



LA CULTURA DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS

el mito del conductor alcoholizado
versus la sociedad inocente

joseph r. gusfield

362292
69710



siglo xxi editores, méxico
CEPRO DEL AGUA 248, ROMERO DE TEJEROS
04310 MÉXICO, D.F.
www.sigloxxieditores.com.mx

siglo xxi editores, argentina
GUATEMALA 4824, C1425BP
BUENOS AIRES, ARGENTINA
www.sigloxxieditores.com.ar

salto de página
ALMAGRO 38
28010 MADRID, ESPAÑA
www.saltodepagina.com

biblioteca nueva
ALMAGRO 38
28010 MADRID, ESPAÑA
www.bibliotecanueva.es

anthropos
DIPUTACIÓN 266, BAJOS
08007 BARCELONA, ESPAÑA
www.anthropos-editorial.com



FLACSO BIBLIOTECA
NE: 39821
NB: 48286

BIBLIOTECA - FLACSO - BU
Fecha: 9/12/2014
Proveedor: Rayuela
Canje:
Donación:

Gusfield, Joseph
La cultura de los problemas públicos: el mito del conductor
alcoholizado versus la sociedad inocente.- 1ª ed.- Buenos Aires:
Siglo Veintiuno Editores, 2014.
352 p.; 23x16 cm.- (Sociología y política. Rumbos teóricos //
dirigida por Gabriel Kessler)

Traducido por Teresa Beatriz Arijón y Camila Nijensohn

ISBN 978-987-629-361-7

1. Sociología. I. Arijón, Teresa Beatriz, trad. II. Nijensohn, Camila, trad.
CDD 301

Título original: *The culture of public problems. Drinking-driving and
symbolic order.* Licensed by The University of Chicago Press, Chicago,
Illinois, U.S.A.

© 1981, The University of Chicago

© 2014, Siglo Veintiuno Editores Argentina S.A.

Diseño de cubierta: Eugenia Lardiés

ISBN 978-987-629-361-7

Impreso en Artes Gráficas Delsur // Solier 2450, Avellaneda
en el mes de marzo de 2014

Hecho el depósito que marca la ley 11.723
Impreso en Argentina // Made in Argentina

Índice

Investigar los problemas públicos: con y más allá de Joseph Gusfield Daniel Cefai	11
Prefacio y agradecimientos	61
Introducción. La cultura de los problemas públicos	65
La construcción de los problemas sociales: cómo se vuelven reales los fenómenos	66
El carácter público de los problemas sociales	69
La estructura de los problemas públicos	71
La propiedad de los problemas públicos	76
Responsabilidad: causal y política	80
La perspectiva cultural ante las acciones públicas	84
Las ilusiones de autoridad	87
El sinuoso ámbito de lo público	89

PARTE I

Retórica y ciencia: la creación del orden cognitivo

1. La organización de la conciencia pública	95
Marco conceptual: la estructura de la conciencia del accidente	100
La organización del conocimiento	106
Marcos múltiples y conciencia alternativa	118
Accidente, riesgo y certidumbre	121
2. Ficción y drama de la realidad pública	127
La creación del conductor alcoholizado	127

La ficción como forma de los hechos	130
Diez millones de alcohólicos: la historia social de un hecho dramático	132
El "estado de la cuestión" en la investigación sobre el fenómeno de conducir alcoholizado	140
La ficción isométrica: niveles de alcohol en sangre	143
La ficción universalista: recolectar información	148
La ficción de la asociación: cómo se involucra el alcohol	154
Conocimiento y autoridad: el halo de la convicción	158
El significado dramático de los hechos	160
El drama moral del conductor alcoholizado	165
3. El arte literario de la ciencia: comedia y pathos en la investigación sobre el conductor alcoholizado	169
Prólogo	169
Acto I. Estilo científico: la retórica del método	172
Acto II. Arte literario: la retórica de la sustancia	181
Acto III. La retórica de las jerarquías sociales	191

PARTE II

El ritual de la ley: la creación del orden moral

4. La ley como cultura pública	203
La metáfora criminal y la ambigüedad de la ley de tránsito	205
La metáfora utilitaria en la ley estadounidense	206
Infracciones de tránsito y DUIA: contravenciones ordinarias y delitos	213
Ley, alcohol y políticas de tránsito	226
La ambigüedad del fenómeno de conducir alcoholizado: falta sin censura	229
5. El mito legal del orden social	249
Alcohol, control y liberación en los Estados Unidos	251
El mito del "borracho asesino"	256
La teoría de los accidentes y el drama de los conductores alcoholizados	259
El simbolismo del orden y del desorden	263

La ley como orden social negociado	267
Los dos niveles de orden social	270

PARTE III
Conclusiones

6. El drama de la acción pública	285
El drama cultural de los conductores alcoholizados	285
El drama público	287
La autonomía cultural de las acciones legales	295
Watergate: un ejemplo de drama público	299
7. La perspectiva de la ironía sociológica	301
La posición irónica	305
Ironía sociológica: utópica y olímpica	307
Ciencia y política	310
Bibliografía	313

Investigar los problemas públicos: con y más allá de Joseph Gusfield

Daniel Cefaï

¿Quién es Joseph Gusfield?¹ ¿Cómo llegó a interesarse por la sociología de los problemas públicos (Cefaï, 2008b)? ¿Qué itinerario llevó a este investigador a escribir esta obra única que es *La cultura de los problemas públicos* (Gusfield, 1981), que deberíamos leer junto con muchos artículos reunidos en *Contested Meanings: The Construction of Alcohol Problems* [Significados controversiales: la construcción de los problemas con el alcohol] y en *Performing Action: Artistry in Human Behavior and Social Research* (Gusfield, 1996, 2000)? Después de iniciar sus estudios en el Departamento de Sociología de la Universidad de Chicago en 1941, Gusfield (1990: 115) los interrumpió en la mitad del segundo año, participó en las campañas de Francia y de Alemania durante la Segunda Guerra Mundial y volvió a Chicago en 1946. Formó parte de esa generación de veteranos de guerra que se benefició con el G. I. Bill [ley de compensación y beneficios para los ex combatientes] y retomó sus estudios después de terminado el conflicto. En “la pandilla” de sus compañeros de estudio, se contaban Howard Becker, Eliot Freidson, Erving Goffman, Robert Habenstein, Gerald Handel, William y Ruth Kornhauser, Saul Mendlovitz, que se pasará luego al derecho, y Philip Rieff. Así, forma parte de lo que suele llamarse “segunda escuela de sociología de Chicago”, acechada por el fantasma de Robert Park, uno de los principales sociólogos de la “primera escuela” durante los años veinte. La vía de transmisión fue la enseñanza de Herbert Blumer, Everett Hughes y Louis Wirth (Gusfield, 1995).

En “tensión” con sus estudios, Gusfield participa como profesor, a pedido del antropólogo Milton Singer, en un curso que se volverá famoso en la historia de esa universidad: *Social Sciences 2* (o *Soc 2*; Gusfield, 1992). En

¹ Este texto introductorio retoma ciertos elementos del posfacio a la versión francesa de *La cultura de los problemas públicos* (Cefaï, 2008b) y del prefacio a *Raisons Pratiques 22* (Cefaï y Terzi, 2012).

esa época el rector, Robert M. Hutchins, consideraba muy importantes las “humanidades” [*liberal arts*]. Un equipo de ensueño –que además de Singer incluía a David Riesman, Daniel Bell, Charles Wright Mills, Rose y Louis Coser, Rosalie y Murray Wax, Phillip Rieff, Benjamin Nelson, Joel Seidman, Morris Janowitz y Sylvia Thrupp– debatía ante seiscientos estudiantes obras de cultura general, como las de Durkheim, Marx, Veblen, Freud y Weber. Gusfield lee en esa época *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*, libro que transforma su visión del mundo: lo considera uno de los orígenes de su perspectiva cultural. Este “punto de vista” se confirmará con el paso del tiempo y más tarde Gusfield sabrá encarar el “giro cultural” sin dificultad. En la década de 1960, se reconoce en los escritos de Clifford Geertz, de Michael Polanyi y de Thomas Kuhn; se inicia en las corrientes de la sociología interpretativa, de la fenomenología y de la etnometodología, y sigue de cerca a los críticos literarios que cita en *La cultura de los problemas públicos*: Northrop Frye, Wayne Booth, Erich Auerbach y, sobre todo, Kenneth Burke. Dice también haber aprendido mucho al superar la prueba que suponía experimentar la diferencia cultural durante sus temporadas como docente en Inglaterra, India y Japón.

Gusfield recuerda además haber asistido con pasión, durante sus años de formación en Chicago, al curso del sociólogo Everett C. Hughes, *Field Studies*, en que se ajustaban nuevos cánones de observación participante. En paralelo, aprendía mucho de las formas de investigación que proponían Robert Redfield y W. Lloyd Warner en los cursos sobre los *community studies*, uno orientado hacia la antropología cultural y el otro, hacia la antropología social. Por último, algunos libros de los años veinte como *The Gold Coast and the Slum* [La costa de oro y la barriada pobre] de Harvey Zorbaugh, *Taxi-Dance Hall* de Paul Cressey y por sobre todo *Street Corner Society* de William Foote Whyte, que acababa de publicarse en 1943, en su opinión fueron los modelos que seguir. *Análisis cultural, educación humanista, investigación cualitativa*: estos serán los lemas de creación del Departamento de Sociología de la Universidad de California en San Diego, que Gusfield acepta tomar a su cargo en 1969. Pero también recibe una formación que resulta crucial para él: se inscribe en 1946 en la Law School de la Universidad de Chicago y estudia Derecho. Recuerda en especial a Malcolm Sharp, cuyo curso sobre los contratos ponía en circulación conocimientos de muchas otras disciplinas además del derecho, y sobre todo a Edward Hirsch Levi, futuro fiscal general de los Estados Unidos durante el gobierno de Gerald Ford, quien en su curso de jurisprudencia introdujo la cuestión del uso de la metáfora para buscar precedentes. En ese contexto Gusfield lee *Max Weber on Law in Economy and Society*, que Edward Shils y Max Rhe-

instein habían traducido al inglés y editado, y descubre el libro de Hans Vaihinger, *Die Philosophie des Als-Ob* [La filosofía del “como si”], lecturas cuya huella podemos ver en *La cultura de los problemas públicos*. Finalmente, después de dudarlo mucho, entre el Committee on Social Thought, el derecho y la sociología, Gusfield se inclina por esta última.

Gusfield recuerda haberse interesado inicialmente por el alcoholismo como problema social y por el movimiento de lucha contra el alcohol al leer, por un lado, un libro de Herbert Asbury, el descendiente del fundador del metodismo en Estados Unidos, *The Great Illusion* [La gran ilusión], y, por otro, un fragmento de un libro de Annie Wittenmyer, *History of the Women's Temperance Crusade* [Historia de la Cruzada de las Mujeres por la Sobriedad], sobre las batallas contra el alcohol durante fines de 1873 y comienzos de 1874, que Park y Burgess (1921: 898-905) reprodujeron en su *Introduction to the Science of Sociology* [Introducción a la ciencia de la sociología], que irónicamente era llamada “Green Bible”. Su reflexión echa raíces en el continente olvidado de los estudios sobre el comportamiento colectivo [*collective behavior*].² H. Blumer dicta un curso acerca de “movimientos sociales y conducta colectiva”. E. C. Hughes y W. L. Warner también se interesan en los estudios sobre las asociaciones y las organizaciones. Gusfield asiste a un curso sobre los movimientos pacifistas en el Departamento de Ciencia Política. Luego, se apasiona también por la proliferación de movimientos religiosos radicales en el siglo XIX en la región donde él enseña, *upstate New York*, que Charles G. Finney llamó “burned-over district” (la región en que no había más combustible, esto es, población que evangelizar y convertir: Gusfield, 1973). En su tesis de doctorado, primero bajo la dirección de H. Blumer hasta su partida a Berkeley en 1952 y luego con la aún más importante guía de E. C. Hughes hasta su defensa en 1954, se esfuerza por describir detalladamente las transformaciones de la organización Woman's Christian Temperance Union [movimiento de mujeres cristianas en pro de la sobriedad] desde su creación. En cierto modo su tesis sigue el ciclo de historia natural propuesto por Park y minuciosamente refinado por Blumer: del surgimiento de la agitación social a la formalización de objetivos y la institucionalización de una organización. “Después de terminar mi doctorado, me quedé con la pregunta: ‘¿Por qué apareció el movimiento contra el alcohol y cuál fue su significado para

2 Una visión de conjunto consta en Cefai (2007: 1ª parte).

la política estadounidense?'. Aunque de allí surgió una enmienda de la Constitución, ese tema no había sido realmente estudiado." Así, en ese momento reformula de modo exhaustivo su tesis y le da forma de libro: *Symbolic Crusade* [Cruzada simbólica], publicado en 1963 y actualmente vuelto un clásico. Nos encontramos allí con una interrogación weberiana sobre la *status politics* en juego en las denuncias y reivindicaciones colectivas de ese movimiento social, de muy fuerte orientación política e histórica. El estudio de esta "cruzada simbólica" se inscribe de lleno en la sociología del comportamiento colectivo, cuyos nombres importantes son, en los años cincuenta, además de Park y de Blumer, todos de Chicago: R. Turner y Lewis Killian, Tamotsu Shibutani, Orrin Klapp, Enrico Quarantelli...

Pero esta investigación de Gusfield se inscribe también en una sociología de los "problemas sociales". Desde finales del siglo XIX, los "problemas sociales" son herederos de la "cuestión social" —en Europa, la miseria y la revuelta del proletariado urbano— y especialmente en la pluma de Albion Small o de Charles Elwood denotan, *en plural*, la desorganización familiar, la explosión urbana, la delincuencia juvenil, la cuestión racial, el trabajo infantil, el desarrollo del vicio, la asimilación de los inmigrantes o la criminalidad de los pobres. En Chicago la sociología es en gran medida una sociología de los problemas sociales, que inicialmente dirigían líderes de la reforma social, aunque a partir de los años veinte se profesionaliza, se afirma en tanto ciencia de la sociedad y se esfuerza por guardar distancia de los *do-gooders*. Esta sensibilidad se reafirma a comienzos de los años cincuenta. Algunos investigadores de la Asociación Estadounidense de Sociología, que no se identifican con la postura sociológica sostenida por Harvard y Columbia, repleta de estadísticas u orientada hacia la evaluación, crean el 6 de septiembre de 1951 la Sociedad para el Estudio de los Problemas Sociales (SSSP) y la revista *Social Problems*. En sus orígenes esta sociedad científica se ve muy marcada por la herencia de Chicago, ya que tres de sus cuatro primeros presidentes —Burgess, Blumer y Arnold Rose— provenían de allí (Fine, 1995: 256). Gusfield, en la primera mitad de los años cincuenta, trabaja en Hobart and William Smith Colleges, Nueva York, y durante los veranos regresa a enseñar a Chicago. Luego se integra a la Universidad de Illinois en Urbana en 1955 (donde es colega de Bernard Karsh, Murray Edelman y Oscar Lewis). Adhiere a la SSSP prácticamente desde sus comienzos. Seguirá de cerca los debates sobre "el activismo de los sociólogos", se apartará de la asociación en su cima polémica durante los años sesenta y volverá en los años setenta en la sección "Teoría Social". En 1979, dos años antes de

que se publique *La cultura de los problemas públicos*, es elegido presidente de la asociación.

DE CHICAGO AL CONSTRUCTIVISMO SOCIAL, PASANDO POR LA SOCIOLOGÍA DE LA DESVIACIÓN

La idea de Gusfield es simple. El proceso de surgimiento, configuración, estabilización e institucionalización de los problemas públicos puede pensarse como resultado de correlaciones de fuerza o de conflictos de interés que se ponen en juego en diferentes sectores: las altas esferas de la acción pública, las asambleas legislativas y las agencias administrativas, los laboratorios científicos y las organizaciones asociativas, la redacción de los periódicos u, hoy en día, los foros y las plataformas en internet. Pero este análisis "estructural" debe conjugarse con un análisis "cultural", para el que Gusfield toma elementos tanto de la crítica literaria de Burke como de la antropología simbólica y ritual. Desde cierto punto de vista, Gusfield confirma el corpus literario que trató los problemas públicos como "construcciones sociales e históricas de...". Para Howard Becker, por ejemplo, la desviación, en cuanto problema social, era producto de operaciones de categorización y de tratamiento por parte de instituciones. En la célebre frase de *Outsiders* (Becker, 1963): "La desviación no es una característica del acto que la persona comete [...] el desviado es alguien a quien se le aplicó la etiqueta de forma exitosa", resuena la de Fuller y Myers (1941: 320): "Los problemas sociales son lo que la gente piensa que son, y si las condiciones no están definidas como problemas sociales por la gente implicada, entonces no hay problema para esa gente, aunque pueda haberlo para observadores o para científicos". Al comienzo de los años sesenta, se producirá un mar de fondo que, así como la obra de Peter Berger y Thomas Luckmann (1966) reorganizó las ideas articuladas por Weber y por Schütz, reasignará los puntos de referencia de las ciencias sociales. En el campo de la investigación de los problemas sociales, este mar de fondo coincidió con la pequeña revolución que se produjo en los estudios sobre la desviación (Kitsuse y Spector, 1975), que dio nacimiento a las investigaciones de Howard Becker, Erving Goffman, David Matza, Harold Garfinkel y Joseph Gusfield, entre muchos otros. Pronto se encontró también en concordancia con el cuestionamiento de los modos de categorización y de tratamiento de los problemas sociales por parte de diferentes movimientos sociales (Kitsuse, 1980), ya sea en

torno a las causas de la homosexualidad, de la locura (Scheff, 1965), de la discapacidad (Goffman, 1963) o de la toxicomanía (Becker, 1963). Se produjo un extraño acuerdo entre diferentes tipos de trabajos: unos inspirados en Durkheim; otros, herederos de Richard C. Fuller y Richard Myers (1941) en sus indagaciones del conflicto de valores, y de la patología social de Edwin M. Lemert (1951); y otros más, embarcados en una teoría del etiquetado que superó las intenciones de Becker (1974); y un último grupo inscrito bajo la influencia de la entonces incipiente etnometodología (Garfinkel, 1967). Todas estas investigaciones, que tienen como trampolín editorial la revista *Social Problems*, después de que Becker llegase a editor de 1961 a 1964 (Becker, 1964), fueron reunidas como pertenecientes a la misma familia (Cefaï, 2009). Su punto en común era quizás el hecho de que rompían con el funcionalismo de Robert K. Merton y Robert A. Nisbet (1961). Por consiguiente, sufrieron ataques de los especialistas de la desviación (Gove, 1970), con el nombre de *labeling theory* o escuela de la “reacción social”. Pero su unidad era pura apariencia.

El libro de Spector y Kitsuse (1977), *Constructing Social Problems* [La construcción de los problemas sociales], al mismo tiempo que afirmaba el surgimiento de un nuevo paradigma, se inscribía en esta corriente de comienzos de los años sesenta. Le reprochaba a Becker haber preservado la categoría “condiciones objetivas” junto a la de “definiciones subjetivas” e iba un paso más allá de esta distinción al invocar la categoría de “condiciones supuestas o posibles” [*putative conditions*]. Sin embargo, al releer atentamente este libro, se constata que sigue introduciendo, aunque indirectamente, la polaridad entre lo subjetivo y lo objetivo (Spector y Kitsuse, 1973). Se lo acusó de “incoherencia interna”, como señala Hazelrigg (1986) y también de “manipulación ontológica” [*ontological gerrymandering*], en palabras de Woolgar y Pawluch (1985). Según estas críticas, sólo realizaría un truco de escamoteo conceptual y no dejaría de referirse a un lugar real, exterior y trascendente, independiente de los sistemas de coordenadas de los actores, aunque lo modalice bajo la figura de “condiciones supuestas o posibles” (Spector y Kitsuse, 1973), redefinidas luego como “*conditions-categories*” (Ibarra y Kitsuse, 1993) del lenguaje vernacular o especializado. Otro punto ambiguo reside en la idea de que los problemas sociales son actividades reivindicatorias [*claim-making activities*], una idea que toman tanto de Blumer (1971) como de Garfinkel (1967) y de Lemert (1951), e indudablemente tanto más de estos últimos, a quienes Kitsuse había frecuentado en UCLA. Sin embargo, junto con Spector, Kitsuse se volverá promotor de esta

perspectiva “definicional” o “constructivista” de esencia en verdad más blumeriana. Los etnometodólogos, desde un punto de vista que en última instancia no distaba del pragmatista (Quéré y Terzi, 2011), señalarían que las “actividades”, aunque sean “reivindicatorias”, no pueden quedar reducidas a “definiciones” ni a “construcciones”, a menudo entendidas como “representaciones”; y que simultáneamente esas actividades constituyen a los “miembros” que actúan, su experiencia y su entorno.

Sin embargo, dichas dificultades interpretativas no impidieron en nada el buen éxito de este libro, que indudablemente llegaba en el momento justo. Según sus contemporáneos, puso un poco de orden y dio fundamentos a un área de la investigación hasta ese entonces aquejada de dispersión, pese a las decenas de manuales que se habían publicado a lo largo de un siglo. *Constructing Social Problems* [La construcción de los problemas sociales] pudo presentarse como la coronación de una larga procesión de modelos: patología social, desorganización social, conflicto de valores, disfunción social y etiquetado (Rubington y Weinberg, 2002). Spector sería editor de *Social Problems* entre 1981 y 1984, seguido por James Orcutt hasta 1987 y Joseph Schneider de 1987 a 1990. En pocos años se publicaron varios volúmenes colectivos; entre otros, *Studies in the Sociology of Social Problems* [Estudios de sociología de los problemas sociales] (Kitsuse y Schneider, 1984), *Images of Issues* [Imágenes de problemas] (Best, 1989) o *Reconsidering Social Constructionism* [Un replanteo del constructivismo social] (Holstein y Miller, 1993) que darán cuerpo al constructivismo y reforzarán su hegemonía.

