudadanos, cuando utilizamos, transitamos o permanecemos en el conjunto de espacios que conforman la ciudad (calles, aceras, áreas abiertas de uso recreativo, locales de uso público, mobiliario urbano, semáforos,...), lo hacemos a partir de conocimientos prácticos, y aplicando ciertas normas que nos indican para qué sirven (ej. Semáforo en rojo: parar), cómo se usan, cómo deben usarse, y cuáles son los comportamientos que en distintos contextos y en relación con distintos espacios esperan de nosotros los demás y nosotros esperamos de ellos (así por ejemplo, esperamos que los coches paren cuando el semáforo está de color verde, para que el peatón pase). Asimismo adoptamos creencias y puntos de vista respecto a las actividades y usos del espacio público y del privado, que en determinados contextos son o no válidas (están autorizadas o cumplen con un reglamento), o son adecuadas o no (aún cuando sean formalmente válidas), en términos prácticos, morales o de estatus social. Podemos observar, por ejemplo, cómo un coche estaciona en un lugar prohibido (donde se observa una línea amarilla), en la puerta de un centro sanitario, para que baje del coche una persona anciana, con dificultad para caminar, en este caso el conductor no está cumpliendo con una norma de tránsito, pero podemos considerar que es una actuación válida, teniendo en cuenta aspectos morales y prácticos.

Por lo general, solemos tener un conocimiento explícito de las regulaciones del tránsito, y cumplamos o no con las prescripciones respectivas, sabemos lo que corresponde hacer en determinadas circunstancias, pero no siempre es así, si no ¿cómo explicarnos la actitud de ciertos automovilistas que en la autopista circulan lentamente en los carriles de alta velocidad, sin manifestar la menor muestra de estar cometiendo una falta y estorbando la circulación?

Por otro lado, en muchas ocasiones realizamos conductas que implican cierto "hábito" urbano, entendido como "sentido práctico". Se trata de un conjunto de conocimientos y formas de hacer que se aprenden a partir de la imitación de lo que hacen los demás, que forma parte del proceso de socialización (por ejemplo aparcar en doble fila, aunque esté prohibido y estorbe). De hecho muchas de nuestras prácticas habituales, pese a ser aceptadas por los demás, pueden estar en oposición con normas vigentes.

Respecto al conflicto social, según el autor Kennet Boulding, define al individuo o al actor como una unidad de acción, y las posiciones como cualquier situación objetiva (por ejemplo, pasar por el paso de cebra), y se producirá un conflicto cuando se produzca una situación de incompatibilidad entre acciones o propósitos. Y por otro lado, habrá competencia cuando cualquier posición potencial de dos actores es mutuamente incompatible.

Un individuo se define por las acciones que hace en diversas situaciones, desempeñando diferentes roles, según el contexto, así en un momento determinado, será pasajero de un autobús, en otro momento será conductor o viandante. De forma que cada individuo se define por múltiples papeles sociales.

Los mecanismos de la acción social se basan en una tendencia a la integración, pero dicha tendencia no está exenta de determinadas situaciones de oposición o conflicto. El conflicto es un aspecto básico del cambio social, ya que permite resolver divergencias de grupos, para alcanzar un nuevo modelo de integración social. El sociólogo L.Coser define el conflicto social como la lucha por los valores y por el estatus, el poder y los recursos escasos, en el curso de la cual, los oponentes desean neutralizar, dañar o eliminar a sus rivales.