Esta metáfora de la “construcción” —o sus sucedáneas: la “fábrica” o la “manufactura”— está respaldada por el propio Gusfield. Se reveló peculiarmente incisiva cuando, en los años sesenta, contribuyó a cuestionar el uso de estadísticas oficiales, a acompañar la actividad de grupos profesionales implicados en el tratamiento de la desviación, a desnaturalizar la estigmatización o la discriminación o a desarticular ciertas ideologías conservadoras del orden público. Pero hoy en día podemos preguntarnos por su utilidad y relevancia. Respecto de la investigación, nos parece exangüe, más muerta que viva. Deja en suspenso preguntas que importan desde una perspectiva epistemológica, ética y política. ¿Cómo dar cuenta de actividades de investigación que hacen surgir una realidad que aparece como objetiva y condicionante para los mismos investigadores? ¿Qué distingue una investigación científica, judicial o periodística —que establece “hechos”, critica ideas ficticias o erróneas, pone las creencias en perspectiva y corrige errores de perspectiva, intenta diferenciar lo

verdadero de lo falso, de lo probable, de lo plausible y de lo verosímil— de la ficción de un novelista? ¿Y por qué se toman tan en serio las investigaciones normativas antes de entablar debates acerca de las leyes (si aceptamos que el derecho es algo muy distinto de un rito de mantenimiento del orden público o un mito que contribuye a dar la ilusión de una realidad ordenable, racional y controlable)? Podemos plantear a Gusfield la siguiente pregunta: una vez que se deja en suspenso la realidad del problema social de los conductores alcoholizados para analizarla como un efecto de procedimientos dramáticos, retóricos y narrativos, ¿puede alguien atenerse a esta suerte de relativismo ético y político?

EL MOMENTO GUSFIELD: DRAMATURGIA Y RETÓRICA DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS

De hecho, Gusfield analiza los problemas sociales en términos de autoridad cultural. Estos se imponen más allá de cualquier cuestionamiento, en parte porque los producen instituciones o dispositivos que tienen una consistente legitimidad política, en especial el *Welfare State* (Gusfield, 1989), o porque los tratan profesiones cuya competencia está más allá de cualquier sospecha: altos funcionarios, ingenieros y psiquiatras, agrónomos, jueces y policías... Estos diferentes actores son, de alguna manera, los “propietarios” de los problemas sociales, siempre pasibles de expropiación o desposesión de ese derecho a identificar, categorizar, normar, controlar, regular y ciertas veces resolver los problemas sociales que tienen a su cargo. Pero esta constatación no alcanza. Los problemas sociales son producto de *acciones simbólicas* (Burke, 1966). No son sólo resultantes de series de actos utilitarios y funcionales, sino que también consisten en actos de comunicación que se dirigen a auditorios: a los públicos y lo que se podría llamar su opinión, y a los representantes del público, que actúan en su nombre. Estas acciones simbólicas no se reinventan *ex nihilo* cada vez. Tienen características típicas que pertenecen, según Gusfield, al ámbito de un arte dramático, retórico o narrativo. Con algunas modificaciones, el modelo de la acción entendido como texto (Ricœur, 1986) puede ampliarse al modelo de la acción del drama, del argumento y del relato. De hecho, la lectura de Gusfield parecería moverse con comodidad en estos *tres registros de acción simbólica*, que remiten a diversas modalidades de existencia de la cultura pública.

El *arte oratorio* tomará sus recursos de los repertorios de lugares comunes y de figuras retóricas. El talento del orador depende de su capacidad

para dominar ese repertorio, para darle vida gracias a su actividad discursiva, para ajustarlo a la especificidad de su tema y valerse de él para emocionar a su público. Si Tucídides dejó semejante recuerdo, eso se debe a su capacidad para encontrar el tono justo, para ganar el consentimiento de sus oyentes y, al mismo tiempo, imponer su autoridad mediante el lenguaje, para poner en palabras un sentimiento compartido al mismo tiempo que establece sentidos nuevos. Gusfield critica la distinción que Chaïm Perelman y Lucie Olbrechts-Tyteca hacen entre los procedimientos para lograr que un auditorio adhiera a un argumento. “Convencer es un proceso que reclama la validez del argumento para todos los seres humanos racionales, para un público universal. Persuadir, en cambio, requiere que la argumentación sea válida para un público específico” (p. 154 del presente volumen). La ciencia sobre el fenómeno de conducir alcoholizado busca emocionar y movilizar, antes que “establecer verdades universales”. Al igual que la retórica, es un “arte de la persuasión” (p. 91) que, al aplicar las convenciones de un género, lleva a cabo acciones simbólicas.

El *arte dramático* toma carnadura y voz de repertorios de personajes y catálogos de obras. Moviliza los saberes y la experiencia atesorados por dramaturgos, directores, escenógrafos, *stage managers*, iluminadores o vestuaristas. Pero también en este caso la calidad de las acciones depende a la vez de un dominio de su arte por parte de los diversos gremios y oficios, y de su cooperación para coproducir una “inteligencia escénica”, el arte de la puesta en escena que busca emocionar a un público receptivo, a la vez sorprendido y cautivado, conmovido y convencido por el espectáculo. El espectáculo debe ser bastante conformista para no ir demasiado en contra de las convenciones de los espectadores y, al mismo tiempo, debe innovar en el género para no ser muy aburrido. El arte dramático se propone implicar a los espectadores en un guion; así, Burke detecta una dialéctica en el drama histórico entre marcos de aceptación [*frames of acceptance*] de circunstancias presentadas como épicas, cómicas o trágicas y marcos de rechazo [*frames of rejection*] de circunstancias presentadas de un modo satírico o burlesco. Un género intermedio, el grotesco, cultivaba “la incongruencia sin la risa” (Burke, 1937).

El *arte narrativo*, por último, también se somete a las “leyes de un género”, literario o científico, periodístico o político. Según el tipo de escenas de puesta en público, varía el “género narrativo”, el soporte material y el auditorio implicado. Escribir una carta abierta a un hombre público, un editorial de revista o un informe audiovisual de cincuenta y dos minutos, una moción de síntesis en un congreso partidario o un estudio profesional de información alternativa para un foro social, un testimonio

autobiográfico o una ficción literaria implica respetar convenciones establecidas, requiere un juego de repetición y distanciamiento respecto de lo previo, impone observancia de los poderes establecidos o, al contrario, una iconoclasia para la ocasión. La biblia de la accidentología, *Accident Facts*, fijó así durante mucho tiempo un género narrativo, copiado por todos los accidentólogos del planeta. La acumulación de trabajos publicados traza un repertorio de posibilidades, con eficacia más o menos probada, y de eso se vale cada nueva redacción. Finalmente, se trata de jugar al mismo tiempo con las convenciones del arte del relato, fruto de una génesis histórica y acompañadas por las imposiciones de una institución de publicación y de difusión, y con los gustos y las creencias plausibles del público.

En estos tres casos, las nociones de “repertorios”, de “géneros” o de “convenciones” permiten acotar las posibles modulaciones de un relato, de una argumentación o de una acción, y al mismo tiempo dar una apertura a la imaginación y la inventiva del autor, del orador o del actor y dejar indeterminada la cuota de receptividad por parte de lectores, oyentes o espectadores. Para comprender el problema público del conducir alcoholizado es posible concebirlo a lo largo de estas tres dimensiones. Está *dramatizado* como en un teatro, en el cual se actúan sainetes que a veces tienen su unidad de lugar y de tiempo: mensajes publicitarios en la televisión o en el cine muestran, en una escenificación de un minuto, el drama de los conductores alcoholizados. El automóvil, vector de libertad, se vuelve, según un esquema trágico, instrumento de muerte. El problema público es *contado* como en un relato cuando los accidentes mortales de personajes célebres son tomados como ejemplos de las consecuencias del exceso de velocidad o de la imprudencia, cuando una historia de los éxitos en la reducción del número de muertes en la ruta es analizada a lo largo de tres décadas o cuando sobrevivientes, culpables de conducir en estado de ebriedad, cuentan ante cámara accidentes en que perdieron a gente cercana. El problema público es, por último, *argumentado* cuando series estadísticas, basadas sobre estudios de laboratorio o en investigaciones post mortem, demuestran el aumento del riesgo objetivo de accidente en relación con la cantidad de vasos de vino ingeridos o con el nivel de alcohol en sangre. También aparece en argumentos científicos cuando se desmenuzan accidentes fatales en informes para determinar todos los factores, la incidencia de cada uno y su disposición causal o, por último, cuando los políticos adoptan el tono docto de la experiencia en la tribuna parlamentaria para defender el proyecto de ley vial y sobre las drogas lícitas e ilícitas.

Esta perspectiva es infinitamente más sofisticada que otras en la materia, pero no escapa de la dificultad del relativismo; un relativismo que, por otra parte, Gusfield reivindica haciendo gala de una actitud “estética” u “olímpica”: las ciencias sociales no quieren transformar el mundo o darle razón a tal o cual actor; antes que nada, tienen como objetivo la transformación de nuestros modos de ver y de comprender. ¿Pero la puesta entre paréntesis de la *evaluación* de lo verdadero, del bien, del derecho y de lo justo puede sostenerse hasta el final?

EL REGRESO AL PRAGMATISMO DE JOHN DEWEY Y DE ROBERT E. PARK

Una manera de salir de la tentación relativista es volver a una de las fuentes de esta iniciativa sociológica: el pragmatismo (Cefaï y Terzi, 2012). Conservar los saberes adquiridos por Gusfield, o por Spector y Kitsuse y, antes que ellos, por las críticas al funcionalismo que a partir de 1961 exponían los miembros de la red reunida alrededor del Centro para el Estudio de la Ley y de la Sociedad en Berkeley, a cargo de Sheldon Messinger (Cefaï y Becker, 2012). La sociología de los problemas sociales tuvo un destino autónomo, pero detectó en los años veinte la cuestión de los públicos, tanto en la pluma de John Dewey como en la de Robert E. Park (Cefaï, 2008). Sobre el trabajo de Gusfield, inscripto en la historia de la sociología de los problemas sociales, también puede gravitar un regreso a la inspiración pragmatista de comienzos del siglo XX.

Comencemos por indicar lo que John Dewey (1927) entendía por “problemas públicos” en su libro *El público y sus problemas*. Según él, la problematización de una situación está irremediabilmente asociada a la constitución de sus *públicos*. La definición de una situación problemática (esto es, la manera en que se la identifica, caracteriza, analiza, dilucida, resuelve) y la composición de las comunidades afectadas (esto es, la aparición de una preocupación respecto de la situación, el trabajo para determinar en qué consiste su carácter problemático, el desarrollo y la implementación de acciones para hacerle frente, y así sucesivamente) son dos aspectos de un solo proceso. Se llama “situación problemática” a una situación “que provoca preguntas, y que por tanto llama a la búsqueda, al examen, a la discusión; en fin, a la investigación”. El término incluye

calificativos como “confuso”, “desconcertante”, “trastornado”, “inestable”, “inconcluyente” [*confusing, perplexing, disturbed,*

unsettled, indecisive] y sustantivos como “conmoción”, “impedimento”, “interrupción”, “bloqueo” [*jars, hitches, breaks, blocks*]. Eso equivale a todos los incidentes que provocan una interrupción del curso directo y regular de la conducta y que lo desvían en el tipo de comportamiento que constituye la investigación (Dewey, 1989 [1949]: 282).

El comienzo de una investigación, cuyo desarrollo suele involucrar procesos de asociación, de deliberación y de experimentación, permite acotar la situación que regular o dominar; determinar paulatinamente los componentes y las metas; y por otra parte organizar la experiencia de esta situación mediante la constitución de públicos, la focalización de su atención y la orientación de su acción. Problematicación (definición de una situación problemática) y publicización (configuración de públicos afectados por esta situación) son las dos caras de una misma dinámica.

Así, seguimos a Dewey y por “públicos” entendemos el conjunto de personas, organizaciones e instituciones indirectamente afectadas por la percepción compartida de consecuencias indeseables de una situación problemática, y que se involucran para intentar dilucidarla y resolverla.

Nuestro punto de partida es por tanto el hecho de que los actos humanos tienen consecuencias en los otros hombres, que algunas de esas consecuencias son percibidas y que su percepción lleva a un esfuerzo ulterior para controlar la acción de forma que algunas consecuencias estén aseguradas y otras, evitadas. Al seguir esta indicación, somos llevados a señalar que las consecuencias son de dos tipos: aquellas que afectan a las personas directamente implicadas en una transacción y aquellas que afectan a otras, más allá de aquellas que sí están inmediatamente afectadas. En esta distinción, encontramos el germen de la distinción entre lo privado y lo público. Cuando se reconocen consecuencias indirectas y hay un esfuerzo por reglamentarlas, comienza a existir algo con algunas características de Estado. Cuando las consecuencias de una acción están principalmente limitadas (o cuando se cree que están limitadas) a personas directamente implicadas, la transacción es privada (Dewey, 1927).

Al involucrarse en esta actividad colectiva, las consecuencias hacen surgir un nuevo tipo de “colectivo”, que no existía antes, que no se deja subsumir

en agrupaciones de interés o de opinión constituidas de antemano y que no es deducible de las propiedades sociales, profesionales o institucionales de sus miembros. Esta actitud obedece a una “investigación ecológica” en la medida en que la consideración analítica se concentra en las transacciones que unen un entorno (físico, histórico, intelectual, político) y los organismos que en él se desarrollan (agentes individuales y colectivos, problemas, dispositivos técnicos, agencias públicas...). Por su parte, Robert E. Park defendía la tesis de que la historia natural de los problemas sociales no difiere de la historia del “proceso político” que los engendra (Cefaï, 2008). La dinámica de problematización y de publicización es de orden político. “La política se interesa por los *issues*”: rompe con el consenso moral. Sin embargo, la política no es un choque frontal entre fuerzas brutas: continúa participando en el orden moral del cual surge. Les da forma a los conflictos que se declaran a propósito de estos *issues*, organiza el proceso de discusión y de investigación que los constituye y previene el estallido de la sociedad civil. La génesis de los problemas públicos que de allí derivan toma la forma de una “historia natural”. Esta noción, que discutiremos más adelante, nos interesa menos por la detección de etapas de un proceso que se ordenarían según una sucesión lineal y necesaria, que en su condición de proceso de organización de una experiencia: proceso político que vuelve a indagar los modos de regulación constitutivos de un orden social pasible de crítica y modificación.

SITUACIÓN PROBLEMÁTICA: UNA ECOLOGÍA DE LA PERTURBACIÓN DE LOS CAMPOS DE EXPERIENCIA

Sin traicionarla, podría desviarse la iniciativa de Gusfield en ese sentido y proseguir en la dirección de un concepto de *experiencia* tomado tanto del pragmatismo como de la fenomenología y la hermenéutica. Cuando nos referimos a “problemas públicos”, pretendemos poner de relieve que las situaciones problemáticas son indisociables de los *campos de experiencia* (Koselleck, 1990 [1979]) en cuyo seno se las identifica, caracteriza, define, interroga, juzga, transforma, regula o suprime. Estos campos de experiencia se constituyen en la dinámica de las transacciones de organismos individuales o colectivos entre ellos mismos y con su entorno (Dewey, 1938): una situación problemática surge cuando las cosas ya no tienen un cauce previsible y se rompe el equilibrio armonioso entre la *vida colectiva*, el *entorno ecológico* en que se inscribe y los universos de artefactos y

de significados que articulan *formas de vida*. Todos esos elementos forman parte activa de un solo y mismo proceso. Además de la definición de un “problema público” y de la composición de las comunidades indirectamente afectadas que Dewey llama “públicos”, el trabajo de definición y de resolución de una situación problemática interroga la organización de los entornos y de las culturas en que viven esas comunidades. De este modo, vamos más allá del equilibrio entre la crítica de construcciones arbitrarias y la denuncia de hechos objetivos. Reactivamos una reflexión sobre la investigación, de la que Dewey, tanto en *El público y sus problemas* (1927) como en *Logics* (1938), sigue siendo el principal inspirador; y la cruzamos con una reflexión sobre la cuestión de la experiencia, presente en *El arte como experiencia* (1934). Por tanto, es factible el intento de repensar los problemas públicos como aquellos cuya raíz reside en la perturbación de los campos de experiencia: ya no tomar como punto inicial sujetos y objetos, sino medios ecológicos, habitados por formas de vida (Mead, 1934).

Los textos clásicos de M. Spector y J. Kitsuse (1973 y 1977) y, en cierto modo, de Gusfield (1981), sólo se hacen cargo de parte de ese cuestionamiento. Para investigar una dinámica de problematización y de publicización, hay que tener en cuenta los temas compartidos de preocupación, sensibilización e indignación, que pueden surgir a partir de perturbaciones imprecisas y ganar la consistencia, la realidad y la legitimidad de los problemas públicos (como en el caso del trabajo infantil), o que pueden también sobrevenir sin un nexo primigenio con la experiencia vivida antes de anclarse en ella (agujero de ozono). Estos temas son impulsados por escaladas de emoción colectiva, en especial durante las etapas iniciales de *expresión y simbolización* (Widmer, 2010, Cefaï, 2013a), pero también pueden cristalizar como reacción ante una revelación mediática hasta ser desencadenantes de decisiones políticas. Se vuelven prendas de conflicto y de poder no bien comienza la etapa de *mediación* por parte de las instituciones, que se disputan la propiedad del problema, la atribución de responsabilidades causales y la imputación de responsabilidades políticas (Gusfield, 1981: 14-17). Se vuelven herramientas y datos de acción pública cuando la arena pública entra en una etapa de *rutinización*, en que, por medio de un consenso y un consentimiento a su autoridad, ya se ha conferido a las instituciones la tarea de administrar la regulación o la resolución de un problema.

Así, estos temas compartidos se configuran por medio de actividades de vigilancia y de alerta, de testimonio, de medición, de predicción... La gama se extiende desde conversaciones entre personas implicadas que recolectan y reúnen indicios que los perturban hasta operaciones

combinatorias realizadas por agencias administrativas a partir de datos de actas policiales, en procura de estimar la cantidad de heridos y de muertos en la ruta (Gusfield, 1981). Incluye proyecciones de estudiosos que forjan modelos sofisticados de previsión de las consecuencias del calentamiento climático (Chateauraynaud y Torny, 1999) al igual que indagatorias judiciales sobre asuntos médicos de sangre contaminada o de la hormona de crecimiento (Barbot y Didier, 2011). Una tesis derivada del pragmatismo —y por lo general más propia del espíritu que imperaba en los ámbitos progresistas que frecuentaban Dewey, George Herbert Mead o Jane Addams a comienzos del siglo XX en los Estados Unidos— es que la reflexión, la investigación y la experimentación pueden también ser asunto de habitantes, profesores, trabajadores o gestores comunitarios. Estos pueden asociarse a investigadores para producir *social surveys* y así comprender las dificultades que los perturban, identificarlas y reformularlas, y darles una consistencia científica, jurídica y política al debatir puntos fácticos y normativos.

La parte visible del iceberg —las investigaciones oficiales, las experimentaciones científicas, las deliberaciones políticas, las elaboraciones jurídicas, los relatos mediáticos— se sostiene en esta *política de la vida cotidiana*. Eso equivale a decir que la investigación, en un sentido genérico, no es prerrogativa de especialistas. Puede ser llevada a cabo por todos y por cada uno en busca de encarar un hecho, una exigencia que era la de Arendt o de Lefort. En este sentido reviste un alcance *moral* (en el sentido de los *mores* de Sumner, 1906: 36-37): se asienta en las costumbres de una sociedad a la cual se indaga una vez más. De esta manera, la investigación cuestiona las formas habituales en que los miembros de esa comunidad se relacionan con el mundo, con los demás y entre ellos mismos. Dewey sostenía la idea de que las “maneras de pensar” que caracterizan a las sociedades no difieren de las maneras de realizar las investigaciones, es decir, las maneras en que esos miembros se aplican en la práctica a abordar las situaciones indeterminadas a que se ven enfrentados, a identificar sus aspectos problemáticos, elucidarlos y tratarlos. Esta perspectiva abre una línea de análisis: la sociología de los problemas públicos no es una sociología temática entre otras, sino que permite analizar cómo se hace una colectividad política, cómo se piensa, cómo se organiza y se transforma, qué preguntas se plantea, qué experiencias y qué regulaciones se asigna.

Por supuesto, todo eso tiende a desplazar las problemáticas de la sociología de las *movilizaciones colectivas*, que pueden ir de la resistencia infrapolítica a la defensa de causas públicas, a cargo de movimientos reivindicatorios, pero también de asociaciones, sindicatos y partidos, o

instituciones que Dewey califica de estatales. Esos colectivos, más o menos institucionalizados, más o menos acreditados como portavoces, son a menudo designados como personas morales, a veces refrendados acorde a derecho, a los cuales se da atributos de sujetos. No dejan de transformarse en tanto actores del conflicto, correlativamente a los entornos en que se desarrollan: la experiencia de los problemas públicos se transforma y se incrementa por medio de su traducción en batallas políticas, polémicas periodísticas, controversias científicas o procesos judiciales, que cada vez reconfiguran sus protagonistas, sus objetivos y sus términos. Se ve cómo el estudio de los movimientos sociales puede por tanto volver a repartirse en torno a múltiples líneas de investigación (Cefaï, 2009b).

Esto tiene consecuencias directas en la configuración de los campos de experiencia y de las formas de vida; dicho de otro modo, en las *modalidades de compromiso* que hacen que los “individuos” tengan experiencias, desarrollen hábitos, se apoyen en creencias y adquieran capacidades específicas (James, 1896, Dewey, 1922). Se comportan, en el ámbito privado, como padres, trabajadores, habitantes, consumidores, pero simultáneamente son capaces de adoptar, de forma pública, la postura de “testigo ocular”, de “ciudadano preocupado por el bien general”, de “humanos con los pies en la tierra”, etc. Lo característico de los públicos es que de alguna manera desconectan de su régimen de “conducta inmediata” a individuos en la vida cotidiana, y los llevan no sólo hacia una “actitud de cognición” (Mead, 1934), sino también hacia nuevas formas de ver, de sentir, de decir y de hacer, y en última instancia les otorgan una nueva influencia sobre su vida al proveerlos de nuevas capacidades de acción (De Munck y Zimmermann, 2008).

Está abierto el debate para saber en qué medida estas modalidades de compromiso reinventan la gama de actitudes, de creencias y de costumbres de los miembros de los públicos. En cualquiera de los casos, el surgimiento de problemas públicos activa y pone a prueba su “creatividad” (Joas, 1997) individual y colectiva, en medios ecológicos en que subvierte campos de experiencia y formas de vida.

LA PUBLICIDAD COMO PRUEBA ESTÉTICA Y VIVENCIAL

La noción de experiencia, en su referencia explícita al pragmatismo, reviste un doble carácter *estético* y *experimental* (Quéré, 2002). Designa al mismo tiempo las transacciones continuas que organismos individuales o colectivos sostienen con sus entornos; el carácter experimental de esas

transacciones cuando se efectúan en un régimen de investigación con el objetivo de elucidar una situación problemática; el componente estético que surge cuando los elementos que intervienen en esas transacciones se componen en un todo con significado.

En primer término, las situaciones se problematizan y se publicizan simultáneamente según el modo experimental. Esta perspectiva reenvía al proyecto de una *política como experimentación* (Zask, 2000). La política se hace, o debería hacerse, forjando nuevas ideas, probando hipótesis en la realidad concreta, extrayendo lecciones de la experiencia. En lugar de estar regida por principios abstractos, por programas partidarios o por convicciones ideológicas, la política debería abrirse a las innovaciones que traen los públicos y a las investigaciones que realizan con la colaboración —o pese a la resistencia— de mandatarios, juristas, estudiosos, funcionarios, expertos o simplemente ciudadanos corrientes. Según Dewey y Mead, los públicos deberían adoptar un “método científico”: plantear un problema, encontrar la formulación más apropiada y organizar el horizonte de su resolución, reunir y coordinar recursos, establecer hechos demostrables a pequeña escala antes de generalizarlos, elucidar causas y motivos, identificar aliados y adversarios, divulgar una causa en los medios masivos, movilizar a líderes de opinión o decisores políticos... Todas estas operaciones tienen una dimensión de publicidad (discutimos los alcances de este término más adelante, en p. 41), variable según las circunstancias, según su grado de manifestación y de explicitación a públicos “especializados” o “generales” —es decir, a auditorios— más o menos profanos o expertos, cerrados o abiertos (Cefaï, 2008). La experiencia de los problemas públicos como investigación suele desatenderse en el ámbito de la investigación, y el propio Gusfield, al desglosar las estrategias dramáticas y retóricas de la ciencia y del derecho, pierde de vista el alcance de las investigaciones fácticas y normativas para públicos que *se preocupan por la verdad y la justicia*. La discusión de los hechos y de las normas es resultado de los públicos que hace surgir. Ese es indudablemente uno de los límites del constructivismo que Gusfield defiende.

Dicho planteo lleva también a renunciar a las metáforas habituales que abordan la esfera pública según la modalidad de la opinión pública o del interés público. Hablar de experiencia pública es subrayar que lo público reviste una dimensión concreta, que se declina en formas de relacionarse con el mundo, con los demás y con uno mismo, características de algunas formas de vida, y que podemos experimentar en nuestra vida cotidiana. Lo público tiene un *carácter fenoménico*: se pone a prueba durante nuestras discusiones, nuestras investigaciones y nuestras expe-

rimentaciones, cuando participamos, en tanto actores o espectadores, en el trabajo de definición y de resolución de una situación problemática. La publicidad se juega en nuestra *experiencia sensible y práctica*. No es sólo algo que aparece cuando se transmutan las opiniones privadas en opiniones públicas o cuando los intereses particulares se traducen en interés general. Tiene una *dimensión estética*, en el sentido de que se entrega a los “sentidos del público” (Cefaï y Pasquier, 2003), ese ser con mil cuerpos –cabezas, ojos, manos, corazones y almas– que siente y experimenta, que imagina, recuerda y se proyecta *colectivamente*. En este sentido también, el público no es la suma de los individuos que lo componen: es un “hacer juntos” que va a la par de un “sentir juntos”. Es una experiencia colectiva y encarnada. Los miembros del público se reconocen en las mismas apreciaciones de gusto (Hennion, 2005, Lolive, 2006) y encuentran los mismos asideros [*prises*] en lo tangible (Chateauraynaud, 2004), sienten que las cosas les conciernen de igual forma (Brunet, 2008) y a veces notan el mismo apego al prójimo (Thévenot, 1999, Micoud, 2007). Las temáticas de la sensibilidad (Peroni y Roux, 2008) y de la vigilancia (Roux, comp., 2008) son entonces cruciales para calificar la experiencia que un público tiene de su entorno ecológico y, como contrapartida, de sí mismo. El problema público es así la cristalización de esas pruebas superadas y encarnadas. Sin duda, se constituye a lo largo de un trabajo de elaboración conceptual, discursiva y cognitiva, de presentación de imágenes, categorías, argumentos y relatos, realizado por expertos en ciencia, derecho, política o comunicación, que pueden perseguir objetivos estratégicos en relación con los auditorios a que se dirigen. Pero sondear y analizar la historia natural de un problema público es esforzarse por explicar una *transformación* de la experiencia, de modo que esta última logre integrarse a “índices de problematicidad” (Quéré, 2007).

Eso sucede con el surgimiento del “paisaje” (Trom y Zimmermann, 2001): no bien un panorama se nos presenta como “paisaje”, lleva en sí la amenaza de su desaparición. En este sentido, la experiencia del paisaje integra, en su organización misma, índices de problematicidad constitutivos de una forma peculiar de relacionarse con el mundo. En una investigación sobre una asociación barrial parisina, La Bellevilleuse, la prueba indisolublemente sensible y afectiva (Cefaï y Lafaye, 2002, Cefaï, 2012) que superar a propósito de los edificios degradados y de las familias apiñadas en unos pocos metros cuadrados es lo que perturbó los corazones y las almas: la situación llevaba las marcas de lo insoportable (Breviglieri, 2009). De forma similar, el surgimiento del problema público de las “mareas verdes” en Bretaña (Quéré, 2012, Quéré y Terzi, 2013) se tradujo en una

modificación de la experiencia de las bahías y de las playas atestadas de algas de ese color. Lo que se percibe, ahora, no es ya sólo la proliferación de vegetación, molesta para aquellos que quieren nadar o navegar en esas aguas. Es el hecho mismo de la contaminación por nitrato, que se volvió notorio. Las algas son un índice inmediato de la mediocre calidad del agua en los cursos linderos y un efecto colateral de las prácticas de cría intensiva. En estos diferentes casos, un *nexus* de causas y de consecuencias se muestra en la situación misma, ante nuestros ojos y a cada paso nuestro, sin que haya necesidad de desplegarlo intelectualmente. La vivencia de la situación anima el deseo de combatir a favor o en contra, hace aparecer aquí y ahora la urgencia del problema que resolver, e induce deslindes entre aquellos que lo perciben y aquellos que no lo perciben, aquellos que son conmovidos y aquellos que no lo son. Los públicos se generan en este fraccionamiento político, que es del orden de lo sensible antes de ser del orden de lo inteligible.

DEL PACIENTE AL AGENTE: RETOMAR A PAUL RICŒUR

Los interrogantes sobre la relación entre públicos y problemas públicos nos llevan a una *analítica de la experiencia pública*. El trabajo de definición y de resolución de una situación problemática es indisoluble de la *organización de las perspectivas* que se abren en ella: la experiencia no es “subjetiva” u “objetiva”: se juega en una red de perspectivas y de perspectivas sobre perspectivas, a su vez indisolubles de las formas de vida, de los dispositivos institucionales y de las culturas públicas de las que se alimentan y a las que actualizan. De esto Gusfield es en extremo consciente, así como de que el sociólogo, al imaginar realidades alternativas, crea una nueva perspectiva y ofrece a los actores la posibilidad de que pierdan nexos con la realidad aquella que daban por sentada. Sin embargo, la existencia probada de una diversidad de perspectivas sobre una situación no basta para denunciar la arbitrariedad que primaría cuando se impone una de ellas. Si una situación es reconocida como si revistiese las características de un problema público, eso se debe a que se la elaboró de modo que resultase perceptible e inteligible para un público indirectamente afectado. Adquiere esa objetividad fáctica y moral –y la fuerza apremiante conexa– a lo largo de un trabajo de investigación que no se hace de cualquier manera. Identificar una situación problemática, formular y elucidar aquello que está en juego, elaborar soluciones posibles

y aplicarlas son actividades que dependen de modos de obrar, establecidos y estipulados normativamente. Dicho de otra manera, no cualquier situación puede ser presentada como un problema público. Hay criterios de apreciación y de evaluación de buen y mal testimonio, buena y mala investigación periodística, buen y mal análisis estadístico, buena o mala explicación científica o decisión judicial.

Se puede traspolar a la experiencia pública el análisis realizado por Paul Ricœur (1983) acerca de la experiencia histórica. El trabajo de configuración de la experiencia pública es *prefigurado* por la perturbación que las personas involucradas sienten e intentan expresar (*mimesis 1*). La noción de “micropolítica de la perturbación”, acuñada por R. Emerson y S. Messinger (1977), queda en la línea de mira. La vivencia pública frente a una situación problemática no se limita a un proceso de coproducción de formas inéditas de relación con uno mismo, con el prójimo y con el mundo. *Padecer* y *sufrir* son también sus modalidades, ya sea que las encaremos bajo el aspecto de *Stimmung* (Cefaï, 2007, 2009), del “ser afectado por” o del “tener una experiencia” (Dewey, 1934). No basta con dar cuenta de las acciones que las personas despliegan para afrontar las dificultades; conviene tener en cuenta aquello que afrontan y la manera en que son afectadas. Ricœur traducía *Lebenswelt* –“mundo de la vida”– como “mundo de la acción y del padecer”. Ahora bien, el componente pasivo de la experiencia queda oculto por la orientación hiperactivista del constructivismo: este tiende a descuidar la “pasibilidad” de aquello que sucede o aquello que se impone (Quéré, 2003, Quéré y Terzi, 2011). El regreso a la noción pragmatista de experiencia (aquí preconizado) es una invitación a tomar en consideración las dimensiones elementales del sentir y de la sensación, también implicadas en las modalidades de la memoria, del imaginario y del proyecto. ¿Cómo algunos ruidos, que durante mucho tiempo se soportaron en el espacio público, se volvieron daño sonoro al cual todos podemos estar expuestos (Chelkoff y Thibaud, 1992)? ¿Cómo la multiplicación de las gaviotas patiamarillas se volvió una perturbación en el hábitat de algunos marseleses (Gramaglia, 2010)? ¿Y cómo la búsqueda de un bienestar corporal transformó nuestras costumbres cosméticas, alimenticias y deportivas, y fue a la par del surgimiento de nuevas políticas de la salud o de nuevos mercados de bienes de consumo?

En otros términos, la investigación de los problemas públicos debe comprender mediante qué procesos de temporalización algo vivenciado como una perturbación se convierte en problema público, y cómo las redes conceptuales y las mediaciones simbólicas que articulan de antemano

la expresión de esa perturbación pueden o no conjugarse para dar forma a un problema público. Ese momento clave es el de la *configuración de la experiencia pública* (*mimesis 2*). Se ha insistido mucho en la implicación de los movimientos sociales, de las instituciones estatales o de los órganos mediáticos en el trabajo de objetivación y legitimación de los problemas sociales. Actualmente, en el candelero está todo tipo de investigaciones, respecto de las cuales tomamos distancia, en términos de construcción simbólica o de *frame analysis* (Cefaï y Trom, comps., 2001). Los trabajos de Lena Jayussi, Joseph Gusfield, Chaïm Perelman o Mary Douglas son, desde nuestro punto de vista, más agudos y más interesantes. Nos enseñan a investigar el trabajo de dramatización, categorización, argumentación o narración como tal: una puesta en forma, en escena y en sentido (Lefort, 1981) *sui generis*. La sociología del actor-red, relacionada con Bruno Latour o Michel Callon, llamó nuestra atención sobre la ecología sociotécnica de la democracia y sobre la necesidad de elucidar la cada vez más sostenida imbricación entre dispositivos técnicos, experimentos científicos e innovaciones políticas (Callon, Lascoumes y Barthe, 2001, Latour y Weibel, 2005). Estas diferentes investigaciones aumentaron nuestra comprensión del proceso de problematización y de publicización. Sin embargo, desde las perspectivas pragmatista, fenomenológica o hermenéutica, la cuestión también reside en comprender cómo todas estas actividades contribuyen a configurar una experiencia pública.

Quien dice “experiencia pública” se refiere a auditorios que estarán en posturas de recepción [*Rezeption*] y de aplicación [*Anwendung*] (Gadamer, 1965). En otros términos, la experiencia pública, retomada y refinada en diferentes ámbitos, circula en forma de imágenes, símbolos y categorías, visiones y argumentos, y nuevamente tiende hacia la *Lebenswelt* de las personas involucradas que forman parte de públicos (*mimesis 3*). Se cierra el círculo por medio de desplazamientos, a veces considerables, de la experiencia personal y pública y del entorno en que encuentra sus resultados (volveremos a esto más adelante para reformular el modelo de la historia natural). Las categorizaciones étnicas que juristas y estadistas desarrollaron, por ejemplo, con el objetivo de medir y corregir las discriminaciones, resultaron exitosas: informan ahora nuestras maneras de tener una vivencia de nosotros mismos y de otros. Además, incrementan las facultades de las minorías con potencial para existir, hacerse reconocer y hacer valer sus derechos (Stavo-Debauge, 2005). Las fronteras de la experiencia de lo verdadero y lo falso, lo probable y lo inverosímil, lo legítimo y lo ilegítimo, lo tolerable y lo inaceptable, lo justo y lo injusto, lo racional y lo irracional, lo posible y lo imposible, lo factible y lo irrea-

lizable, se desplazarán aún más en este trabajo de recuperación y reapropiación. Stéphane Tonnelat (2012) relata cómo la construcción de una plataforma de observación por parte de un pequeño grupo de habitantes y de estudiantes restituyó la visibilidad al *bayou*, tipo de estanque que había desaparecido de Nueva Orleans. En este caso, el enfoque alternativo sobre el problema público se concreta mediante el condicionamiento de un espacio público. El dispositivo de observación vuelve visible simultáneamente la destrucción del *bayou*, la implicación de esta desaparición en las inundaciones cuando se produjo el huracán Katrina y la consiguiente necesidad de restaurar. Al reavivar la memoria de una vida local caída en el olvido y modificar las perspectivas de habitantes, visitantes y autoridades, la plataforma se volvió un operador de problematización y de publicización. Desplazó los puntos de referencia para la experiencia pública y dio nuevos resultados perceptivos y prácticos para orientar de otro modo el proceso de reacondicionamiento.

EL FRACASO EN “TENER” UNA EXPERIENCIA PÚBLICA

Heredar una tradición pragmatista no es adoptarla en bloque y sin discusiones, ni hacer de ella una *doxa* que habría que defender contra viento y marea. Al contrario, es comprometerse a abrir un debate *crítico* para elaborar y aclarar algunos de sus puntos, a discernir entre aquello que uno quiere conservar y aquello de lo que uno toma distancias, y con esto conseguir una visión más clara de uno mismo y de sus propias posiciones. Una pregunta es de especial importancia: ¿cómo dar cuenta de todo lo que puede obstaculizar la experiencia pública, refrenarla o desacelerarla, menguar o evadir el poder de instrucción de las pruebas que superar? ¿Cómo atemperar el optimismo innato expresado por las figuras tutelares del pragmatismo estadounidense, todavía atrapadas en el impulso del progresismo de la época, y analizar pruebas que no dan lugar a aprendizajes logrados y a finales felices?

Se puede pasar revista a tesis ya conocidas del análisis sociológico: quien posee el poder está en condiciones de poner palos en la rueda, usar la fuerza o la amenaza, recurrir a estrategias para invisibilizar las perturbaciones, acallarlas o disimularlas, negar su existencia o simplemente cuestionar su carácter público. La asimetría de gravitación de los argumentos en juego es duplicada por la asimetría de los medios de callar, de acallar o silenciar. Pero las batallas retóricas son a veces inciertas:

puede suceder que los “débiles” venzan a los “fuertes”. Por otra parte, estos actores “débiles”, que cuentan con pocas posiciones de fuerza para hacerse oír, pueden renunciar a luchar para hacer valer una causa y en cualquiera de los casos elegir (si no resignarse) remitirse a especialistas. En una democracia representativa, esa es además la regla: tomar la palabra pasa por una *delegación de competencias*, mediante la cual los públicos se hacen representar por personas, electas o expertas, o por instituciones que actúan en su nombre. Se arriba así a la concepción del público que en 1925 preconizaba Walter Lippmann en *El público fantasma*. Pero esos representantes no tienen exclusivamente una relación de dominación simbólica o de confiscación política con sus representantes. Pueden también estar sometidos a una forma de vigilancia democrática y cumplir un rol de condensadores y catalizadores de una experiencia pública.

¿Qué otros motivos pueden impedir u obstaculizar la constitución de públicos? ¿Qué puede volver imposible la problematización y estéril la experiencia? ¿En qué medida la presunción de una situación problemática da lugar a una dinámica de movilización o, a la inversa, de repliegue y parálisis? ¿Cuáles son las diferentes modalidades e intensidades de compromiso observables? ¿Podemos hablar de “negación”, de rechazo a ver y a escuchar en esos agricultores víctimas de pesticidas que se obstinan en no calificar como enfermedad profesional lo que viven? ¿Debemos imputarlo a “patologías del mundo de la vida” como hace la teoría crítica, de Habermas a Honneth? ¿O podemos comprender como un acto de libertad el rechazo a comprometerse y a transformar una perturbación personal en asunto público (Callon y Rabeharisoa, 1999)? Esta cuestión de las dificultades de pasar de la prueba de la situación problemática a la experiencia del problema fue poco tratada por los autores pragmatistas. Según Joan Stavo-Debaugé (2012), los “*shocks*” sufridos o las “pruebas” atravesadas no suscitan necesariamente investigaciones y movilizaciones gracias a las cuales las comunidades implicadas adquirirían nuevas capacidades de acción. En el caso específico de los trastornos musculoesqueléticos, las víctimas se sienten perturbadas por la exigencia de presentar como un accidente lo que les sucedió, de modo que no pocas prefieren callar y olvidar, acomodarse a su enfermedad, imputarla al destino, dejar de lado la cuestión y pasar a otra cosa. Y eso sucede pese a que la medicina podría demostrar que aquello de lo que sufren no es una fatalidad, ni el resultado de un accidente, sino consecuencia del desgaste laboral.

Otros autores, como Alain Bovet y Cédric Terzi (2012), abordan la cuestión de otro modo. Se retrotraen al alud que destruyó el pueblo de Gondo, en los Alpes suizos, para analizar cómo la situación adoptó la

forma de una catástrofe natural, que incitó a una acción humanitaria de solidaridad, pero sin prestarse a asignaciones de responsabilidades. Su análisis de los informes mediáticos los condujo a atribuir esta configuración de la situación a las maneras de realizar las investigaciones, indisociable de las maneras habituales de obrar, sentir y pensar. Se las puede percibir como “formas culturales” que previenen el descubrimiento de cadenas de causalidad y la imputación de responsabilidades a algunos actores. Así, las pruebas por que pasaron los públicos implicados pueden dar lugar a soluciones que proscriben la investigación, la experimentación y la deliberación, o que las imitan para eludir las mejor. Impiden que las investigaciones se vuelvan procesos experimentales, pasibles de dar a luz soluciones innovadoras. Las políticas públicas, una vez estabilizadas, son reguladas por configuraciones de hipótesis, de categorías, de rutinas, de procedimientos que las vuelven ciegas ante soluciones alternativas. Ejercen una forma de “hegemonía cultural” sobre un sector de la experiencia y de la acción pública. Lo propio de las acciones colectivas es cuestionar el consenso que se deriva de ellas, volver a insuflar conflicto y controversia para así relanzar la dinámica de problematización y de publicización. La paradoja es que la crítica puede desestabilizar el orden público que supuestamente debe garantizar un derecho a la crítica: es insoluble la tensión entre la necesidad de preservar el orden público y la de dar cabida al surgimiento de nuevos problemas públicos.

INVESTIGACIÓN SOCIAL E INVESTIGACIÓN PÚBLICA

Las ciencias sociales realizan *investigaciones sociales* sobre casos empíricos y, de forma reflexiva, sobre los dispositivos de observación, descripción, análisis y evaluación que involucran. ¿Qué relación entablan con la *investigación pública*? En este punto, es invaluable la reflexión de Dewey (1938) en *Logics: The Theory of Inquiry* [Lógica: teoría de la indagación]. El Estado, algunos organismos semipúblicos, organizaciones no gubernamentales o transnacionales adquirieron un lugar central en la realización de investigaciones sociales. Son los garantes de una “inteligencia organizada” que se une a repertorios de conocimiento (bancos de datos oficiales, investigaciones estadísticas o cartográficas, informes de comisiones de estudios o de laboratorios científicos, etc.) y de acción (dispositivos de intervención privada y pública). Suelen regirlos y administrarlos agencias o cuerpos de expertos que se especializaron en este tipo de actividad profesional e

institucional. Se supone que esos repertorios de saberes deben contribuir al ejercicio de una razón pública: las deliberaciones que engendrarán políticas públicas, programas gubernamentales o no gubernamentales deberían encontrar allí las informaciones útiles para la toma de decisiones.