Ciertas formas de conflicto son necesarias para el mantenimiento de la identidad, de la cohesión y de la delimitación de un grupo social, hasta tal punto, que en determinadas ocasiones un grupo social no existiría si no viviera en conflicto. El intento de integración a partir de una situación de desigualdad social provoca conflicto, pero dicho conflicto es el factor del cambio social. Por ejemplo, hace algunos días observé, como una persona, sin ningún distintivo de "persona minusválida", aparca en una plaza de aparcamiento destinada a personas con algún tipo de discapacidad, y una persona que iba en silla de ruedas, le recrimina esta actitud, diciéndole que ya no se respeta nada. El conductor justifica su acción, culpando al ayuntamiento de que no crea plazas suficientes de aparcamiento. En este caso, en el que los medios son escasos, se crean incentivos para estorbar la acción de los otros, pasando de competidores a contrarios. Pero por otro lado, al existir este tipo de conflictos, produce que un grupo social desfavorecido como son las personas con minusvalías físicas, luchen para que se cumplan sus derechos, y se creen normativas institucionales a su favor, produciéndose de esta manera un cambio social.

La clave estructural del conflicto social es el poder que se basa en la desigual distribución de la autoridad entre personas y grupos de la sociedad. La autoridad existe en toda colectividad y forma parte de su organización. Existen tres actitudes básicas frente a los conflictos sociales: la represión, la pseudoregulación (basada en la represión sutil), la más frecuente, y la regulación efectiva, que canaliza los conflictos según pacto o procedimiento aceptado por las partes en conflicto.

Si analizamos alguno de los conflictos que he podido observar en la organización del tránsito de la ciudad donde vivo. No es tan infrecuente observar cómo un guardia urbano, le está ordenando a un mendigo que está tumbado en la vía pública se retire de allí. El mendigo protesta, pero finalmente se marcha. En este caso hay un conflicto porque se disputan el uso de un "valor escaso compartido". El mendigo opta por la represión, como solución al conflicto.

Según Foucault el espacio público es siempre disciplinario y expresión de relaciones de poder social (instituciones normativas). Pero De Certeau argumenta: "Si es cierto que la malla disciplinaria se hace en todas partes más clara y extensa, es entonces más urgente descubrir cómo la sociedad en su conjunto resiste, qué procedimientos populares (también minúsculos y cotidianos) manipulan los mecanismos de la disciplina para ajustarse a ellos y al mismo tiempo evadirlos, y finalmente qué formas de operar utiliza la parte opuesta, los consumidores (¿los dominados?) en el silencioso procedimiento de configurar un orden socio-económico". Estas formas de operar constituyen las innumerables prácticas a través de las cuales los usuarios se re-apropian del espacio organizado por las técnicas de producción sociocultural. Estos procedimientos y usos de los consumidores componen la red de una antidisciplina. Ahora bien, las prácticas de resistencia no operan construyendo sistemas o estructuras alternativas de poder, o ignorando las reglas sociales imperantes, sino a través de una apropiación crítica y selectiva de las prácticas disciplinarias, transformando su sentido original y alterando su carácter represivo, como ocurrió en el caso expuesto anteriormente.

En términos espaciales, esta argumentación se traduce en una constatación del poder de los ciudadanos en cualquier situación social y estructural para transformar críticamente los usos y significados del espacio propuestos por los productores (la institución).

Así, Gramsci (1971) sostiene que los sectores dominantes ejercen una hegemonía social sobre la vida y acciones de las personas, la que se traduce en un consentimiento espontáneo de las masas hacia la dirección de la vida social impuesta sobre ellos. Estas prácticas hegemónicas imponen ciertas regulaciones a la vida cotidiana de todos los miembros de la sociedad, mientras las prácticas dominadas o subalternas trabajan acomodándose, reemplazando significados, negociando y en algunos casos, a través de una resistencia activa (a veces violenta) frente al orden espacial impuesto.

BIBLIOGRAFÍA:

- Salcedo, R. El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo postmoderno. Eure; vol 28, nº 84. Santiago (2002).
- Duhau, E. Conflictos por el espacio y orden urbano. Estudios demográficos y urbanos; vol 19, nº 2. México (2004).

Exemple 2: La organización del tránsito en una avenida de la ciudad de TerrassaContextualización de la situación observada

El escenario donde se ha realizado la observación participante es una avenida de la ciudad de Terrassa, concretamente el Passeig 22 de Juliol. No obstante, cabe decir que es un lugar cotidianamente transitado cotidianamente por quien aquí subscribe.