La investigación pública, en el sentido de Dewey, puede encontrar puntos de apoyo en esta “inteligencia organizada”, pero tiene por característica reabrir las, cuestionarlas de nuevo y conducir a su reconfiguración. Volverá problemáticos los indicadores y las modelizaciones de la pobreza en el mundo, del calentamiento climático o de delitos financieros y, con el apoyo de algunos de esos expertos, podrá volver a especificar los saberes existentes o proponer saberes alternativos. Un papel decisivo pueden desempeñar los lanzadores de alerta —una variante de los *whistleblowers* estadounidenses según Chateauraynaud y Torny (1999)—, esos “renegados” que, por motivos a menudo calificados de morales, pasaron del estatus de *insiders* al de críticos de una política industrial o pública divulgando información o prolongando sus investigaciones al darlas a conocer (Lolive, 1997, sobre el referencial técnico del tren de alta velocidad TGV Méditerranée). Pero sin una red de retransmisión, sus denuncias siguen siendo letra muerta. Tienen que obrar en interacción con públicos, por especializados que sean, que se congreguen alrededor de ellos, retomen y amplifiquen su acto. La mayor parte del tiempo, como en el caso de los cultivos transgénicos, tampoco es asunto de movilización general, sino de redes de activistas, de militantes ecologistas, de sindicalistas agrícolas, de agrónomos y de juristas que participarán en el proceso de publicización, cada uno en su esfera de competencias.

Los públicos se constituyen en y por las investigaciones realizadas para encarar trastornos, elucidar situaciones problemáticas, determinar sus características y aportarles soluciones. Una vez elaborados en esta dinámica experimental, los procedimientos de investigación —así como las soluciones que aportar a categorías de problemas— pueden institucionalizarse. Sostienen nuevas maneras de hacer que son conducidas por agentes especializados. Una vez hecha la prueba de mala relación entre calidad y precio de los servicios de una compañía de agua privada, el público puede ejercer presión sobre los representantes para iniciar una acción judicial o política. Los resultados de la investigación pública pueden entonces ser retomados por funcionarios, que van a continuar el trabajo y dispensar al público de esa tarea. Conforme a la perspectiva de Dewey, esta manera de tratar las situaciones problemáticas ya no es más del rango de la investigación pública. Antes bien, consiste en investigaciones de rutina y en la aplicación de regulaciones y controles cuya validez se da por sentada. El

“método experimental” sólo recupera su posición primordial cuando estos modos de obrar tropiezan con un escollo y su validez o su legitimidad se vuelven dudosas. Es posible que la constitución de públicos se reactive en torno a nuevas operaciones de investigación para encarar el problema. Pero también podemos tener funcionarios de infraestructura territorial que innovan en términos de programas ecológicos o juristas de alto vuelo que elaboran una reflexión sobre el derecho de propiedad intelectual, y que lo hacen mientras sostienen una relación más o menos tensa con activistas de la causa del *software* libre. Por tanto, debe repensarse la oposición entre investigación social e investigación pública.

Adosada a esta oposición entre “experimentación” e “institución” —que parece ir acompañada por una valorización de la primera en detrimento de la segunda—, la distinción entre concerniente a los “públicos” y concerniente al “Estado”, aunque conceptualmente inequívoca, es más complicada de percibir en un plano empírico. La aplicación rutinaria de los procedimientos mejor institucionalizados siempre choca contra dificultades, que incitan regularmente a los agentes del Estado a mostrarse inventivos, a explorar atajos, a inventar nuevos trucos. Tocamos acá otro límite del modelo de Dewey. ¿Hasta qué punto es posible decir que reajustes continuos de los procedimientos en el marco de los entornos más institucionalizados no tienen incidencia en las dinámicas de investigación? ¿Y puede considerarse que los esfuerzos aplicados por estos agentes estatales, a menudo en cooperación con otros asociados, para enfrentar las dificultades se salen del carácter rutinario de su trabajo institucional y los constituyen como público? El tema es crucial, dada la permeabilidad que podía existir durante los años del progresismo en los Estados Unidos, desde la década de 1880 hasta la Primera Guerra Mundial, entre organización comunitaria, reformismo social, gobierno municipal y, muy pronto, administración federal. Lo mismo sucede hoy en día con respecto a las redes de acción pública que se forman en torno a problemas de ordenación del territorio y que, al mismo tiempo que están supervisadas por agentes estatales o mixtos, suelen verse superadas por las reivindicaciones de públicos. A la inversa, cuando los públicos se constituyen para enfrentar una situación problemática y su movilización se perpetúa, es posible que se estabilicen y se vuelvan rutinarias sus maneras de enfrentar el problema, de caracterizarlo, de considerar las respuestas que aportar. Paulatinamente, las dinámicas de publicización pierden agilidad y poder de innovación, se anquilosan, se dejan ganar por las rutinas, se vuelven a su vez excluyentes o entran

en el juego institucional. Notamos que la tensión entre “hábito” y “experimentación” atraviesa tanto la acción de los públicos como la de las instituciones político-administrativas, lo que no permite hacer de ellas dos categorías antitéticas.

DE LA HISTORIA NATURAL A LA CONFIGURACIÓN NARRATIVA DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS

Encontrábamos en la sociología de Chicago historias naturales de la ciudad, de la prensa, de la revolución, de las bandas, de los hoteles y de los locales de baile, de las trayectorias de delincuentes y de los problemas sociales (Fuller y Myers, 1941). La historia natural hace coexistir la presentación de la multiplicidad de datos que integran la particularidad concreta de la trayectoria de un individuo, de una organización social o de un proceso histórico, y un trabajo de producción de tipos ideales, de clases y de leyes. Park sugería tres propuestas. *La historia natural es más que historia empírica*: supera el simple trabajo de catalogación de acontecimientos concretos o de trazado de retratos individuales al mostrar su pertenencia a clases, analizándolos como configuraciones de predicados; y también al buscar las leyes de su correlación, engendramiento y transformación. *La historia natural es una ciencia de la naturaleza*: las “leyes naturales” que descubre son hipótesis sujetas a verificación y a reformulación al pasar por la prueba que suponen los procesos de observación y experimentación. Está en relación con proposiciones universales confirmadas o invalidadas por proposiciones existenciales, y en ningún caso se resuelve en una prosa sociográfica o etnográfica. *La historia natural constituye la ciencia social* que, según Park, no cabría confundir con el testimonio pintoresco de los medios sociales, como a veces los lectores contemporáneos de los estudios de casos de Chicago tienden a creer. “La perspectiva sociológica aparece en la investigación tan pronto como el historiador pasa del estudio de los ‘períodos’ al de las instituciones”. Esto lo lleva

a hacer comparaciones y clasificaciones, a crear nombres de clases y conceptos y, por último, a establecer leyes. A lo largo del proceso, la historia se vuelve una historia natural y la historia natural entra en el rango de las ciencias de la naturaleza. En pocas palabras, la historia se hace sociología (Park, 1955: 202).

Pero Park toma también de Georg Simmel la idea de una configuración de fenómenos sociales como formas y procesos. Estos se presentan temporariamente como despliegue de ciclos o de secuencias que escapan a la conciencia y que son una suerte de producto de fuerzas naturales, o incluso como sucesión de etapas de equilibrio y desequilibrio resultantes de comportamientos colectivos. El problema social es así “resultado de un proceso histórico en que muchos individuos participaron sin prever cuál sería el desenlace de sus esfuerzos”. Además, según Park, la historia natural de una situación problemática no es otra que la historia del proceso político que desembocó en el surgimiento de sus públicos.

La discusión crítica de las historias naturales de los problemas sociales tiene una larga tradición: desde 1951, Lemert había impugnado el modelo imaginado por Fuller y Myers (1941) a propósito del ejemplo de los campamentos de *trailers* instalados en los alrededores de las grandes ciudades de los Estados Unidos. Spector y Kitsuse (1973) retoman de modo condicional ese proyecto: preservan la idea de una historia natural, a la vez que aclaran que esta alineación de etapas o de estadíos de transformación del problema público puede sufrir variaciones. De hecho, los modelos genéticos no deben interpretarse en forma demasiado lineal, rígida y positiva. Algunas etapas pueden saltarse, otras abortarse, otras superponerse o invertirse. Puede suceder que el tratamiento por los poderes públicos preceda las iniciativas cívicas o que todo se actúe en escenarios institucionales, ante auditorios muy bien informados. Cada secuencia reconfigura las secuencias previas, desde el punto de vista de la organización de la experiencia pública así como desde sus puntos de anclaje y de dominio en la acción. Una historia natural no es una sucesión lineal de etapas: las etapas de esta dinámica entablan relaciones no unilaterales sino recíprocas (Bovet y Terzi, 2005). Debe prestarse especial atención a los *momentos de transición y de traducción* entre diferentes escenas públicas (Cefaï, 1996) y a los *puntos de bifurcación y bucles de retroalimentación* que fundamentalmente dejan en entredicho la existencia de un modelo único de desarrollo posible. Si la elaboración de soluciones se vuelve posible por las maneras de apoderarse del problema –de definirlo, acotarlo y elucidarlo–, no se vuelve, sin embargo, su consecuencia mecánica. Al contrario, las soluciones elaboradas a lo largo del proceso, y a cuyas consecuencias se considera efectivas o inútiles, benéficas o perjudiciales, tienen a su vez efectos sobre la definición de la situación y de su carácter problemático.

Podemos aquí volver al modelo de la triple *mimesis* de Ricoeur y su modelo de transformación no lineal (Cefaï y Terzi, 2012). Las configuraciones son posibilitadas, e incluso invocadas, por sus prefiguraciones; y a su vez suscitan las refiguraciones que las tomarán como respaldo. Así, se está ante una dinámica de *enriquecimiento icónico y simbólico* de la experiencia. Aquello que se percibía como una perturbación, sensible pero fugaz, adquiere la consistencia de un fenómeno público que lleva un nombre, que está asociado a imágenes, al cual pueden atribuirse causas e imputarse responsabilidades; y esta cristalización del problema retorna al mundo del padecer y de la acción, en cuyo seno tiene graves consecuencias a través de un proceso de recepción, apropiación y aplicación. La triple *mimesis* no es una escala de tres niveles, es una espiral, y cada operación suya supone una cuota de creatividad e imaginación. El pasaje de la prefiguración a la configuración y de la configuración a la refiguración implica un cambio en el horizonte de temporalización del problema y de sus públicos: puede abrir perspectivas, dar lugar a la acción y dibujar líneas de intervención, según el tipo de horizonte de expectativas que instala; puede también replegar el campo de experiencia sobre sí mismo, fracasar en dotar a los “actores” de nuevas disposiciones articulando nuevos dispositivos y confinarlos a un destino de “pacientes” que con impotencia soportan lo que les ocurre. En este sentido, el momento de *refiguración* no es la culminación de un proceso lineal y a su vez cada refiguración puede volverse una *prefiguración*. Si razonamos en términos de articulación de *escenas públicas* y de encadenamiento de *intrigas públicas*, notamos que cada secuencia produce un *horizonte de inteligibilidad y de normatividad* en el cual pueden inscribirse las secuencias posteriores, según diferentes modalidades de recepción. Esta configuración de un “orden simbólico”, para utilizar palabras de Gusfield (1981), no es arbitraria desde un punto de vista temporal. Por un lado, cada secuencia acota un campo de experiencia que configura el espacio de posibilidades de las acciones y de los acontecimientos por venir: hay un orden de consecución, con efectos de acumulación (del tipo *path-dependence*) y de aprendizaje, a veces de “liberación cognitiva”, que conduce al surgimiento de proyectos o de planes inéditos, pero a veces también de encierro en un universo de obsesiones (Stavo-Debaugé, 2010). Por otro lado, cada secuencia, al configurar sentido, acredita actores, distribuye poderes y fija disputas; en resumen: transforma el entorno y la comunidad que están en juego en la situación problemática. Este punto de vista de la historia del problema público como un encadenamiento proactivo y retroactivo de escenarios de actividades, ordenado secuencialmente en una intriga, permite elu-

dir el positivismo de los funcionalistas así como el nominalismo de los constructivistas, y a la vez preservar algunos de sus respectivos logros.

Esta concepción permite considerar que hay “problemas prefigurados” a la espera de expresión y configuración narrativa. Merton y Nisbet (1961) se consideraron capaces de detectar “problemas latentes”, cuyas “condiciones objetivas” estaban reunidas sin que se hubiese producido su “definición subjetiva”. Para evitar verse apresado en este callejón sin salida, una solución consiste en considerar que las situaciones tienen una forma de intriga *antes* de su configuración narrativa. “La vida no es una marcha o un flujo uniforme e ininterrumpido. Es comparable a una serie de historias, y cada una de ellas conlleva una intriga” (Dewey, 1934): nosotros somos sus actores o sus pacientes. En concreto, si podemos superar la prueba de perturbaciones que generan sentido (es decir que son significativos y portadores de una orientación), siempre se debe a que nos respalda la organización de la experiencia de situaciones, en la cual ya estamos en condiciones de identificar que algo no va. Así, el trabajo de problematización y de publicización no inventa una intriga *ex nihilo*: esta última se eleva sobre el fondo de una situación tensa entre un campo de experiencia y un horizonte de expectativas. En la medida en que somos presa de situaciones que tienen forma de intrigas, podemos esperar que tal o cual acontecimiento, aún no formulado, tematizado, problematizado, tenga la potencialidad de llegar a serlo. Si algunos miembros de una comunidad logran tener la experiencia de perturbaciones —es decir, de problemas latentes— que ante su mirada revisten cierta existencia, aunque no estén formulados o tematizados, es porque ya son presa de la “estructura de intriga” de lo que podría volverse una situación problemática: la “latencia” que aquí nos ocupa, en tanto forma de relación con la organización temporal de las situaciones, es imposible de reducir a “condiciones objetivas”.

De pronto, puede preservarse la intuición constructivista a propósito del carácter “creador” o “inventivo” del trabajo de problematización y de publicización, sin que por esto se la considere una postura nominalista o artificialista. Abordar la historia natural de los problemas públicos a modo de una triple *mimesis* permite subrayar la operatividad de la investigación, de la experimentación o de la discusión a las cuales se refiere Dewey: a partir de una perturbación indeterminada, elaboran paulatinamente una situación problemática, determinan a la vez los elementos que la componen y las relaciones entre esos elementos.

EL ORDEN PÚBLICO: ¿ORDEN EMERGENTE U ORDEN CEREMONIAL?

Como ya señalamos, un interrogante de gran importancia para una sociología de los problemas públicos se centra en la cuestión de la publicidad. Su análisis puede ser tributario tanto de la “aparición” de Arendt como de la *Öffentlichkeit* de Habermas, de la *accountability* de Garfinkel o de la “visibilidad” de Goffman (Cefaï, 2013b). El mundo social es una escena pública en que los actores deben hacer cuentas, dar cuenta de lo que hacen y rendir cuentas acerca de eso que hacen (Garfinkel, 1967). Este interrogante dio lugar a los análisis de la justificación en público, en Luc Boltanski y Laurent Thévenot (1989), o a los análisis de acontecimientos públicos, en Louis Quéré (1995, 1996). El proceso de publicización ocurre luego de las disputas sobre situaciones problemáticas: varios campos se enfrentan al dirigirse a terceros, espectadores u oyentes, pasibles de volverse a su vez actores por medio de una reversibilidad entre opinión pública [*public opinion*] y comportamiento colectivo [*collective behavior*]. Se confirma crucial esta estructura ternaria de lo público —al menos dos adversarios y un auditorio— que Dewey o Park habían señalado. La publicidad es el elemento y el medio de la experiencia democrática y republicana. Se despliega en contextos de disputa, en los cuales se enfrentan actividades de definición, de categorización, de medida, de explicación, de interpretación, de diagnóstico y de pronóstico, para dar cuenta de lo que está constituido como problemática e intentar encontrarle soluciones apropiadas. El testimonio personal, la entrevista periodística, la cuantificación estadística, la experimentación científica, la instrucción judicial, la profecía religiosa, la declaración política o la explicación sociológica son maneras de configurar un problema público, de atribuir causas y de imputar responsabilidades, y de iniciar acciones en nombre del público. Si intentamos esclarecer la constitución de los problemas públicos que salen a la luz en una comunidad política, se imponen dos grandes versiones que pueden además configurarse según las situaciones.

Por un lado, una *visión emergentista de los problemas públicos* sigue el rastro de los fenómenos de invención colectiva, aquellos que conducen al surgimiento de nuevos mundos sociales, a la configuración de nuevas instituciones y reglas de derecho, a la instalación de nuevos dispositivos de acción pública... La dinámica de publicización ya estaba pensada como un proceso de surgimiento de normas (Turner y Killian, 1964), pero engendra también artefactos técnicos, personajes dramáticos, conexiones sociales, experiencias situadas, series estadísticas, reivindicaciones colectivas,

acciones institucionales, etc. Desde este punto de vista, la sociología de los problemas públicos practicada en Chicago, y por quienes siguieron esa línea, en gran parte heredó el punto de vista pragmatista. Esta visión emergentista suele combinarse con el optimismo o el meliorismo de los progresistas estadounidenses. La encontramos en la teoría de los mundos sociales de Anselm Strauss o de Howard Becker. En otro contexto diferente, Louis Quéré (1982) o Jean Widmer (2004) habían tomado como base las concepciones de la “autoinstitución de la sociedad” de Cornelius Castoriadis (1975) o en la “invención democrática” propuesta por Claude Lefort (1981): la existencia de problemas que definir y resolver es propia de las colectividades capaces de reconocer su régimen de conflictividad y de historicidad, y por tanto en condiciones de autoorganizarse, autopensarse, autorreformarse y autogobernarse (con proporciones variables de autonomía y de heteronomía) proporcionándose instituciones para hacerlo (Cefaï, 2013). Esta recursividad les permite tener una *facultad instituyente* sobre ellas mismas (Widmer y Terzi, 1999, Widmer, 2010). La experiencia de los problemas está mediatizada además por formas culturales que le dan acceso a una realidad. Pero puede también deslizarse hasta incurrir en la negación de la realidad (Cottureau, 1999) y, mientras finge respaldarse en las investigaciones, alimentar proyectos imaginarios, algunos de los cuales llegan a la destrucción totalitaria del régimen político y de sus integrantes, en nombre de la posesión de la Verdad respecto de todos los problemas que definir y resolver. Sin llegar a semejantes extremos, los públicos no están exentos de delirio. Hay una vulnerabilidad del trabajo de problematización y de publicización que está anticipada y enmarcada por dispositivos científicos, jurídicos, mediáticos, políticos, administrativos, etc., que contribuyen con el funcionamiento de un régimen democrático. Pero nada, nunca, puede prevenir definitivamente contra la corrupción de la experiencia pública.

Por otra parte, en la dinámica de publicización puede percibirse la reafirmación o la *renovación y prórroga de un orden ceremonial*. Algunos procesos de resolución de problemas públicos parecen dar lugar a acontecimientos mediáticos, como misas solemnes (Dayan y Katz, 1996). Parecen actualizar dramaturgias y retóricas cuya función es la de un “ritual colectivo” (Moore y Myerhoff, 1977). Para Gusfield, las soluciones que la ciencia y el derecho aportan al problema de conducir alcoholizado designan así chivos expiatorios y sacrifican víctimas (Burke, 1945: 406) para la renovación y prórroga de un orden natural, moral y político. El modelo en que se inspira en parte Gusfield es el de Victor Turner, más que el propuesto por Dewey. La trayectoria del problema público discurre

entre diferentes etapas: la *brecha* corresponde al momento de ruptura o de transgresión; la *crisis* es el momento de desorden que puede conducir al caos si no se hace nada; la *reparación* y la *reintegración* corresponden al momento de despliegue de alguna arena concreta en que una acción pública, a la vez funcional y simbólica, controla la crisis y propone colmar la brecha, por medio de rituales de borramiento de la falta o de la mancha, de condena de la ofensa o del ofensor y de reafirmación del consenso normativo (Cefaï, 2009: 290-294). Esta propuesta es extremadamente fecunda, aunque consideramos que no debería ser generalizada: el análisis de los problemas públicos no tiene vocación de rebajar la ciencia y el derecho a su función ritual negando sus otros modos de obrar, ni de reducir el conducir alcoholizado a una ficción en el sentido de un mito o de una ideología. Son imaginables otras formulaciones, que limitan también la potencia de innovación inherente a la definición y a la resolución de los problemas públicos; por ejemplo, la existencia de “estructuras formales de publicidad” o de “gramáticas del hacer colectivo” que tienden a reproducirse de situación en situación. Lo que retenemos de esto es que la dinámica de problematización y de publicización distribuye lugares que ocupar, enuncia reglas que respetar y ratifica creencias que tener para que impere el orden público, y que todo eso no hace de forma arbitraria sino respetando lo que Gusfield denomina “culturas públicas”. Y que bien puede, a contracorriente de un proceso de reflexión y de emancipación colectiva, convertirse en celebración de una identidad nacional, del amor a la patria y de las virtudes de sus integrantes, y prohibir la invención de soluciones alternativas (véase el ya mencionado caso de Gondo, estudiado por Bovet y Terzi, 2012).