El determinante del establecimiento y construcción de esta avenida es resultado de la ubicación subterránea de la línea de los ferrocarriles RENFE que transita por esta ciudad. Este emplazamiento, realizado entre los años 1970 y 1980, originó la transformación de un nuevo espacio público en la ciudad de Terrassa, configurando una nueva morfología urbana, no sólo extendiendo la superficie edificable, sino conformándose en uno de los lugares más céntricos y transitados por vehículos (automóviles, ciclomotores, bicicletas) y peatones de la ciudad. Muy resumidamente, su naturaleza pública le convierte en un escenario de interacciones ambiguas, de camino de tránsito peatonal y de todo tipo de vehículos, resultando ser una de las más importantes vías vertebrales de la ciudad.

El orden dentro de la situación observada

En relación con el concepto de orden, me gustaría enfatizar un hecho que me llamo la atención en unos de los días que estaba dedicada a la observación. Se trata de la reacción de una mujer y la de un hombre ante la situación que se describe¹: la mujer, al parecer, percibe que uno de los automóviles que circulaban por la avenida no aminoraba su velocidad al aproximarse al paso peatonal por donde ella pretendía cruzar, éstas son sus espontáneas declaraciones: "¡Nooo si no te pararás... qué loco es capaz de atropellarnos! ¿Donde estarán los Mossos de Esquadra ahora?" A lo cual el conductor del automóvil le responde: "¡Pues pase de una vez señora! ¡No ve que ya estoy parado!".

Esto es sólo un ejemplo, pero válido, para ilustrar que las formas que las personas imponemos a la organización del tránsito se pueden interpretar como el resultado de una representación de orientación social. El aspecto que deseo enfatizar es que este comportamiento, en un contexto más amplio, ilustra una visión determinada de la estructuración social en relación con el concepto del orden en el tránsito. No sólo actuamos como individuos autónomos, sino también como agentes sociabilizadores del paisaje público; siguiendo e imponiendo unas normas respaldadas por unos determinados valores, que guardan relación con las prácticas y comportamientos que debemos no sólo seguir, sino imponer a los demás.

Estos mecanismos son tan importantes que han terminado configurándose como una de las numerosas prácticas de socialización en la sociedad presente. Es lógico, pues, que en las escuelas se impartan clases denominadas de "seguridad vial". Este elemento es importante a la hora de analizar el simbolismo que subyace en el ordenamiento del tránsito dentro del contexto observado. La seguridad aparece como uno de los núcleos fundamentales sobre los cuales se apoyan numerosos discursos sociales, los cuales, a su vez, acaban conformando este mismo elemento como una oferta de bienestar legítima para las personas. Siguiendo un enfoque constructorista, el espacio público es construido socialmente como un dispositivo que ha de proporcionar a los individuos total seguridad, resultando ser uno de los mejores bienes que se ha de procurar a los mismos. Pero estos argumentos trascienden todavía un poco más. La seguridad no sólo es un derecho de los individuos, sino que, para poder conseguirla, pasa a formar parte de la actuación (es una responsabilidad) individual y autónoma de los mismos, con ello se justifica la existencia, participación e implicación de ciertos agentes institucionalizadores (Ayuntamiento, DGT², fuerzas de seguridad³, etc.). Dentro del espacio público, el ordenamiento del tránsito asegura el cumplimiento de ciertas reglas de uso, revestidas de connotaciones que defienden un valor social, un maximum: la seguridad, con lo cual se asegura los mismos rituales (o comportamientos) de los que transitan por esta avenida.

Pero no siempre la ordenación del tránsito tal y como lo entendemos y "pensamos" en este contexto se ha podido interpretar igual. Esta organización no ha tenido siempre el mismo nivel de orden (lo mismo que tampoco no todas las sociedades conciben o piensan de igual forma dicha organización). En todo caso, siguiendo con el ejemplo propuesto, la organización establecida está ceñida a un contexto particular que tiene ver con el avance del progreso, promoción subsiguiente del cambio social y cultural en el que tiene cabida el orden sustentado en y del individualismo, materialismo, consumismo, productividad... que justifican unas determinadas mediaciones, las cuales se proyectan como una realidad moldeable pero, a la vez, reforzada de estructuras e instituciones sociales.

Como se mencionaba al principio, el Passeig 22 de Juliol a raíz de una serie de intervenciones, se convierte en objeto de acción político-económica, iniciándose una serie de respuestas organizativas que no se hacen esperar: legislación de los

¹ Esta situación es perfectamente extensible a todo el paisaje del espacio público observado (*Passeig 22 de Juliol*), ya que tiene mucho que ver con el contenido simbólico de la mayoría de las situaciones cotidianas observadas en este contexto y, por tanto, con la organización particular de su tránsito.

² Dirección General de Tráfico

³ Por ejemplo: Policía Municipal y Mossos d'Esquadra.

espacios dedicados a determinadas zonas (rotondas, estacionamientos, zonas verdes, superficies comerciales, construcción de viviendas, etc.) y la creación de determinados departamentos municipales para gestionar (ordenar, controlar) estos espacios, así como, el establecimiento de la autoridad sobre los mismos. Cabe pues decir, que **la intervención política configura modelos de convivencia, en el cual la organización del tránsito resulta ser el eje fundamental que organiza la vida en torno al nuevo espacio público.** Desde estas instituciones sociales se gestionan los trayectos, los espacios, el tránsito del Passeig 22 de Juliol (¿son acaso sus propietarios?) y los servicios (usos) que éste puede ofrecer al ciudadano, pero, además, se busca la productividad del mismo, situando la riqueza como base de su ordenamiento, por tanto, el ordenamiento del tránsito en el contexto descrito ya no es un requisito primordial para proporcionar ciertas garantías que certifiquen la seguridad o el bienestar del ciudadano, sino una finalidad más para alcanzar el progreso económico.

El conflicto en relación con la situación observada

Siguiendo la conceptualización del módulo (Carabaña⁴, 2001, mód. 4. pág. 11), para la sociedad mediata, la mujer protagonista del ejemplo expuesto es un peatón y el otro protagonista un conductor, cada uno de los actores sociales se registra y define según unos determinantes (categoría o rol) sociales. A partir de aquí, y atendiendo a la situación descrita, podemos apuntar que ambas partes compiten en un contexto de interdependencia, entendiendo que esta competición no sólo tiene que ver con el derecho del espacio físico, que cada uno de ellos reclama, sino también que se origina y deriva de un conflicto interrol⁵: entre peatón y conductor. En línea con el interaccionismo simbólico de Blumer (1982, citado en Álvaro et al. 2001), lo que separa a estos dos actores sociales es la expresión de sus lógicas de ordenación que las determina y orienta, esto es, de su posicionamiento conformante en el orden del espacio. Este contexto sólo funciona a la manera de una lógica teórica; un entramado simbólico, **cuyos actores en sus interacciones hacen extensibles y conforman multitud de consensos normalizados.**

El conflicto manifiesto de este ejemplo, por un proceso gradual, pasa a ser latente, trascendiendo a otras esferas que son las que tienen y han tenido la potestad de instaurar un determinado orden. Un claro ejemplo de estas intervenciones ordenativas es cuando se obstaculizan las acciones en un sentido u otro con respecto a las partes implicadas, por ejemplo: facilitando u obstaculizando la movilidad a unos u otros; haciendo extensivas las zonas peatonales o al revés la de los vehículos motorizados.

Aquí se establece un nexo de unión con los procesos que responden al ordenamiento del tránsito. Al generarse una percepción social relacionada con la organización del tránsito, ésta resulta ser la constatación de un arraigamiento social por parte de las personas y, también, que no se puede entender adecuadamente su existencia y sus prácticas sin referirse a los marcos sociales que lo determinan históricamente. Por tanto, no resultará factible pensar en los intereses de los actores sociales, ya sean conductores, usuarios de los transportes públicos, conductores motorizados, como algo ajeno o extrínseco a los mismos, ya que entran a formar parte de ellos, limitándolos y emplazando su conocimiento y su manera de comportarse (Goffman, 1998); bajo una sola racionalidad que fija unas situaciones normales.