COMPROMISO PÚBLICO, ÉTICA Y POLÍTICA DE LAS CONSECUENCIAS

A menudo se invoca, en la herencia del pragmatismo, “una ética y una política de las consecuencias”, en contrapunto con la declaración de principios formales y abstractos o en lugar de la simple *Realpolitik*. ¿Pero qué entendemos por la palabra “consecuencias”? ¿Cómo la dinámica de publicitación ocasiona cadenas de consecuencias?

Desde la perspectiva de Dewey, tener en cuenta las consecuencias es el origen mismo de los públicos. Un público se constituye cuando ciertas personas perciben que son indirectamente afectadas por las consecuencias de transacciones en que no están implicadas y se esfuerzan por controlarlas. La experiencia pública conlleva un componente propiamente

ético: implica que la colectividad que se organiza tenga en cuenta las consecuencias potenciales de su acción para orientarla, minimizar sus impactos considerados negativos y maximizar sus efectos considerados positivos. Así, la organización de una experiencia pública supone que el público que se constituye comprenda que la situación con que se relaciona no se reduce al entorno que la rodea directamente y que sus integrantes tienen inmediatamente al alcance de la mano, sino que la modelan de modo indirecto transacciones a distancia. Dewey lo señala explícitamente cuando analiza la dinámica de las investigaciones iniciadas para elucidar situaciones problemáticas:

La situación presente no está situada ni se restringe a un acontecimiento que se produce aquí y ahora. Es una duración extensiva que abarca hechos pasados, presentes y futuros. Los juicios provisorios que concibo y que conciernen a lo que está ahora presente [...] son simples recursos en comparación con esta situación presente total (Dewey, 1938: 228).

Así, cuando de una acción decimos que está situada, eso de ninguna manera implica acotar su descripción y su análisis a las solas circunstancias presentes, *hic et nunc*. El trabajo analítico consiste, al contrario, en elucidar la situación tomada en consideración por los agentes, que puede revestir una extensión espacial y una duración temporal eminentemente variables. La situación no es entonces sólo una situación de copresencia, como en el *situational analysis* de Goffman (1982), sino un momento de *copertinencia* entre diferentes experiencias y actividades. La situación que definir y resolver se forma así en el cruce de una multiplicidad de procesos que no son inmediatamente perceptibles *aquí y ahora*, y se impone al suscitar cierto tipo de conducta que por contrapartida determinará el carácter problemático de la situación. En ese caso, el trabajo de investigación que iniciamos cuando nos enfrentamos a una situación problemática no es un simple asunto de “elección”, de “preferencia” o de “estrategia”; tampoco consiste en una sola actuación ritual, dramática o retórica: organiza perspectivas apropiadas a la situación, que marcan lo que tomamos en cuenta, elaboran la comprensión que tenemos de ella y los juicios que nos formamos al respecto. Esta dinámica de organización de la experiencia nos orienta en cuanto miembros de públicos afectados: la extensión de territorios y la amplitud de la duración que tomar en consideración dependen de ella. ¿A qué magnitudes de escalas hay que referirse para descubrir razones y anticipar consecuencias? ¿Qué mirar?

¿Adónde mirar? ¿Cuándo mirar? ¿Hasta dónde y hasta cuándo continuar la investigación de causas y efectos? Estas preguntas se les plantean a los actores mismos. De hecho, ellos se ven confrontados a la exigencia de situarse en un medio que toma forma y en cuyo seno deben aprender a identificar las prendas en pugna y las referencias de comprensión que tienen sentido públicamente, en ese caso específico y en ese momento dado. El investigador en ciencias sociales no tiene vocación de rivalizar con los integrantes de los públicos afectados, desacreditando sus perspectivas o señalando la ilusión, la mentira o la alienación y pretendiendo producir *la* verdad de su situación. Antes bien, tiene por tarea la de seguir la dinámica de problematización y de publicización de la situación y de restituir la manera en que aquella organiza el campo de la experiencia de los actores y de los espectadores que participan. Por ende, está más acá de una contraposición entre condiciones objetivas (las causas o las fuerzas externas) y definiciones subjetivas (lo vivido o lo sentido personal). Y si produce él mismo una investigación que cuestiona algunas de esas posiciones según un método científico, su investigación no tiene necesariamente la última palabra: trabaja en el seno de una red de perspectivas, y de perspectivas sobre perspectivas que organizan la experiencia pública. Su investigación puede preguntarse de qué lado está [*whose side are we on?*] (Becker, 1967) o elegir no estar de ningún lado [*to stay on side*], a la manera de la perspectiva irónica de Gusfield (1984); en todos los casos, no sustituye con su sistema de coordenadas el de los miembros del público, como harían el experto o el militante.

De pronto podríamos imaginar otra postura de compromiso, diferente de una posición de ingeniero-terapeuta de las disfunciones sociales, al estilo de Merton y Nisbet, pero también de las perspectivas de los radicales y activistas de la SSSP en los años sesenta o de la resueltamente escéptica y relativista de Gusfield. Esta postura pragmatista, inspirada en Dewey, estaría atenta a los momentos de cooperación de la investigación sobre los problemas públicos con los miembros del público (*mimesis 1* y *mimesis 3*) y a la manera en que participa en la reorganización de sus perspectivas, mientras se apoderan de algunas series de consecuencias para orientar su acción (Cefaï, 2010). Esta dinámica, difícil de aplicar, puede percibirse como un *proceso de politización*, en la medida en que la situación problemática no se indague como sólo un *campo de experiencia* en que se anticipan sus consecuencias plausibles o probables para la colectividad, sino como uno en que su configuración abra un *campo de acción* y dé resultados a la colectividad para actuar sobre ella misma, sobre su entorno y para intentar controlar su devenir. En efecto, el

público obtiene de la dinámica de la investigación su *capacidad de actuar*, es decir, especialmente de poder aprovechar los asideros [*affordances*] que una situación ofrece para comprometerse con ella, y también de poder desarrollar medios propios para controlar o interrumpir su desarrollo, a distancia, según una modalidad colectiva afín a lo que la literatura contemporánea denomina “*empowerment*”. El proceso de problematización y de publicización engendra capacidades para sentir, comprender, analizar, evaluar, “proyectarse hacia...”, “cooperar con...” y “comunicarse con...” que no existían antes. Para Dewey y, en términos generales, para los pragmatistas el desarrollo de esas capacidades va acompañado por la conquista de derechos, la formación de intereses, la invención de ideales y la adquisición de virtudes democráticas. Por supuesto, es cuestión de capacidades individuales, pero indisociables de transformaciones de una capacidad colectiva, propia del público. Y también las acompañan reivindicaciones de reasignación de recursos, derechos y poderes en la situación.

Esta perspectiva analítica además llama la atención sobre la hipótesis contraria: las dinámicas de problematización y de publicización que revisten una fuerza de despolitización. Al ocultar las consecuencias, omitir la atribución de causas y la imputación de responsabilidades, algunas maneras de llevar adelante las investigaciones privan a la colectividad de su capacidad de acción. La constitución de problemas públicos puede así suscitar fuertes movilizaciones colectivas pero conforme a una *modalidad despolitizante*, que restringe, o suspende, la capacidad de la colectividad afectada de cambiar el rumbo de las cosas o incluso la desalienta de considerar que está en condiciones de hacerlo. Lo mismo sucede cuando, en lugar de serenarse y armarse como actores, quienes padecen la situación problemática se encierran en un estatus participativo de “víctimas intranquilas”, sin que sepamos “de quién” o “de qué” (Bovet y Terzi, 2011).

Adoptar esa perspectiva invita a estudiar empíricamente el sentimiento de impotencia o desaliento al que muchos nos enfrentamos, en muchísimas áreas que van desde el calentamiento global hasta la liquidación de la crisis financiera; y fue posible gracias a Gusfield. Sucedió de forma bastante paradójica. Su libro, junto a la larga serie de trabajos que lo acompañaron, nos enseñó, mejor que cualquier otro, cómo surgen los problemas públicos, cómo se forman, se estabilizan, desaparecen, son reivindicados o negados, aclamados o rechazados. Y nos volvió sensibles, mejor que ningún otro, a la institución de una cultura pública fuera de la cual no hay experiencia posible. Lo hizo, sin embargo, con una postura irónica: pretendía mantenerse alejado [*stay on side*] mientras sabía que

no tomar posición es también tomar posición. Entonces estableció un distanciamiento respecto de lo que él llama los ritos y los mitos de la vida pública, ese “simbolismo secular” (Gusfield y Michalowicz, 1984) destinado a acompañar y a perpetuar un “orden simbólico”. Así, Gusfield (2000) dejó en evidencia las múltiples performances dramáticas y retóricas requeridas para persuadir, en una realidad ordenada, racional y dominable por las políticas públicas, la ciencia y el derecho. Nuestra crítica da un paso al costado: acepta el punto de vista de Gusfield, que por complejidad y elegancia se diferencia de muchos investigadores que aseguran pertenecer al constructivismo, pero cruza esta sociología de los problemas públicos con la filosofía de los públicos de Dewey (1927). Y esta crítica no renuncia a la cuestión de la validez cognitiva y normativa de las investigaciones, de las experiencias y de las evaluaciones, aquella que Gusfield había dejado en suspenso al deconstruir las puestas en escena (y en argumento) de la realidad ordinaria (Cefaï, 2009). Invita a pensar con Gusfield, y más allá, al reanudar lazos con la herencia del pragmatismo.

BIBLIOGRAFÍA

- Barbot, J. y Dodier, N. (2011), “De la douleur au droit. Ethnographie des plaidoiries lors de l’audience pénale du procès de l’hormone de croissance contaminée”, en Berger, M., Cefaï, D. y Gayet-Viaud, C. (comps.), *Du civil au politique. Ethnographies du vivre ensemble*, Bruselas, Peter Lang: 289-322.
- Becker, H. S. (1963), *Outsiders*, Nueva York, The Free Press [ed. cast.: *Outsiders. Hacia una sociología de la desviación*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2009].
- (1967), “Whose side are we on?”, *Social Problems* 14 (invierno): 239-248.
- (1974), “Labelling theory reconsidered”, en Rock, P. y McIntosh, M. (comps.), *Deviance and Social Control*, Londres, British Sociological Association - Tavistock.
- (comp., 1964), *The Other Side: Perspectives on Deviance*, Nueva York, Free Press.
- (comp., 1966), “Introduction”, en *Social Problems: A Modern Approach*, Nueva York, Wiley: 1-31.

- Berger, P. y Luckmann, T. (1966), *The Social Construction of Reality*, Garden City, Anchor Books [ed. cast.: *La construcción social de la realidad*, Buenos Aires, Amorrortu, 2001].
- Best, J. (comp., 1989), *Images of Issues: Typifying Contemporary Social Problems*, Nueva York, Aldine de Gruyter.
- Blumer, H. (1971), "Social problems as collective behavior", *Social Problems* 18, 3: 298-306.
- Boltanski, L. y Thévenot, L. (1989), *De la justification*, París, Gallimard.
- Bovet, A. y Terzi, C. (2005), "La composante narrative des controverses politiques et médiatiques. Pour une analyse praxéologique des actions et des mobilisations collectives", *Réseaux* 23, 132, 4: 111-132.
- (2011), "La dépolitisation de la politique", en Gross, A. y otros (comps.), *Au-delà de l'automne. Alternatives sur le plan intérieur et perspectives européennes*, Saint-Ursanne, Éditions le Doubs - Service Public: 167-175.
- (2012), "D'une catastrophe naturelle à une réussite humanitaire. Le traitement public des événements de Gondo en Suisse", en Cefaï, D. y Terzi, C. (comps.), *L'expérience des problèmes publics*, París, Éditions de l'EHESS: 293-320.
- Breviglieri, M. (2009), "L'insupportable. L'excès de proximité, l'atteinte à l'autonomie et le sentiment de violation du privé", en Breviglieri, M., Lafaye, C., y Trom, D. (comps.), *Compétences critiques et sens de la justice*, París, Economica.
- Breviglieri, M. y Trom, D. (2003), "Troubles et tensions en milieu urbain. Les épreuves citadines et habitantes de la ville", en Cefaï, D. y Pasquier, D. (comps.), *Les sens du public. Publics politiques et publics médiatiques*, París, PUF: 399-416.
- Breviglieri, M., Lafaye, C. y Trom, D. (2009), "Sociologie pragmatique et normativité de l'agir en public", en Breviglieri, M., Lafaye, C., y Trom, D. (comps.), *Compétences critiques et sens de justice*, París, Economica.
- Brunet, P. (2008), "De l'usage raisonné de la notion de 'concernement': mobilisations locales à propos de l'industrie nucléaire", *Natures Sciences Sociétés* 16, 4: 317-325.
- Burke, K. (1937), *Attitudes Toward History*, Nueva York, New Republic.
- (1945), *A Grammar of Motives*, Nueva York, Prentice Hall.
- (1966), *Language as Symbolic Action: Essays on Life, Literature, and Method*, Berkeley, University of California Press.
- Callon, M., Lascoumes, P. y Barthe, Y. (2001), *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, París, Seuil.
- Callon, M. y Rabeharisoa, V. (1999), "La leçon d'humanité de Gino", *Réseaux* 17, 95: 197-233.
- Castoriadis, C. (1975), *L'institution imaginaire de la société*, París, Seuil [ed. cast.: *La institución imaginaria de la sociedad*, Barcelona, Tusquets, 2007].
- Cefaï, D. (1996), "La constitution des problèmes publics", *Réseaux* 14, 75: 43-66.
- (2007), *Pourquoi se mobilise-t-on? Théories de l'action collective*, París, La Découverte.
- (2008a), "Vers une écologie des publics. Robert Ezra Park, l'opinion publique et le comportement collectif", en Guth, S. (comp.), *Modernité de Robert Ezra Park*, París, L'Harmattan: 155-188.
- (2008b), "Boire ou conduire, il faut choisir! La fabrique des problèmes publics", en Gusfield, J., *La culture des problèmes publics. L'alcool au volant: la production d'un ordre symbolique*, París, Economica: 219-318 [parcialmente retomado en la presente introducción].
- (2009b), "Comment se mobilise-t-on? L'apport d'une approche pragmatiste à la sociologie de l'action collective", *Sociologie et Sociétés* 41, 2: 245-269.
- (2010), "Un pragmatisme ethnographique. L'enquête coopérative et impliquée", en *L'engagement ethnographique*, París, Éditions de l'EHESS: 447-472.
- (2013a), "L'expérience des publics: institution et réflexivité. Sur la sociologie des problèmes publics 1/2", y "Opinion publique, ordre moral et pouvoir symbolique. Sur la sociologie des problèmes publics 2/2", *Espaces Temps.net*, 4 de marzo y 8 de abril, disponibles en <www.espacestemp.net>.

- (2013b), "L'ordre public. Micropolitique de Goffman", en Goffman, E., *Comment se conduire dans les lieux publics? Notes sur l'organisation sociale des rassemblements*, París, Economica: 209-290.
- Cefaï, D. y Becker, H. S. (2012), "La déviance comme problème social. Le tournant des années 1960"; versión castellana incluida en Márquez, A., Guerrero, J., Nardacchione, G. y Pereyra, S. (eds.), *Problemas públicos: perspectivas comparadas*, México, Ediciones del Instituto Mora (en prensa).
- Cefaï, D. y Pasquier, D. (2003), "Les sens du public", *Les sens du public. Publics politiques, publics médiatiques*, París, PUF: 13-59.
- Cefaï, D. y Terzi, C. (2012), "Présentation", en Cefaï, D. y Terzi, C. (comps.), *L'expérience des problèmes publics*, París, Éditions de l'EHESS: 9-47 [parcialmente retomado en la presente introducción].
- Cefaï, D. y Trom, D. (comps., 2001), *Les formes de l'action collective. Mobilisations dans des arènes publiques*, París, Éditions de l'EHESS, col. "Raisons Pratiques", n° 12.
- Chateauraynaud, F. (2004), "L'épreuve du tangible. Expériences de l'enquête et surgissement de la preuve", en Joseph, I., Karsenti, B. y Quéré, L. (comps.), *La croyance et l'enquête*, París, Éditions de l'EHESS: 167-194.
- (2011), *Argumenter dans un champ de forces. Essai de balistique sociologique*, París, Pétra.
- Chateauraynaud, F. y Torny, D. (1999), *Les sombres précurseurs. Une sociologie pragmatique de l'alerte et du risque*, París, Éditions de l'EHESS.
- Chelkoff, G. y Thibaud, J.-P. (1992), "L'espace public, modes sensibles. Le regard sur la ville", *Les Annales de la Recherche Urbaine* 57-58 (monográfico), *Espaces publics en ville*.
- Cottureau, A. (1992), "Esprit public et capacité de juger. La stabilisation d'un espace public en France aux lendemains de la Révolution", en Cottureau, A. y Ladrière, P. (comps.), *Pouvoir et légitimité*, París, Editions de l'EHESS, col. "Raisons Pratiques", n° 3: 239-273.

- (1999), "Dénis de justice, dénis de réalité: remarques sur la réalité sociale et sa dénégarion", en Dulong, R. y Gruson, P. (comps.), *L'expérience du déni*, París, Éditions de la MSH: 159-178.
- Dayan, D. y Katz, E. (1996), *La télévision cérémonielle. Anthropologie et histoire en direct*, París, PUF.
- De Munck, J. y Zimmermann, B. (comps., 2008), *La liberté au prisme des capacités. Amartya Sen au-delà du libéralisme*, París, Éditions de l'EHESS, col. "Raisons Pratiques", n° 18.
- Dewey, J. (1922), *Human Nature and Conduct*, Nueva York, Modern Library.
- (1927), *The Public and Its Problems*, Nueva York, Henry Holt [eds. casts.: *El público y sus problemas*, Buenos Aires, Ágora, 1958; *La opinión pública y sus problemas*, Madrid, Morata, 2004].
- (1934), *Art as Experience*, Nueva York, Minton, Balch & Co [ed. cast.: *El arte como experiencia*, Barcelona, Paidós, 2008].
- (1938), *Logics: The Theory of Inquiry*, Nueva York, Henry Holt and Company.
- (1989 [1949]), "Lettre à Albert G. A. Balz", incluida en *Knowing and the Known, The Later Works 1940-1952*, Carbondale, South Illinois University Press.
- Emerson, R. y Messinger, S. (1977), "The micro-politics of trouble", *Social Problems* 25, 2: 121-134.
- Fine, G. A. (ed., 1995), *A Second Chicago School? The Development of a Post-War American Sociology*, Chicago, Ill., University of Chicago Press.
- Fuller, R. y Myers, R. (1941), "The natural history of a social problem", *American Sociological Review* 3: 320-328.
- Gadamer, H.-G. (1965), *Wahrheit und Methode*, Tübingen, Mohr [ed. cast.: *Verdad y método*, 2 vols., Salamanca, Sígueme, 2010-2012].
- Garfinkel, H. (1967), *Studies in Ethnomethodology*, Englewood Cliffs, Prentice-Hall [ed. cast.: *Estudios en etnometodología*, México, Anthropos, 2006].

- Goffman, E. (1963), *Stigma: Notes on the Management of Spoiled Identity*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs [ed. cast.: *Estigma. La identidad deteriorada*, Buenos Aires, Amorrortu, 1998].
- (1982), "The interaction order", reproducido en *American Sociological Review* 48, 1, febrero de 1983: 1-17.
- Gove, W. (1970), "Societal reaction as an explanation of mental illness: An evaluation", *American Sociological Review* 35: 873-884.
- Gramaglia, C. (2010), "Les goélands leucophée sont-ils trop nombreux? L'émergence d'un problème public", *Études Rurales* 185, 1: 133-148.
- Gusfield, J. (1954), *Organizational Change: A Study of the Woman's Christian Temperance Union*, Ph. D. dissertation, Department of Sociology, University of Chicago.
- (1963), *Symbolic Crusade: Status Politics and the American Temperance Movement*, Urbana, Ill., University of Illinois Press.
- (1973), *Utopian Myths and Movements in Modern Societies*, Morristown, N.J., University Programs Modular Studies, General Learning Press.
- (1981), *The Culture of Public Problems: The Drinking-Driving Problem and the Production of Symbolic Order*, Chicago, University of Chicago Press [ed. cast. en el presente volumen].
- (1984), "On the side: Practical action and social constructivism in social problems theory", en Schneider, J. W. y Kitsuse, J. I. (comps.), *Studies in the Sociology of Social Problems*, Norwood, NJ, Ablex: 31-51.
- (1989), "Constructing the ownership of social problems: Fun and profit in the Welfare State", *Social Problems* 36, 5: 431-441.
- (1990), "My life and soft times", en Berger, B. (comp.), *Authors of their own Lives*, Berkeley, University of California Press: 104-129.
- (1992), "The scholarly tension: Graduate craft and undergraduate imagination", en McAloon, J. J. (comp.), *General Education in the Social Sciences: Centennial Reflections on the College of the University of Chicago*, Chicago, Ill., University of Chicago Press: 167-177.
- (1995), "Preface: The Second Chicago School?", en Fine, G. A. (comp.), *A Second Chicago School? The Development of a Postwar American Sociology*, Chicago, Ill., University of Chicago Press: ix-xvi.
- (1996), *Contested Meanings: The Construction of Alcohol Problems*, Madison, University of Wisconsin Press.
- (2000), *Performing Action: Artistry in Human Behavior and Social Research*, Nuevo Brunswick y Londres, Transaction Pub.
- (2003), "Action collective et problèmes publics. Entretien avec D. Cefaï et D. Trom", *Les sens du public*, París, PUF: 63-78.
- Gusfield, J. y Michalowicz, J. (1984), "Secular symbolism: Studies of ritual, ceremony and the symbolic order in modern life", *Annual Review of Sociology* 10: 417-437.
- Hacking, I. (2001), *Entre science et réalité. La construction sociale de quoi?*, París, La Découverte.
- Hazelrigg, L. (1986), "Is there a choice between 'constructionism' and 'objectivism'?", *Social Problems* 33, 6: S1-S13.
- Hennion, A. (2005), "Ce que ne disent pas les chiffres... Vers une pragmatique du goût", *Working Papers*, París, CSI-École des Mines.
- Holstein, J. y Miller, G. (comps., 1993), *Reconsidering Social Constructionism*, Nuevo Brunswick, Transaction Books.
- Ibarra, P. y Kitsuse, J. (1993), "Vernacular constituents of moral discourse: An interactional proposal for the study of social problems", en Holstein, J. y Miller, G. (comps.), *Reconsidering Social Constructionism*, Nuevo Brunswick, Transaction Books: 21-54.
- James, W. (1896), "The will to believe. An address to the Philosophical Clubs of Yale and Brown Universities", *The New World*, junio.
- Joas, H. (1997), *The Creativity of Action*, Chicago, University of Chicago.