Metáfora orden/conflicto de una situación ejemplo

Como ya se ha apuntado, la idea de la existencia de un individuo autónomo con una identidad propia, puede resultar sobre todo una táctica de disimulación del poder, que lo que hace es camuflarse sutilmente para que los individuos, como actores sociales, actúen desde su propio convencimiento, pero de acuerdo a unas reglas y normas que se han fijado de antemano.

De alguna manera, la obligación social de las personas es la de mostrarse racional de acuerdo al orden establecido, y, frecuentemente, justificar sus acciones (lo contrario de la alienación social y cultural), de acuerdo a un modelo regular causa-efecto. Y esto plantea preguntarse ¿Cuál es la implicación pública que decide qué orden ha de instaurarse en el tránsito para procurar una convivencia "apropiada"? Y ¿cuáles son los mecanismos dentro de este orden objeto de modificación? Quizá estos interrogantes nos indican que con la apariencia de cambios para la mejora de la ciudadanía, las modificaciones se pueden dirigir hacia la consecución idiosincrática que privilegia aquellos agentes sociales que ocupan posiciones de poder (Foucault, 1999), por tanto, una estrategia para transformar los conflictos momentáneos, o bien inproductivos para el orden externalizable del tránsito del Passeig 22 de Juliol.

⁴ Extraído de los materiales de la asignatura, mód.4: *El conflicto social* (ver apartado bibliografía).

⁵ Extraído de los materiales de la asignatura, mód. 4, pg. 12. *El conflicte social* (ver apartado bibliografía).

Bibliografia

- Álvaro, J.L., Ramírez, S., Fátima, M., Silveira, M., Jiménez, F., Carabaña, J., Garrido, A., Sánchez, E. (2001). *Fonaments socials del comportament humà*. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya.
- Foucault, M. (1999). *La arqueologia del saber*. Madrid: Siglo XXI (ed. original 1976).
- Goffman, E. (1998). *Internados: ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*. Buenos Aires: Amorrortu.

Exemple 3: La organització del transit i els seus avatars en la paradoxa Ordre/Conflicte Social:

"Un dissabte al matí surto a passejar amb el meu cotxe quan de sobte veig que hi ha un control policial de carretera. Soc conscient que he pagat el segur del cotxe i el impost de circul·lació. La velocitat a la que conduïa es trobava dintre dels paràmetres legals. Llavors quan arribo a l'alçada dels policies i aquests em fan un senyal amb la mà demanant-me que m'aparti a un costat de la carretera em sento tranquil·la i confiada. Als dos minuts el mateix policia m'informa de que seré multada perquè fa més de un any i mig que el meu cotxe no ha passat la ITV. Al rebre aquesta informació en sento fatal ja que no he rebut a casa cap informació de ITV avisant-me d'aquesta obligació. Al expressar la meua queixa al policia, em diu que tràfic no està obligat a enviar cartes avisant de la revisió dels nostres vehicles. Que faci això es una gentilesa per part d'aquest organisme i no una obligació. M'explica que en realitat la obligació recau sobre el conductor del vehicle ja que va ser informat d'aquesta quan es va treure el carnet de conduir. Visiblement molesta signo la multa i marxo queixant-me de la meua sort i de les ganes que tenen de recaptar fons del pobres ciutadans. Als pocs dies em presento en la ITV per complir amb el requisit legal. Llavors allà m'informen de que el meu cotxe presenta un problema en les rodes davanteres. Quan porto el cotxe al mecànic em diu que el problema que té el cotxe es bastant anòmal i perillós".

"El poder quiere orden, el saber se lo da. En cada momento de inauguración, de vuelta a empezar, la ciencia enuncia un teorema de potencia, de mando y de obediencia, de dominio y de posesión, una palabra de orden. Al comienzo, un mandato"⁶.

Amb aquestes paraules de Michel Serres em sembla oportú començar per descriure la situació previament explicada. El poder demana ordre, aquest ordre en les societats actuals es troba subjecte a una complexa legislació que s'endinsa en quasi tots els àmbits humans per tal de regular-los. Actuar fora del marc legal implica desordre o desorganització, per això l' inici de l'ordre en les societats modernes es "un mandato". En la situació abans esmentada l'ordre implica el compliment d'una sèrie de requisits que des de la llei com a ciutadana i conductora d'un vehicle he de conèixer, respectar i complir.

El concepte de socialització es clau per definir l'ordre en aquestes circumstàncies. Mitjançant aquest la persona aprèn i interioritza uns coneixements, "sota la influència d'agents socials significatius, per adaptar-se així a l'entorn social" (Giddens, 1991).

Els agents socials que intervenen en aquesta situació actuen com a control social, la seva força resideix en el poder que tenen de sancionar o penalitzar a algú que s'aparta de la norma.

Per conduir i circular amb un vehicle en l'Estat espanyol hem de complir una sèrie de requisits legals. Aquests conformen un ordre que regula un sistema tan complex com es el tràfic. Milions de cotxes amb diverses dimensions i característiques. Conduïts per persones diferents que provenen d'àmbits molt distints amb antecedents també molt variats.

L'única forma d'articular de forma ordenada i no caòtica la realitat de que milions de cotxes realitzin a diari milions de desplaçaments per la xarxa viària es resol mitjançant l'existència d'un codi rígid que reguli aquesta realitat.

En la meua situació l'ordre preestablert m'exigeix complir amb el requisit d'inspeccionar el meu cotxe per tal de garantir que aquest es trobi en unes condicions òptimes per circular. Al no haver complert amb aquest requisit la meua actuació trenca l'ordre establert. Per lo tant, he de ser penalitzada per aquesta circumstància i llavors això farà que la meua conducta s'ajusti a la norma.

No obstant, com vaig mencionar al principi trobo que aquesta situació es injusta ja que em considero víctima d'un error burocràtic al no haver rebut una carta que m'avisés d'aquesta obligació. Aquesta circumstància genera dissentiment i el conseqüent conflicte.

El conflicte genera hostilitat, tensió, lluita, etc. Per això, la majoria de les persones el contemplen com un estat indesitjat que ens treu el benestar. "Instruido por la experiencia de que el amor del bienestar es el único móvil de las acciones humanas"⁷.

⁶ Este texto es una traducción del Prefacio escrito por Michel Serres en su libro *Hèrmes IV*. La distribution, Minuit, 1977, pp. 9-14.

⁷ Rousseau, Jean-Jacques (1712-1778). Prefacio al DISCURSO SOBRE EL ORIGEN DE LA DESIGUALDAD ENTRE LOS HOMBRES.

Degut això, ens comportem de formes que evitin el conflicte no obstant aquest resulta inevitable en el panorama social i esdevé de diverses formes.

En el cas que ens ocupa s'ha produït un conflicte entre rols. El meu paper com a conductora del vehicle en col·loca en una posició de drets i deures que he de complir. Aquests drets i deures provenen d'una imposició externa.

Els meus drets són els de poder conduir per la xarxa de carreteres de l'Estat espanyol i els meus deures consisteixen en fer-ho sota unes determinades condicions.

El policia al seu torn compleix amb el seu rol d'agent social que s'encarrega de controlar que es mantingui l'ordre preestablert.

Jo li manifesto el meu dissentiment i ell des del rol d'agent m'informa de la situació legal. Es a dir, de la meva obligació de conèixer aquesta obligació legal i de complir-la. Sobretot es preocupa per aclarar-me que ignorar la meva obligació no m'exonera del càstig.