- Joseph, I. (2007), *L'athlète moral et l'enquêteur modeste*, París, Economica.
- Kitsuse, J. (1980), "Coming out all over: Deviants and the politics of social problems", *Social Problems* 28, 1: 1-13.
- Kitsuse, J. y Cicourel, A. (1963), "A note on the uses of official statistics", *Social Problems* 11, 2: 131-139.
- Kitsuse, J. y Schneider, J. (comps., 1984), *Studies in the Sociology of Social Problems*, Norwood, N.J., Ablex.
- Kitsuse, J. y Spector, M. (1975), "Social problems and deviance: Some parallel issues", *Social Problems* 22, 5: 584-594.
- Koselleck, R. (1990 [1979]), *Le futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, trad. fr., París, Éditions de l'EHESS [ed. cast.: *Futuro pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*, Barcelona, Paidós, 1993].
- Latour, B. y Weibel, P. (2005), *Making Things Public: Atmospheres of Democracy*, Cambridge, MIT Press.
- Lefort, C. (1981), *L'invention démocratique*, París, Fayard [ed. cast.: *La invención democrática*, Buenos Aires, Nueva Visión, 1990].
- Lemert, E. (1951), *Social Pathology: A Systematic Approach to the Theory of Sociopathic Behavior*, Nueva York, McGraw-Hill.
- Lippmann, W. (1925), *Phantom Public*, Nueva York, Harcourt, Brace and Co. [ed. cast.: *El público fantasma*, Genuève Ediciones, 2011].
- Lolive, J. (1997), "La montée en généralité pour sortir du NIMBY. La mobilisation associative contre le TGV Méditerranée", *Politix* 11, 39: 109-130.
- (2006), "Des forums hybrides à l'esthétisation des espaces publics", *Cahiers de Géographie du Québec* 50, 140: 151-171.
- Lynch, M. (2011), "Ethnomethodology as a provocation to constructionism", en Denzin, N. y Lincoln, Y. (comps.),

- The SAGE Handbook of Qualitative Research*, Thousand Oaks, Sage: cap. 37.
- Mauss, A. L. (1975), *Social Problems as Social Movements*, Filadelfia, Lippencott.
- Mead, G. H. (1934), *Mind, Self, and Society*, Chicago, University of Chicago Press [ed. cast.: *Espíritu, persona y sociedad*, Barcelona, Paidós, 1982].
- Merton, R. K. y Nisbet, R. A. (1961), *Contemporary Social Problems: An Introduction to the Sociology of Deviant Behavior and Social Disorganization*, Nueva York, Harcourt, Brace & World.
- Micoud, A. (2007), "De l'expert-militant à l'être vivant sensible", *Cosmopolitiques* 15 (monográfico), *Esthétique et espace public*: 121-134.
- Micoud, A. y Peroni, M. (comps., 2000), *Ce qui nous relie*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- Moore, S. F. y Myerhoff, B. (1977), *Secular Ritual*, Assen y Ámsterdam, Van Gorcum.
- Paperman, P. y Ogien, R. (comps., 1995), *La couleur des pensées*, París, Éditions de l'EHESS, col. "Raisons Pratiques", n° 6.
- Park, R. E. (1955), "Sociology and the social sciences", en *Society*, Glencoe, The Free Press.
- Park, R. E. y Burgess, E. W. (1921), *Introduction to the Science of Sociology*, Chicago, Ill., University of Chicago Press.
- Peroni, M. y Roux, J. (comps., 2008), *Sensibiliser. La sociologie dans le vif du monde*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- Pollner, M. (1978), "Constitutive and mundane versions of labeling theory", *Human Studies* 1, 3: 269-288.
- Quéré, L. (1982), *Des miroirs équivoques. Aux origines de la communication moderne*, París, Aubier-Montaigne.

- (1995), "L'espace public comme forme et événement", en Joseph, I. (comp.), *Prendre place. Espace public et culture dramatique*, Paris, Plan Urbain: 93-110.
- (1996), "L'espace public comme lieu de l'action collective", *Mana* 2: 235-265.
- (2002), "La structure de l'expérience publique d'un point de vue pragmatiste", en Cefaï, D. y Joseph I. (comps.), *L'héritage du pragmatisme*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- (2003), "Le public comme forme et comme modalité d'expérience", en Cefaï, D. y Pasquier, D. (comps.), *Les sens du public. Publics politiques, publics médiatiques*, Paris, PUF: 113-134.
- (2007), "Expérience publique et action collective", ponencia presentada en las jornadas *Au delà des mouvements sociaux? Nouvelles perspectives dans l'étude de l'action collective: quelques questions pragmatiques/pragmatistes*, organizadas por D. Cefaï, L. Cardinal, G. Labelle y P. Hamel, 26 y 28 de septiembre.
- (2012), "Le travail des émotions dans l'expérience publique. Marées vertes en Bretagne", en Cefaï, D. y Terzi, C. (comps.), *L'expérience des problèmes publics*, Paris, Éditions de l'EHESS: 135-162.
- Quéré, L. y Terzi, C. (2011), "Some features of pragmatist thought still remain insufficiently explored in ethno-methodology", *Qualitative Sociology* 34, 1: 271-275.
- (2013), "Les fondements sensibles de l'expérience publique", Institut Marcel Mauss / Centre d'Études des Mouvements Sociaux, Occasional Papers, n° 12, disponible en <cems.ehess.fr/index.php?2683>.
- Ricoeur, P. (1983), *Temps et récit, I*, Paris, Seuil [ed. cast.: *Tiempo y narración I. Configuración del tiempo en el relato histórico*, México, Siglo XXI, 2004].
- (1986 [1971]), "Le modèle du texte: l'action sentée considérée comme un texte", en *Du texte à l'action. Essais d'herméneutique II*, Paris, Seuil: 183-211 [ed. cast.: *Del texto a la acción. Ensayos de hermenéutica*, Buenos Aires, FCE, 2010].

- Roux, J. (comp., 2000), *Être vigilant. L'opérativité discrète de la société du risque*, Saint-Étienne, Presses Universitaires de Saint-Étienne.
- Rubington, E. y Weinberg, M. (2002), *The Study of Social Problems: Seven Perspectives*, Nueva York, Oxford University Press.
- Scheff, T. J. (1966), *Being Mentally Ill*, Chicago, Aldine.
- Schneider, J. W. (1985), "Social problems theory: The constructionist view", *Annual Review of Sociology* 11: 209-229.
- Spector, M. y Kitsuse, J. (1973), "Social problems. A reformulation", *Social Problems* 12, 2: 145-149.
- (1977), *Constructing Social Problems*, Menlo Park, Ca., Cummings.
- Stavo-Debaugé, J. (2005), "Mobilising statistical powers for action against discriminations: The case of the United Kingdom", *International Social Science Journal* 183, 57: 43-55.
- (2010), "Dé-figurer la communauté? Hantises et impasses de la pensée (politique) de J.-L. Nancy", en Kaufmann, L. y Trom, D. (comps.), *Qu'est-ce qu'un collectif?*, Paris, Éditions de l'EHESS, col. "Raisons Pratiques", n° 20: 137-171.
- (2012), "Des 'événements' difficiles à encaisser. Un pragmatisme pessimiste", en Cefaï, D. y Terzi, C. (comps.), *L'expérience des problèmes publics*, Paris, Éditions de l'EHESS: 191-223.
- Sumner, W. G. (1906), *Folkways*, Boston, Ginn and Co.
- Terzi, C. (2003), "L'expérience constitutive des problèmes publics. La question des 'fonds en déshérence'", en Barril, C., Carrel, M., Guerrero, J. y Marquez, A. (comps.), *Le public en action. Usages et limites de la notion d'espace public en sciences sociales*, Paris, L'Harmattan: 25-50.
- Thévenot, L. (1999), "Faire entendre une voix. Régimes d'engagement dans les mouvements sociaux", *Mouvements* 3: 73-82.

- Tonnelat, S. (2012), "La dimension sensible des problèmes publics. La plate-forme d'observation du bayou et la viabilité d'un quartier de la Nouvelle-Orléans", en Cefaï, D. y Terzi, C. (comps.), *L'expérience des problèmes publics*, París, Éditions de l'EHESS: 163-190.
- Trom, D. y Zimmermann, B. (2001), "Cadres et institutions des problèmes publics. Les cas du chômage et du paysage", en Cefaï, D. y Trom, D. (comps.), *Les formes de l'action collective*, París, Éditions de l'EHESS, col. "Raisons Pratiques", n° 11: 281-315.
- Turner, R. y Killian, L. (1964), *Collective Behavior*, Englewood Cliffs, Prentice-Hall.
- Widmer, J. (2004), *Langues nationales et identités collectives*, París, L'Harmattan.
- (2010), *Discours et cognition sociale*, París, Éditions des Archives Contemporaines.
- Widmer, J. y Terzi, C. (1999), *Mémoire collective et pouvoirs symboliques*, *Discours et société* 1, Friburgo, Département Sociologie et Média - Université de Fribourg.
- Woolgar, S. y Pawluch, D. (1985), "Ontological gerrymandering: The anatomy of social problems explanations", *Social Problems* 32, 3: 214-227.
- Zask, J. (2000), *L'opinion publique et son double*, libro I, *L'opinion sondée*, París, L'Harmattan.

A David Riesman

Prefacio y agradecimientos

El procedimiento de presentación de un trabajo académico está expresado con pleno acierto en la máxima legal *res ipsa loquitur*: "la cosa habla por sí misma". Cualesquiera hayan sido sus motivos o sus intenciones, el autor deberá ser comprendido y juzgado dentro de los confines del texto. El hecho de que mi libro haya sido escrito (o no haya sido escrito) bajo la coerción de innumerables consideraciones relacionadas con mi actividad de catedrático no tiene mayor relevancia en lo atinente a su valor. El hecho de que la escritura de este libro haya sido financiada por el Departamento de Defensa de los Estados Unidos o por la herencia que legó una abuela generosa carece de importancia a la hora de examinar la lógica del texto o el carácter de las pruebas presentadas. Incluso el uso del pronombre personal no pasa de ser una afectación. La obra ya no me pertenece. Después de escribirla, el autor debe dar un paso al costado. Una vez publicado, el manuscrito se convierte en una creación de los lectores, y las palabras dejan de estar bajo el control de su inventor. El prefacio es, por lo tanto, un artilugio que permite albergar una última ilusión: la ilusión de que el manuscrito aún no es del todo ajeno a mí.

En mayo de 1971, el Observatorio Urbano del Condado de San Diego me pidió que realizara un estudio para el Departamento de Seguridad Vial de la División Autopistas del condado. El estudio, financiado por una beca federal otorgada a la División Autopistas del Estado de California, consistió en un análisis de las prácticas condenatorias en casos de conductores alcoholizados juzgados en los tribunales de San Diego y su relación con posteriores arrestos por la misma infracción. Varias consideraciones personales y organizacionales me llevaron a aceptar el estudio propuesto, aunque implicaba la modalidad de trabajo en equipo e investigación aplicada que, en líneas generales, yo había evitado hasta entonces en el transcurso de mi vida profesional. Me comprometí a redactar una propuesta, que luego fue aceptada, para un estudio que a mi entender sería aburrido, trillado e intelectualmente poco provechoso.

Espero que este libro sea el mejor testimonio de que mi opinión sobre el estudio y sus resultados era absolutamente errada.

El estudio inicial se concluyó en 1972 (Gusfield, 1972), pero este libro sólo conserva una ligera relación o un parecido menor con él. A partir de la experiencia de estudiar las actividades de la policía, los tribunales y los organismos de seguridad, comencé a sentir curiosidad e interés por las realidades comúnmente aceptadas del fenómeno de conducir alcoholizado. Todas las personas con quienes entré en contacto compartían esas realidades. En años anteriores yo había estudiado a fondo el movimiento de sobriedad (Gusfield, 1963a) y, por ende, estaba al tanto de las perspectivas sociológicas respecto de las acciones simbólicas. Pero el estudio de San Diego me llevó a plantearme un nuevo problema: ¿por qué razón el hecho de conducir un automóvil bajo los efectos del alcohol debe ser considerado un problema público? Este libro es parte del intento de responder esa pregunta.

Una beca otorgada por la Fundación Guggenheim en el bienio 1973-1974 me permitió comenzar a observar procedimientos de *probation* en los tribunales del condado de San Diego y en las escuelas para infractores. Para indagar el corpus de investigación tuve en cuenta cuáles de todas las afirmaciones taxativas respecto de los bebedores alcoholizados estaban justificadas, y comencé a leer y reflexionar sobre los temas que abarca el presente estudio. Durante ese período también empecé a escribir partes del manuscrito. Entre 1974 y 1977 proseguí la investigación con la ayuda de varias becas, otorgadas por la Junta de Investigación de San Diego de la Universidad de California, que me permitieron contratar asistentes y mecanógrafas. Durante el bienio 1977-1978 una beca del Programa Ley y Sociedad de la Fundación Nacional de la Ciencia (NSF)* me permitió completar la investigación que fundamenta este estudio y concluir el manuscrito. (Esa beca también me ayudó a realizar una investigación adicional en la materia.) El texto encontró su forma definitiva en el verano de 1979.

Este libro representa sólo una parte del estudio completo. Cuando terminé de escribir el manuscrito y di por concluido el trabajo etnográfico adicional me di cuenta de que el estudio completo contenía demasiado material para conformar un solo volumen. Por lo tanto, restringí este libro al análisis cultural, subordinando el análisis social estructural a la trama principal. Aquí el foco está puesto sobre los aspectos simbólicos de la formación del problema social. Los aspectos más estructurales del problema quedaron relegados a un futuro volumen.

Todos los aspectos de mis análisis sobre el fenómeno de conducir alcoholizado, desde el estudio inicial hasta la fecha, han informado e influido el texto que el lector tiene en sus manos. Reconozco que algunos de ellos han ayudado más en algunas etapas que en otras. Pero todos han contribuido a esta obra, aunque hayan formado parte de publicaciones pasadas o futuras. Estoy en deuda con Carol A. B. Warren, Jerold Cloyd, Steven Phillips, David Petraitis y Herbert Isenberg, mis asistentes de investigación en el estudio original llevado a cabo en San Diego. Mary Thoun, Peter Hayward y en especial Judith McIlwee ayudaron inmensamente en la investigación histórica. Joseph Kotarba y Paul Rasmussen realizaron gran parte de la investigación etnográfica en el estudio financiado por la NSF. Agradezco a todos ellos por las conversaciones, sugerencias, ideas e informes que, de un modo u otro, han sido piezas fundamentales en la composición de este libro.

Los colegas y los discípulos son parte indispensable del entorno intelectual del académico, aunque a menudo resulta difícil identificar debidamente cada instancia de ayuda y expresar en forma adecuada qué se debe a cada uno. El Grupo de Investigación Social de la School of Health de la Universidad de Berkeley, en California, nutrió mis ideas en numerosos coloquios, brindó servicios sustanciales por medio de su incomparable biblioteca especializada en estudios sobre alcoholismo y contribuyó en una miríada de maneras con incontables conversaciones y críticas. Estoy especialmente agradecido a Don Cahalan, Harry Gene Levine y Ron Roizen. Mi deuda con Robin Room, actual director del Grupo de Investigación Social, es demasiado grande para detallarla aquí. Más que cualquier otro, Robin fue mi guía, mi instigador y mi gurú en el pantanoso terreno de los estudios sobre alcoholismo. Su erudición es asombrosa y su aguda comprensión del problema no tiene parangón.

El intercambio epistolar y las conversaciones con H. Laurence Ross, Lawrence Freidman, Michael Overington, Stephen Wasby, Richard Brown, Richard Zylman, Bruno Latour y Norman Scotch también fueron provechosos. Mis colegas en la universidad —David Phillips, Jack Douglas, Fred Davis, Aaron Cicourel y Bruce Johnson— fueron especialmente pródigos en sugerencias y referencias. Dictar con Jacqueline Wiseman un seminario sobre alcoholismo fue esencialmente significativo para las ideas que luego integrarían este libro. Su profundo conocimiento sobre la investigación del alcoholismo la convirtió en una colega incomparable. Chandra Mukherji y Bennett Berger me brindaron su amistad incondicional e hicieron lecturas críticas del manuscrito que contribuyeron enormemente a mejorarlo. Y por eso les estoy profunda-

* Todas las siglas vinculadas con entes públicos o privados se mencionan en inglés. [N. del E.]

mente agradecido. Murray Edelman y John Kitsuse hicieron una lectura sensible y crítica del manuscrito original: sin ella cualquier libro sería deficiente en pensamiento y en estilo. Valoro inmensamente los aportes de todos estos colegas. Y en especial también estoy en deuda con mis estudiantes graduados, cuya buena disposición para debatir con su tutor es esencial tanto para ellos como para mí.

Como siempre, el personal de la biblioteca y las secretarías constituyen esa ayuda silenciosa que posibilita la realización de cualquier proyecto. Anita Schiller y Robert Westerman, de la biblioteca de la Universidad de California, en San Diego, fueron guías inmejorables para la compra, el hallazgo y la sugerencia de fuentes. Mis secretarías en diversas etapas de la investigación fueron invaluable: Sue Miller, Amy Silverberg y Ann Knight. Marlene Philley fue mi secretaria en el proyecto de la NSF y mecanografió el manuscrito original que posteriormente fue publicado como informe de esa institución. Agradezco de todo corazón su ayuda y su eficiencia. Dorothea Nero y Judith Sherer pasaron a máquina el manuscrito definitivo. Mignon Furquerson me ayudó con la bibliografía.

Estoy particularmente en deuda con diversas fuentes de financiamiento que contribuyeron a la realización de este proyecto. Aprovecho la oportunidad para expresar mi gratitud hacia Les Earnest, por entonces en el Observatorio Urbano del Condado de San Diego, y a Powell Harrison, en ese momento en el Departamento de Seguridad Vial de la División Autopistas del Condado de San Diego; a la Fundación Guggenheim y su personal; al Graduate Research Board de la Universidad de California, en San Diego; y a la NSF, especialmente a H. Laurence Ross, entonces director del Programa Ley y Sociedad. También deseo agradecer a Travelers Insurance Companies por haberme autorizado a publicar su aviso publicitario "Is putting drunk drivers behind bars the only way to teach them a lesson?" [¿Poner tras las rejas a los conductores ebrios es la única manera de darles una lección?], y al Consejo Nacional de Seguridad por el gráfico incluido en la edición de *Accident Facts* del año 1977. El aviso publicitario titulado "Alcoholism: The lonely disease" [Alcoholismo: la enfermedad solitaria] fue publicado con autorización de CareUnit Program, Comprehensive Care Corporation, Newport Beach, California.

Como siempre, Irma Geller Gusfield me brindó la compañía, el amor y el apoyo "sin los cuales nada de esto...". He dedicado el libro a David Riesman en reconocimiento por los años de amistad, ayuda y colaboración intelectual. Más que nadie, fue David quien me enseñó a observar.

Introducción

La cultura de los problemas públicos

El uso del automóvil es un microcosmos a gran escala de los problemas que crea el conflicto entre control y liberación en la vida cotidiana estadounidense. Los temas que engloba el uso del alcohol y del automóvil presentan las tensiones y los complementos característicos de un mundo, que cumple su deber y a la vez se relaja. Conducir ha acentuado las dificultades para mantener cerradas las fronteras entre el control y la liberación personales. El automotor contemporáneo es una pieza mecánica inherentemente peligrosa y, no obstante, su uso está bajo relativo poco control. Conducir un automóvil requiere un alto grado de coordinación motora, juicio racional y un nivel de habilidad que sólo se sostiene gracias a la práctica constante y la atención, dos cualidades mentales que a su vez requieren una actitud racional y una intención seria. Pero esta área de la existencia racional atraviesa el día y la noche, el trabajo y el juego. A diferencia del avión, el ferrocarril o el transporte público vehicular, no está a cargo de personal certificado, altamente capacitado y pago. El automóvil funciona como un accesorio más para satisfacer la amplia gama de nuestros gustos, nuestras maneras de vivir y nuestras tareas y aventuras diurnas y nocturnas.

Este libro se ocupa de observar cómo ciertas situaciones se vuelven problemas públicos, pero también trata sobre el hecho de beber alcohol y conducir. El caso específico nos informa sobre el macrocosmos, sobre el caso más general. En líneas generales, este es un libro acerca de la cultura —los significados públicos— y la estructura social —autoridad, control y desviación—. Es un libro que trata sobre las consistencias y las inconsistencias entre la ceremonia pública y el comportamiento rutinario. En particular, podríamos decir que también es un libro sobre los conductores, la policía, los jueces, los abogados, los científicos, los periodistas, los médicos y los funcionarios del gobierno; sobre cómo y por qué conducir un automóvil bajo los efectos del alcohol es un acto que se condena en el ámbito público y, sin embargo, se sostiene en el privado.