"Després de ser multada se m'informa que si persisteixo en un estat d'incompliment de la norma el meu vehicle en un termini com a màxim de quinze dies pot ser immobilitzat".

Tots aquests esdeveniments m'han endinsat en un procés de socialització absoluta. Ja que aquesta experiència em fa coneixedora d'una obligació normativa i de les conseqüències del seu incompliment. Però anant més enllà el conflicte te unes repercussions molt més abastadores. Ja que tal i com m'informa l'agent social (policia) si persisteixo en l'anòmia, el meu vehicle serà immobilitzat. O sigui, el meu vehicle perd el dret de circular.

Aquesta norma procedeix d'una institució externa que es producte de la societat en la que hi visc. "Cada sociedad se mantiene gracias a la coacción que algunos de sus miembros ejecutan sobre los otros"⁸. Com comenta Dahrendorf la coacció es un medi mitjançant el qual es manté la societat. El poder que exerceix la institució ITV fa que jo em senti obligada a complir ràpidament amb el requisit que m'exigeix per por a les possibles represàlies derivades de l'incompliment.

Els agents socials són una eina que utilitza el poder per controlar la societat. El poder es troba dinamitzat en organismes e institucions que troben una bona definició en paraules del propi Foucault. "El conjunto de instituciones, procedimientos, análisis y reflexiones, cálculos y tácticas que han permitido ejercer esta forma específica y muy compleja de poder que tiene por blanco la población, por forma principal de saber la economía política, y por instrumentos técnicos esenciales los dispositivos de seguridad"⁹.

No obstant, els meus esforços s'orientaran envers l'eliminació del conflicte ja que aquest es viscut per part meva com una cosa indesitjada. Com comenta Luhman "El conflicte queda reflectit en si mateix com una cosa que d'apropar-se a una solució"¹⁰. La recerca de solució m'apropa al consens perdut i al re equilibri social.

Des d'un punt unilateral i superficial pot semblar que el poder s'exerceix sobre una població que obeeix i es sotmet sense cap tipus de resistència. Hem parlat del conflicte i que quan aquest es resol entre en acció el consens i s'estableix l'harmonia.

Però quan el conflicte persisteix i no es resol, quan aquest s'estén sorgeixen preguntes sobre com afecta això al poder polític que es des de on emana el poder en darrer terme.

Luhman ens explica que "el sistema polític es fa dependent a si mateix de l'opinió pública. Per a la política, l'opinió pública es un dels sensors més importants"¹¹.

El comentari de Luhman ens condueix a una interessant conclusió. El poder s'exerceix mitjançant organismes que es troben aparentment per sobre de la societat i dels individus. Però en realitat, el poder depèn de l'opinió pública. Si aquesta dissens el conflicte no es veu com una cosa indesitjada ja que preferim el conflicte a que l'estat actual romanguí. Es quan llavors es fa necessari l'aparició del canvi.

L'episodi que explicat podria haver ocorregut d'altre forma. Però esdevé com ho fa perquè hi ha un sistema d'organització que el regula. La institució DGT decideix sobre la normativa i resolució dels conflictes. No obstant, aquest funciona perquè hi ha un consens social que l'accepta. Els conflictes que sorgeixen es resolen pel reconeixement general de la necessitat d'arribar al consens a través de la legislació establerta.

Però no podem oblidar per finalitzar el comentari que "el sistema polític es fa dependent a si mateix de l'opinió pública". O sigui que individus i societat una simbiosis inseparable que influeix i es

⁸ R. Dahrendorf (1961). Sociedad y libertad (pàg. 209-210). Madrid:Tecnos, 1976.

⁹ Michel Foucault. Espacios de poder. Editorial La Piqueta, Madrid, 1981, pp. 9-26

¹⁰ Luhman Niklas (1989). Complejidad social i opinión pública. *Periodística: revista académica*, 1, 9-22.

¹¹ Luhman Niklas (1989). Complejidad social i opinión pública. *Periodística: revista académica*, 1, 9-22.