La introducción es un ritual de transición que posibilita que el lector se familiarice con el escritor: con su estilo, su perspectiva, su propósito.

Es un artilugio literario que me permite hacer que ustedes entren en este estudio. Si yo lo he escrito bien y ustedes lo leen bien, presentará lo que vendrá luego y anticipará la meta y el sentido de mi trabajo.

El término "ensayo de investigación" expresa tanto lo que este libro es como lo que no es. Es un libro de ideas generales que han sido desarrolladas y expresadas en el contexto de un tema y una experiencia específicos. El fenómeno que constituye el tema público de la ingesta de alcohol y la seguridad vial —el "problema de conducir alcoholizado"— propicia la creación de una perspectiva teórica para analizar los problemas públicos. Este libro no es un informe convencional sobre una investigación, tampoco un ensayo que proponga un sistema abstracto de ideas u observaciones teóricas que no esté basado en un objeto de estudio. Tal vez sea las dos cosas. Con la palabra "investigación" pretendo señalar que mis ideas están fundamentadas en una experiencia de análisis y descripción detallados de un corpus específico de información sobre un tema particular: conducir alcoholizado. Parte de esa información es original; otra parte es resultado de lecturas, actividades y exposición al campo de estudio. Con la palabra "ensayo" apunto al esfuerzo de crear una perspectiva teórica basada sobre el fenómeno particular de la investigación empírica, pero que aspira a una aplicación general y más amplia. En este caso, la información específica me limita menos de lo esperable en un informe de investigación, pero me constriñe más que en un ensayo de teoría abstracto. La puerta hacia mi nuevo libro está abierta. Pasemos al vestíbulo, por favor.

LA CONSTRUCCIÓN DE LOS PROBLEMAS SOCIALES: CÓMO SE VUELVEN REALES LOS FENÓMENOS

Existe una historia apócrifa sobre el filósofo estadounidense Morris Raphael Cohen. Se dice que, al iniciar de un curso sobre ética, planteó el siguiente problema a sus alumnos:

Supongamos que bajara un ángel del Cielo y le prometiera al pueblo de los Estados Unidos una invención maravillosa. [Ese invento] simplificaría sus vidas; permitiría que los heridos recibieran tratamiento rápido; disminuiría en gran medida el tiempo de los traslados; estrecharía los lazos entre las familias y los amigos, y crearía una vida tanto más fácil, cómoda y conveniente

que la hoy existente. Sin embargo, a manera de agradecimiento por este servicio extra prestado al bienestar humano, el ángel exigía que, cada año, 5000 estadounidenses fueran condenados a muerte y ajusticiados en la escalinata del Capitolio. Una vez planteada la cuestión, el filósofo preguntó a sus alumnos qué respuesta había que darle al ángel. Después de debatir el dilema ético durante un buen rato, el profesor señaló que en los Estados Unidos cada año morían más de 5000 ciudadanos en accidentes de tránsito.

Por supuesto que los temas públicos rara vez surgen de manera tan clara. Solamente en un seminario puede plantearse de manera tan hipotética y deliberada un problema filosófico. Los problemas vinculados con la mayoría de los temas de interés público surgen después de que se han puesto en movimiento los acontecimientos y los procesos. En la fábrica de Henry Ford no se llevaron a cabo seminarios sobre las consecuencias éticas del cambio tecnológico para decidir si el nuevo emprendimiento era una acción pública sensata que ameritaba continuarse. La evaluación tecnológica viene después.

LA PLURALIDAD DE LAS REALIDADES POSIBLES

Al comienzo debí afrontar el problema de nombrar el problema. Hablar del "problema de conducir alcoholizado" ya implica asumir el carácter del fenómeno (la seguridad vial) y definir que tiene cierta forma. Los problemas humanos no se presentan de pronto, completamente desplegados y anunciados, en la conciencia de los observadores. El solo hecho de reconocer que una situación es dolorosa requiere un sistema que permita categorizar y definir los acontecimientos. No todas las situaciones que las personas experimentan como dolorosas se vuelven asuntos de gestión pública ni metas de la acción pública. Tampoco tienen el mismo significado en todas las épocas y para todos los pueblos. Las condiciones "objetivas" rara vez son tan apremiantes o tienen una forma tan clara para generar espontáneamente una conciencia "verdadera". Quienes propugnan una u otra solución para un problema público ven su génesis en las consecuencias necesarias de los acontecimientos y los procesos; los opositores suelen acusarlos de "agitadores" que imponen una u otra definición de la realidad.

La existencia del "problema de conducir alcoholizado" es resultado de un procedimiento que construye al automóvil y los accidentes de tránsito

como un problema que debe preocupar a la sociedad, y respecto del cual deben pronunciarse y actuar los funcionarios públicos y las dependencias públicas. La ingesta de alcohol ya se ha percibido como un elemento importante en la génesis de esos accidentes o fatalidades, y ya se le ha acordado cierta importancia como blanco para la resolución del problema. Ese carácter de “blanco” no es algo dado, no está en la naturaleza de la realidad como *Ding an sich* [la cosa en sí]; por el contrario, representa un proceso selectivo entre una multiplicidad de realidades potenciales y posibles que se considera que afectan los accidentes de tránsito, ya sea que produzcan víctimas fatales o heridos. Antes del siglo XIX la ingesta de alcohol y la ebriedad rara vez se consideraban factores responsables de accidentes o de crímenes (Levine, 1978). El carácter problemático del “problema de conducir alcoholizado” es la primera preocupación del sociólogo interesado en explicar el carácter de los problemas públicos. Debe comprender su estatus como asunto de interés público en vez de aceptarlo como algo propio de la naturaleza de las cosas.

El sociólogo llega de este modo a reconocer que muchas situaciones y problemas humanos tienen historia: no siempre fueron contruidos o reconocidos como lo son hoy o como lo serán en el futuro. Lo que en nuestros días etiquetamos y vemos como “desorden mental” tiene una historia, a lo largo de la cual a ese mismo comportamiento se le atribuyeron distintos estatus en diferentes períodos: a veces fue valorado, y otras veces fue condenado y considerado irremediable. La posición que actualmente ocupa en la gama de las “enfermedades” médicas es otra manera de referirse a él. Las críticas recientes al concepto de “enfermedad mental” se fundamentan justo en la diversidad histórica acerca del tema (Rosen, 1968, Foucault, 1965, Rothman, 1971). Lo mismo ha ocurrido con el fenómeno actualmente catalogado como “pobreza” en la sociedad estadounidense. En determinados períodos de la historia occidental los pobres fueron objeto de reverencia; en otros, fueron objeto de condena. Durante la década de 1950 el tema de la pobreza era un asunto menor en la conciencia pública estadounidense. En los años sesenta, al haberse detectado muy pocos cambios en los niveles y la distribución del ingreso, pasó a ser parte significativa de las acciones públicas. Si antes “pobreza” era el término que definía el margen último de caída de la renta, en nuestros días se ha transformado primordialmente en un tema de distribución de la renta: una cuestión de igualdad, ya no de penuria (Matza, 1966, Bell, 1972).

Por lo tanto, una de las mayores aspiraciones de este ensayo es echar luz sobre el proceso que ha permitido que la asociación entre la ingesta

de alcohol y el hecho de conducir un automóvil se vuelva un problema público. En esto seguimos la apreciación de John Kitsuse y Malcolm Spector (1973): “el proceso por cuyo intermedio los miembros de determinados grupos o sociedades definen una ‘situación supuesta o posible’ [*putative condition*] como un problema es el tema de estudio distintivo de la sociología de los problemas sociales”.¹ Si me ponen contra las cuerdas para que resuelva el problema de conducir alcoholizado, sólo podré gritar: “¿Por qué lo pregunta?”.

EL CARÁCTER PÚBLICO DE LOS PROBLEMAS SOCIALES

Hace algunos años, pasé frente a la marquesina de un cine donde se leía *El matrimonio es asunto privado*.^{*} Y efectivamente lo es en la vida estadounidense actual. Los estadounidenses dedicamos mucha atención, mucho tiempo y mucho dinero a los problemas de las relaciones maritales. Día tras día se lamentan, aceptan o festejan los divorcios mediante comunicados públicos; pero las situaciones —que pueden percibirse como dolorosas, problemáticas o incluso inmorales— no resultan en acciones públicas destinadas a asegurar su solución. La felicidad matrimonial, las satisfacciones en la relación padre-hijo, la frustración sexual, el amor no correspondido y las decepciones en la amistad son algunas de las experiencias humanas más hondamente sentidas, y sus alegrías y pesares son causa y consecuencia de algunas de nuestras aspiraciones más profundas. Pero no existe ninguna dependencia pública que se ocupe de su rápida o benéfica satisfacción. Sólo en las comedias musicales los partidos políticos hacen campaña con plataformas que prometen brindar a todos amor y plenitud sexual.

Es útil establecer la distinción entre problemas públicos y problemas privados. Por eso prefiero la designación “problemas públicos” a “problemas sociales”. No todos los problemas sociales llegan necesariamente a ser problemas públicos. No todos se vuelven tema de conflicto o de controversia en la arena de la acción pública. No todos cuentan con dependencias que los atiendan ni con movimientos que trabajen para resolverlos. El hecho de que determinadas situaciones deban o no ser problemas

1 Véase también el mismo enfoque en Spector y Kitsuse (1977: cap. 5) y Blumer (1971).

* Título de un film de Robert Z. Leonard, estrenado en 1944. [N. del E.]

públicos suele constituir, en sí mismo, un tema fundamental. La cuestión del aborto es actualmente objeto de un enorme y amargo conflicto político en los Estados Unidos. Plantea la cuestión del lugar que debe ocupar la autoridad pública; si debe o no responsabilizarse por autorizar abortos privados y permitir a los ciudadanos el derecho a acceder a facilidades para practicar abortos. No hay que forzar la imaginación para percibir que el placer sexual tiene reservado un destino similar. Durante la última década, la insatisfacción sexual ha dado origen a una nueva ocupación, en constante crecimiento: el terapeuta sexual. Puedo imaginar el surgimiento, en el próximo cuarto de siglo, de un movimiento que definirá la desilusión o insatisfacción sexual como una enfermedad y la creación de un programa de gobierno que brindará terapia sexual como parte de la cobertura médica. Lo que puede ser notorio y visible en un período histórico puede no serlo en otro. Los temas y los problemas pueden aparecer y desaparecer intermitentemente de la atención pública. ¿Cómo es que determinado tema o problema adquiere estatus público, se transforma en algo en lo cual "alguien tendría que intervenir"?

Cuando se analiza el carácter público de un problema es vital reconocer, una vez más, las múltiples posibilidades de resolución. ¿Quién o qué institución obtiene —o a cuál le endilgan— la responsabilidad de "hacer algo" al respecto? Así como los fenómenos son pasibles de conceptualización como problemas de diversos modos, su carácter público los vuelve pasibles de diversas concepciones acerca de su resolución. Sólo en los últimos diez o quince años la seguridad vial pasó a considerarse una cuestión de responsabilidad del gobierno federal y la industria automotriz, mediante el desarrollo de estándares públicos para producir automóviles seguros.² La seguridad de la renta en la vejez ha dejado de ser principalmente una obligación familiar y personal. La legislación de seguridad social ha establecido la responsabilidad pública, gubernamental, respecto de ese tema.

El problema de la responsabilidad tiene dos dimensiones: una cultural y otra estructural. En el nivel cultural, implica cierta manera de ver los fenómenos. Establecer la responsabilidad de prevenir accidentes mediante leyes contra "conducir alcoholizado" implica entender esto último como la elección voluntaria de una persona. Considerarlo un problema médico implica una atribución de compulsión y enfermedad. En el nivel

2 Véase el análisis sobre la seguridad del automotor en el capítulo 1 de este libro.

estructural, sin embargo, establecer la responsabilidad involucra a diferentes instituciones y diferente personal a cargo de las obligaciones respecto del problema y las posibilidades de atacarlo. En este caso el cambio del parámetro de las definiciones causales, de las conceptualizaciones cognitivas, hacia otro parámetro entraña además implicaciones para las instituciones. La relación entre responsabilidad causal y responsabilidad política es, por lo tanto, una cuestión central para comprender cómo los problemas públicos toman forma y cambian.

En el caso de "conducir alcoholizado", ha involucrado a instituciones tales como la Iglesia, la Justicia y la policía, el gobierno, la medicina y el mundo de la ingeniería. El hecho de que exista una transición o un conflicto entre instituciones que reclaman autoridad (o rechazan que se les atribuya autoridad) para controlar el fenómeno de "conducir alcoholizado" nos lleva a reconocer las categorías en que ayer y hoy se lo ha conceptualizado, pensado y concientizado. Por ejemplo, considerar el problema del alcohol como una enfermedad mediante la metáfora de la medicina tiene consecuencias directas sobre el uso del cumplimiento de la ley para resolverlo. Afecta los reclamos de autoridad sobre el área y sobre las personas vinculadas con el fenómeno.

LA ESTRUCTURA DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS

Mi obsesión con los usos del conocimiento como fundamento de la autoridad en los problemas públicos surgió durante una de las primeras etapas de lo que llegaría a ser este estudio. En 1971 los funcionarios de seguridad vial del Condado de San Diego me pidieron que analizara la eficacia de las prácticas condenatorias de los tribunales en los casos de reincidencia de arrestos por conducir bajo los efectos del alcohol (Gusfield, 1972). Mientras realizaba ese estudio inicial llegué a la conclusión de que todas las partes con las que estaba en contacto —policía, infractores, jueces, abogados, colegas académicos, funcionarios del Departamento de Vehículos Motorizados— respondían a una idea de conducir alcoholizado que excluía terminantemente cualquier otra conceptualización o solución alternativa posible. Había otras maneras de "ver" el fenómeno, otros recursos pasibles de indagación como potenciales soluciones al problema. La definición del problema, que los participantes del mencionado proceso daban por sentada, me parecía problemática. Esta situación se transformó en algo que requería ser explicado y comprendido. Era posible una con-

ciencia alternativa, y este sociólogo asumió una doble tarea: desarrollar dicha conciencia y comprender cómo y por qué persistía la hasta entonces dominante.

Las personas con quienes hablé en el transcurso de ese estudio originario presentaban una visión bastante uniforme del problema. La ingesta de alcohol dificulta la conducción del vehículo y aumenta el riesgo de accidentes, heridas y muerte. Dado que esa ingesta aparejada con el conducir un vehículo "causa o provoca" accidentes automovilísticos, la solución al problema radica en implementar estrategias que tiendan a disminuir dicha ingesta o la disposición a conducir después de consumir alcohol. La estrategia con que se cuenta es la de convencer al bebedor de no ir al volante. El cumplimiento de la ley y el castigo, quizá complementados con un programa de educación vial, son pues los medios más útiles y aceptables para disminuir la cantidad de accidentes de tránsito vinculados con el alcohol. Algunos pensaban en términos más amplios y querían que quienes conducían luego de beber alcohol fueran clasificados como alcohólicos y tratados por su enfermedad.

Esta percepción homogénea de la ingesta de alcohol y el uso de automóviles constituye, en opinión de este sociólogo, una muy evidente forma de control social. Elimina el conflicto o la divergencia, al hacer que cualquier definición o solución alternativas resulten impensables. Esta implicación sutil e invisible de las ideas culturales es tal vez la forma más poderosa de restricción o control. A diferencia del conflicto de poder, pasa inadvertida. No podemos desear aquello que no podemos imaginar.

A comienzos de mi carrera académica yo había estudiado el impacto del Movimiento por la Sobriedad y la Ley Seca en los Estados Unidos (Gusfield, 1963a). Ese estudio me había sensibilizado respecto de otros modos de ver la cuestión del alcohol. Me llevó a cuestionar el carácter intensamente individualista que los casos que estudié y las personas que entrevisté a lo largo de mi investigación en los tribunales de San Diego durante el bienio 1971-1972 atribuían al tema de la seguridad vial y los conductores alcoholizados: las personas que analicé daban por sentado que los problemas de seguridad y consumo de alcohol eran esencialmente problemas de los individuos, de los automovilistas. Las explicaciones institucionales y la atribución de responsabilidades brillaban elocuentemente por su ausencia en la mente de los funcionarios, los observadores y los infractores.

Me impactaron de modo especialmente significativo tanto la falta de compromiso de los distribuidores de bebidas alcohólicas —dueños de bares, vendedores, fabricantes— como la imposibilidad o falta de voluntad

de las personas para percibir como un problema del transporte el problema de los conductores alcoholizados. Los fabricantes y distribuidores de bebidas blancas y cerveza casi nunca estaban representados en las conferencias, los encuentros, las clases y los comités que constituyen la agenda organizacional de las dependencias locales que se ocupan del problema del alcohol. Pero tampoco había representantes de la medicina, el gobierno, los organismos de planeamiento u otros grupos posiblemente interesados en el tema. Cuando yo me dirigía a las audiencias de todo el país como un supuesto "experto en estudios sobre el alcohol", casi siempre señalaba que la ciudad de San Diego había creado áreas hoteleras a lo largo de las principales autopistas interestatales. Todos los hoteles tenían bares abiertos al público; esos bares representaban un porcentaje importante de sus ingresos y no sólo dependían de los pasajeros allí alojados para obtener clientela. El automóvil era prácticamente el único medio de transporte para llegar o irse de esos bares en una zona de los Estados Unidos cuya amplitud geográfica hacía que el servicio de taxis fuera demasiado oneroso. La investigación sobre los conductores alcoholizados tampoco hablaba de medios y posibilidades de transporte alternativos; poco se sabía acerca de hacia dónde iban o desde dónde llegaban. Si bien esas preguntas eran parte de la orden de arresto estándar en esos casos, no se las consideraba un punto importante y las preguntas mal formuladas obtenían respuestas igualmente inconsistentes.³

Así, me di cuenta de que existían maneras alternativas de ser consciente del problema de conducir alcoholizado. Llegué a conceptualizar el tema de varias maneras diferentes, e incluso lo concebí en términos de sus consecuencias, no de sus causas (Gusfield, 1976). Era posible quitar del foco de atención la ingesta alcohólica y pensar en las lesiones o las muertes provocadas si uno se concentraba exclusivamente en prevenir esas lesiones o esas muertes, no el choque. Más tarde descubrí que había toda una literatura y un conjunto de programas y movimientos que ya hacían exactamente eso desde mediados de la década de 1960 (véase el capítulo 1).

Por supuesto que la imputación causal es de por sí ambigua y está abierta a múltiples atribuciones e imputaciones. Desde una perspectiva lógica, la ausencia de modos alternativos de transporte es tan causan-

3 En mi estudio acerca de San Diego notamos que en los formularios utilizados en los arrestos, el 70% de los consultados respondió que venía de su casa y el 80% dijo que estaba regresando a su casa.

te de conducir alcoholizado como el consumo de alcohol propiamente dicho. Ver los problemas públicos como la aplicación de ciertos valores a un conjunto objetivo de condiciones es poner el carro delante del conductor. Las condiciones son, de por sí, parte y parcela del proceso mediante el cual se atacan los problemas. Había una estructura de pensamiento y acción, de instituciones y grupos que contenía el problema y excluía automáticamente cualquier alternativa.

La idea de estructura implica un método para las cosas. Las ideas tienen estructura en tanto y en cuanto siguen reglas generalizadas de pensamiento. La conducta tiene estructura cuando respeta un método. Analizar los problemas públicos con la premisa de que están estructurados equivale a encontrar ese método conceptual e institucional en el que aparecen en la escena pública. Esta última no es un campo en el que todos pueden jugar en términos de igualdad: algunos tienen más acceso que otros, y mayor poder y habilidad para configurar la definición de los temas públicos. Además, no todas las ideas tienen como consecuencia problemas públicos.

La construcción social de los problemas públicos implica una dimensión histórica. Una misma condición "objetiva" puede definirse como un problema en determinado período y como todo lo contrario en otro. Pero el análisis de los temas públicos implica algo más que la mera idea de historicidad. Como bien sugiere mi experiencia con el estudio inicial, existe un patrón o parámetro que determina cómo los temas y los problemas surgen, salen a la luz y evidencian una estructura. En cualquier momento dado, no todos los involucrados en el tema tienen la misma capacidad de influir sobre la opinión pública; no todos poseen el mismo grado o clase de autoridad para ser fuentes legítimas de definición de la realidad de dicho problema, ni para asumir el poder legítimo de controlarlo, regularlo y proponer soluciones innovadoras. Describir la estructura de los problemas públicos es describir la manera ordenada en que las ideas y las actividades surgen en la escena pública.

El concepto de "estructura" se presta demasiado a creer en forma errada que los acontecimientos públicos poseen un carácter fijo, permanente e inmodificable. No es mi deseo adherir a esa interpretación. La "estructura" puede ser combatida y superada en cualquier momento por los grupos que intentan efectuar las definiciones de los problemas y la autoridad que los afectan. La implementación de la estructura puede volverse problemática en cualquier momento. La estructura es el proceso congelado en el tiempo como método. Es una herramienta conceptual para intentar volver comprensible ese proceso. Lo impor-

tante aquí para mi razonamiento es que no todo es situacional; las ideas y los acontecimientos están contenidos en un contenedor impreciso y cambiante.⁴

JUICIOS MORALES Y COGNITIVOS

En cuanto ideas y problemas de conciencia pública, tienen una estructura que entraña dos dimensiones: una moral y la otra cognitiva. El aspecto cognitivo consiste en las creencias sobre el aspecto fáctico de la situación y los acontecimientos que constituyen el problema: nuestras teorías y creencias empíricas sobre la pobreza, el desorden mental, el alcoholismo y otras cosas por el estilo. El aspecto moral permite que la situación sea considerada dolorosa, innoble o inmoral. Es lo que vuelve deseable la modificación o la erradicación de la situación, o lo que vuelve valiosa su persistencia.

La faceta moral de un problema sugiere un estado de la cuestión condenable desde la perspectiva moral de una persona. Aun las concepciones médicas de la enfermedad incluyen la advertencia de que la enfermedad no es preferible a la salud, de que el enfermo debería desear estar sano. Alguien que, guiado por el valor de la recompensa, opta por realizar un trabajo insalubre puede decidir, sin embargo, que la enfermedad es preferible a la salud. Los temas de igualdad, justicia y economía implican juicios de valor y moralidad.

Con todo, los acontecimientos y las situaciones también se evalúan cognitivamente. Se postula entonces el mundo de los hechos. El delito puede considerarse resultado de los hogares destruidos, la pobreza, la genética, la desorganización de la comunidad, o cualquier cantidad y tipo de variables. Significativamente, existen creencias sobre la alterabilidad de los fenómenos. Ciertos fenómenos existen, pero no deberían existir. El proceso de envejecimiento se considera fisiológicamente doloroso y no goza de aceptación en las sociedades contemporáneas, pero también es visto como algo inevitable e inalterable. Muchos también consideran que la desigualdad entre razas es dolorosa e inaceptable, pero creen que puede ser modificada. En eso radica su estatus de problema.

Si no tenemos una creencia cognitiva en su alterabilidad y un juicio moral sobre su carácter, el fenómeno no es un tema ni un problema.

⁴ El tema de la estructura y el proceso es central para las ciencias sociales. Acerca de un notable intento de debatirlo, véase Maines (1977).

En años recientes los biólogos comenzaron a considerar potencialmente modificable el proceso de envejecimiento y encararon su estudio. Tal vez llegue a ser un problema y la realidad del envejecimiento se transforme en centro de controversia pública. De momento no lo es. La realidad de un problema suele expandirse o contraerse conforme cambian los juicios cognitivos o morales al respecto. La composición de lo delictivo ha estado abierta a importantes debates a partir de fenómenos tales como el "crimen de guerra", el "delito de guante blanco", el "crimen sin víctimas" y la "delincuencia juvenil" (Quinney, 1971, Cressey, 1953, Platt, 1969, Schur, 1965).

LA PROPIEDAD DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS

Los conceptos de "propiedad" y "responsabilidad" son centrales para este trabajo y se han utilizado de una manera muy peculiar. Gran parte del estudio examina la atribución de responsabilidad por los problemas públicos, y por lo tanto los conceptos deben analizarse con sumo cuidado.

Desde el comienzo deslindaré tres aspectos del fenómeno de la responsabilidad. Denominaré al primero "propiedad", y analizaré los otros dos como dos tipos diferentes de "responsabilidad". El concepto de "propiedad de los problemas públicos" deriva del reconocimiento de que en las áreas de la opinión pública y del debate público no todos los grupos tienen igual poder, influencia y autoridad para definir la realidad del problema. A esa capacidad de crear la definición pública de un problema e influir sobre ella aludo cuando me refiero a "propiedad". La metáfora de la propiedad (casi siempre, esta palabra refiere a un bien inmueble) pretende enfatizar los atributos de control, exclusividad, transferibilidad y pérdida potencial que también caracterizan a la propiedad de bienes inmuebles.

He señalado que el estatus de problema de un fenómeno determinado suele ser, en sí mismo, un tema de conflicto, ya que las partes interesadas pelean por definirlo o impedir su definición como algo acerca de lo cual la acción pública "debería hacer algo". En todos los períodos históricos se ha reconocido que las cuestiones públicas específicas pertenecen al dominio legítimo de personas, roles y funciones específicas que pueden concitar la atención y la confianza de la opinión pública e influir sobre esta. Dichas personas, roles y funciones específicas gozan de una credibilidad de la que otras, que también intentan captar la atención públi-

ca, no gozan. Los propietarios pueden hacer reclamos y afirmaciones. Otros, ansiosos por obtener definiciones y soluciones del problema, recurren a ellos y se reportan ante ellos. Los propietarios tienen autoridad en el campo. Aunque otros grupos se les opongan, están entre aquellos que pueden hacerse escuchar por la opinión pública. Así, la Asociación Psiquiátrica de los Estados Unidos ha sido la propietaria del problema de la homosexualidad, y su respaldo o su oposición a la definición de la homosexualidad como un problema psiquiátrico han sido significativos. En cambio, tiene tanta menos influencia lo que opina al respecto la Cámara de Comercio.⁵

Diferentes grupos e instituciones tienen autoridad e influencia sobre diferentes problemas y en diferentes épocas. La órbita de control de la religión sobre la salud ha disminuido enormemente, mientras que la órbita de la medicina se ha expandido de manera notable en los países occidentales. En otra etapa de la historia de la organización social de la salud las autoridades eclesiásticas tenían gran poder e influencia; hoy en día ya no los tienen.

La historia del control sobre los problemas relacionados con el alcohol esclarece el concepto de propiedad en un área central para este estudio. Durante el siglo XIX y comienzos del siglo XX, en los Estados Unidos las iglesias protestantes blandían su poderoso báculo sobre los problemas de alcoholismo y proveían, ya fuese motu proprio o por intermedio de organizaciones aliadas, gran parte del material público acerca de la sobriedad y la Ley Seca. Cuando estas iglesias definían los legítimos enfoques cognitivo y moral respecto del consumo de alcohol, eran muchos los que escuchaban. Las iglesias protestantes, la Unión de Mujeres Cristianas por la Sobriedad y la Liga Anti-Saloon se ocupaban de que el consumo de alcohol fuera un tema importante en la agenda pública.

5 Esto concuerda con ciertas concepciones recientes que consideran que los problemas sociales son antes "actividades reivindicatorias" [*claim-making activities*] que una respuesta a las condiciones sociales (véase Spector y Kitsuse, 1977: cap. 5). Amitai Etzioni se refiere al poder en el área de los problemas sociales como "la capacidad de hacer prevalecer nuestra propia definición de lo problemático y lo que debe hacerse al respecto" (Etzioni, 1976: 146). Si bien el concepto de "propiedad" tiene mucho en común con el de "emprendedores morales" de Howard Becker, el primero destaca la eficacia de los grupos para ganar control y el rol que cumplen en la definición del problema propiamente dicho (véase Becker, 1963: 147-163; también Room, 1978).

Las iglesias llegaron a ser "propietarias" del problema de la bebida en la sociedad estadounidense. Fijaron la marcha y el marco de los debates. Las otras entidades que podrían haber competido por el título de propiedad brillaban por su ausencia. La profesión médica estaba mal organizada, y no podía hacerse escuchar para sugerir percepciones alternativas de los problemas relacionados con la bebida y la ebriedad. Lo mismo podía decirse de las universidades. Estaban lejos de ser autónomas de la influencia religiosa. Las ciencias estaban tanto menos organizadas y preparadas que en nuestros días para desempeñar un papel en los asuntos públicos. El esfuerzo del Comité de los Cincuenta, un grupo de ciudadanos particulares, por arbitrar el área duró menos que un suspiro. El gobierno era un receptor antes que un iniciador de políticas respecto del consumo de bebidas alcohólicas.

Con la Derogación de la Ley Seca, la autoridad de las iglesias para gobernar el gusto público fue "retirada". Más allá de los deseos y las intenciones de las organizaciones pro sobriedad y pro Ley Seca, ya no se consideró autorizada su voz. Sus pronunciamientos dejaron de concitar atención; por el contrario, eran "el golpe de gracia" para los defensores de las políticas que propugnaban el control del consumo de bebidas alcohólicas. La propiedad pasó a manos de las universidades, la profesión médica y los bebedores propiamente dichos. En los últimos años el gobierno ha ingresado en este campo, ya que se les ha endilgado a las dependencias federales la resolución de los problemas del alcoholismo (Room, 1978).

DESENTENDERSE DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS

Algunos grupos, instituciones y dependencias públicas están interesados en definir, afectar y resolver los problemas públicos. Otros pueden tener un interés especial en evitar la obligación de involucrarse en el proceso de creación o resolución del problema. Deliberadamente buscan rechazar los reclamos que señalan determinado fenómeno como problema suyo. Durante gran parte del período en que estuvieron activos los movimientos pro Sobriedad y la Ley Seca, las industrias de bebidas blancas y cervecera manifestaron poco o ningún interés en refutar las proclamas en favor de la sobriedad, prestaron poca o ninguna atención al tema y minimizaron la importancia del alcohol como causa de sufrimiento, delito y otros males públicos. Hoy en día manifiestan una distancia similar, aunque no expresada con palabras, respecto de los intentos de definir o solucionar los problemas asociados con el consumo de alcohol. El lema de los fabricantes de bebidas alcohólicas es "la culpa la tiene el hombre, no la botella". La industria de bebidas alcohólicas gasta poco y nada en investigar los proble-

mas relacionados con el consumo de este producto. No se proclama propietaria del problema y, tanto en la palabra como en los hechos, lo ignora.

De manera más o menos similar, el problema de la seguridad vial se caracterizó hasta no hace mucho tiempo por una desidia que no trajo beneficio alguno. La Administración Nacional de Seguridad en las Autopistas (NHTSA) fue creada en 1968. Antes de esa fecha, la seguridad del automotor estaba en manos del Servicio de Salud Pública a escala federal. A escala estatal solía ser una rama del departamento de vialidad o de vehículos motorizados. La industria automotriz, si bien ha patrocinado investigaciones sobre seguridad, no ha dedicado demasiados recursos a mejorarla. Antes de 1966 el monto que las compañías automotrices estadounidenses destinaban a investigaciones sobre seguridad era apenas una pequeña fracción de lo que invertían en investigaciones sobre estilos.⁶ Del mismo modo, hasta finales de la década de 1960 (véase el capítulo 1) la industria de los seguros desempeñó un rol secundario en el desarrollo o el financiamiento de investigación o educación sobre seguridad del automotor. El Consejo Nacional de Seguridad (NSC), que analizaremos a fondo en el capítulo 1, ha sido fuente de información pública y fuente de agitación, principalmente en lo que concierne a mejorar la educación de los conductores. La investigación más importante sobre seguridad vial, hasta finales de los años sesenta, fue patrocinada por el Ejército y por el Servicio de Salud Pública de los Estados Unidos (Senado de los Estados Unidos, 1966).

Las cuestiones de propiedad y desentendimiento de la propiedad están en gran medida relacionadas con el poder y la autoridad que pueden mostrar los grupos y las instituciones para ingresar, mantenerse fuera o evitar tener que ingresar al área pública. El poder de influir sobre la definición de la realidad de los fenómenos es una faceta de una política de la realidad. El senador Abraham Ribicoff lo expresó así durante las audiencias del Senado sobre la Ley Nacional de Tránsito en las Autopistas de 1966:

Creo que Detroit ha fomentado la idea de que todo el problema era "el loco al volante" [...] y les ha lavado el cerebro a los estadounidenses para que piensen que de por sí el automóvil

6 Esto se basa sobre una cantidad de información secundaria presentada por Ralph Nader en las sesiones del Senado y en su libro *Peligroso a cualquier velocidad* (Nader, 1972 [1965]: 280-290).

no desempeña papel real alguno en el campo de la seguridad (Senado de los Estados Unidos, 1966: 47).

Las observaciones de Ribicoff implican un conjunto de aseveraciones empíricas y una teoría acerca de cómo se forma la conciencia pública. Sin pretender juzgar de momento esas afirmaciones y esa teoría, diremos que las implicaciones de las observaciones son pertinentes. La forma de los problemas públicos se comprende mejor en el contexto, más amplio, de la estructura social en la que algunas versiones de la "realidad" tienen mayor poder y autoridad que otras para definir y describir esa "realidad". En este sentido —de responsabilidad— la estructura de los problemas públicos presenta una dimensión política. La existencia de un conflicto abierto y la presencia del debate vuelven manifiestas las políticas sobre el tema. La falta de conflicto puede ocultar los rasgos de la estructura que producen su ausencia, que impiden que otras formas contrarias de conciencia sean observadas. Contribuyen a lo que "todo el mundo sabe", a lo que se considera "sentido común": ese dar por sentado que transforma al mundo objetivo en vida experimentada. Esta ausencia de modos de conciencia alternativos es también el tema de análisis de la estructura de los problemas públicos. A menudo la aceptación de una realidad fáctica oculta los conflictos y las potencialidades alternativas posibles. El ignorar la multiplicidad de realidades oculta la elección política realizada.

RESPONSABILIDAD: CAUSAL Y POLÍTICA

La propiedad es una pieza en la estructura de los problemas públicos. Indica el poder de definir y describir el problema. Nos dice quién, pero no nos dice qué: no especifica el contenido de la descripción y la solución. Aquí se vuelve necesario agregar otros dos conceptos: responsabilidad causal y responsabilidad política.

EL DOBLE SENTIDO DE LA RESPONSABILIDAD

Decir que "el cáncer fue responsable por la muerte de alguien" es usar el término "responsabilidad" de manera diferente a cuando se dice que "los padres son responsables de impedir que sus hijos hagan ruido". El primer uso propone una explicación causal de los acontecimientos. El segundo busca a la persona o dependencia encargada de controlar una situación

o de resolver un problema. El primero responde a la pregunta "¿cómo es posible?". El segundo responde a la pregunta "¿qué hay que hacer?". El primero —la responsabilidad causal— es cuestión de creencia o cognición, es una afirmación de la secuencia que fácticamente responde por la existencia del problema. El segundo —la responsabilidad política— es cuestión de políticas. Afirma que alguna persona o alguna dependencia está obligada a hacer algo respecto del problema, a erradicar o aliviar la situación perjudicial.

El segundo uso se acerca al uso jurídico del término "responsable" en gran parte de la jurisprudencia anglosajona:

Por lo general en las discusiones sobre la ley, y ocasionalmente sobre la moral, decir que alguien es responsable de algún daño significa que según las reglas legales o los principios morales es al menos permisible, si no obligatorio, culparlo o castigarlo o exigirle compensación. En este uso [...] la expresión "responsable de" no refiere a la conexión fáctica entre la persona considerada responsable y el daño, sino más bien al hecho de ser pasible, bajo las leyes, de ser culpada, castigada u obligada a pagar. [...] No hay implicación de que la persona considerada responsable realmente haya efectuado o causado el daño (Hart y Honoré, 1959: 61).

El concepto político (o propio de las políticas) de responsabilidad tiene un espectro más amplio que el concepto jurídico, pero de todos modos se distingue de la explicación causal. En mi uso del término, la dependencia o la persona responsable es aquella a quien se le endilga la resolución del problema y quien recibirá la recompensa (o el castigo si fracasa en su empeño). Esperar que los organismos y las acciones del gobierno controlen la inflación es hacer políticamente responsables a los funcionarios públicos, someter a la respuesta electoral la continuidad o la finalización del problema económico, aunque no se considere que el gobierno es su principal causante. La profesión médica y la ciencia médica no son vistas como causas del cáncer sino como fuentes de una solución potencial. Los sacerdotes, los astrólogos, los ingenieros civiles y los sociólogos no son responsables por la cura del cáncer o la nefritis en la sociedad estadounidense, pero pueden serlo en otras sociedades.

LA PROPIEDAD Y LA ATRIBUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

Un tema primordial de este estudio es la relación entre estos tres aspectos de la estructura: propiedad, causalidad y obligación política. Si bien los tres pueden coincidir en una misma dependencia pública o en una misma persona, ese no es bajo ningún concepto ni necesariamente el caso. Muy a menudo los "propietarios" de un problema intentan trasladar a otros la obligación de comportarse de manera "apropiada" y, por ende, de aceptar la responsabilidad política de solucionarlo. Los "lobbies" ambientalistas, operando bajo una teoría de la responsabilidad causal que considera al automóvil como origen del "aire impuro", han usado su propiedad del problema de la contaminación para atribuir la responsabilidad política a la industria automotriz. El gobierno comparte esa responsabilidad cuando determina los estándares de emisión de gases producidos por los combustibles.

En el ejemplo del aire puro, la responsabilidad causal y la responsabilidad política están relacionadas. El diseño del automóvil es visto como causa y los responsables políticos deben hacerse responsables del error y repararlo. El movimiento pro Ley Seca fue el propietario del problema del alcohol durante la primera parte del siglo XX. Independientemente de la teoría causal de los problemas relacionados con el consumo de alcohol, el movimiento intentó atribuir la responsabilidad de solucionarlos a la industria cervecera y de bebidas blancas, lo logró y luego fracasó. El gobierno y la ley intervinieron, pero no para resolver el problema. La definición de los problemas relacionados con el consumo de alcohol, su causa y su cura fue obra de los programas del movimiento.⁷

La posición única del Estado lo convierte en figura clave a la hora de atribuir la responsabilidad. En algunos períodos históricos y para algunos temas puede ser una máquina procesadora que recibe opiniones en forma de demandas y trabaja en ellas hasta obtener políticas que respondan a esas demandas, funcionando como un agente bursátil de demandas inconsistentes entre sí e igualmente poderosas.⁸ Esto fue lo que ocurrió durante el período de la Prohibición o la Ley Seca, pero cada vez ocurre menos en numerosas áreas de la vida contemporánea. Hoy en día el Estado suele presentarse como un agente activo, como propietario de

los problemas que intenta resolver. Los funcionarios y las dependencias gubernamentales se ocupan de definir los temas públicos, de desarrollar y organizar las demandas que se les hacen, y de controlar y movilizar las actitudes y expectativas públicas:

Explicar la conducta política como una respuesta a necesidades, razonamientos y actitudes estables y percepciones empíricamente fundamentadas es por lo tanto simplista y engañoso. [...] El gobierno afecta la conducta principalmente porque configura la cognición de grandes números de personas en situaciones ambiguas. Contribuye a crear sus creencias acerca de lo que es apropiado, sus percepciones acerca de los hechos, y sus expectativas acerca de lo que debe hacerse (Edelman, 1971: 2, 7).

CONOCIMIENTO Y RESPONSABILIDAD

La estructura de los problemas públicos es, por lo tanto, un área de conflicto en la que un conjunto de grupos e instituciones, que a menudo incluye dependencias del gobierno, compiten y pelean por la propiedad de esos problemas o bien por desentenderse de ellos, por la aceptación de las teorías causales y por la atribución de la responsabilidad. En esa instancia el conocimiento y la política entran en contacto. El conocimiento es una parte del proceso, aporta una manera de ver los problemas que congenia o entra en contradicción con las distintas maneras en que se establece la responsabilidad política. Puede surgir de instituciones religiosas, de la ciencia, del folclore. Cualquiera sea su origen, la apelación al fundamento en los "hechos" tiene implicaciones para las soluciones prácticas a los problemas públicos.

Para analizar el problema de conducir alcoholizado examino las perspectivas teóricas y científicas emanadas de las universidades y los institutos técnicos que han contribuido a asignar responsabilidades causales. Estas perspectivas constituyen el "estado de la cuestión" en las explicaciones de los accidentes automovilísticos y promueven la concientización del problema de la seguridad vial. La propiedad de ese problema en diferentes (y a veces conflictivos) círculos de ocupaciones y dependencias jurídicas relacionadas con el consumo de alcohol es el escenario donde transcurre el drama. La condición de espectadoras y participantes ocasionales de las industrias de bebidas blancas, cervecera, automotriz y de seguros provee actores ausentes cuyas sillas vacías también exigen una

7 Véanse los análisis acerca del período de la Ley Seca en Sinclair (1963), Gusfield (1963a, 1968b) y Clark (1976).

8 Este es el modelo de políticas implícito en las teorías de los intereses grupales como determinantes de la política estadounidense (véanse Truman, 1951; Easton, 1963).

explicación. La interacción entre los elementos de propiedad, las teorías causales y las responsabilidades políticas es el núcleo central de este estudio. El quid de la cuestión política de conducir alcoholizado radica en la elección de una u otra teoría causal y de uno u otro *locus* de responsabilidad política. La conciencia del problema de conducir alcoholizado es mi tema.

En medio de temas tan profundos y apremiantes como la guerra, la igualdad humana y los crímenes violentos, el caso de los conductores alcoholizados puede parecer demasiado prosaico e insignificante para merecer la atención del lector sofisticado, ni siquiera mencionemos el tiempo y la energía del sociólogo maduro. Pero es precisamente esa cualidad prosaica e insignificante la que incita mi curiosidad debido a su importancia teórica. Si bien el caso de los conductores alcoholizados no despierta pasiones políticas, puede decirnos algo sobre cómo se produce el disenso. Que un tema aparentemente conectado con tantas muertes y lesiones provoque menos demandas de cesación o solución que la Guerra de Vietnam puede decirnos algo acerca de cómo surgen las demandas públicas. Así, "al desorientarnos, nos orientamos".

LA PERSPECTIVA CULTURAL ANTE LAS ACCIONES PÚBLICAS

La perspectiva que informa este estudio representa un alejamiento del enfoque característico de los sociólogos sobre el estudio de las acciones públicas. Tiene más en común con las orientaciones vigentes entre los antropólogos culturales y los críticos literarios que con aquellas que han marcado hasta no hace mucho los estudios sociológicos.

La visión de las acciones públicas como formas culturales puede explicarse analizando dos términos utilizados en este libro: "retórica" y "ritual". Esos términos fueron tomados de la literatura y la antropología. Describen la conducta como lenguaje y como drama. Por ende, su uso aparece como un aspecto de la cultura: de los sistemas de símbolos mediante los cuales se constituye y se expresa el significado (Sahlins, 1976; Geertz, 1973a). "Un sistema de significados simbólicos es un elemento de orden 'impuesto', por así decir, sobre la situación realista" (Parsons, 1951: 11). Como perspectiva generalizada de la conducta humana, la sociología ha enfatizado el carácter de "superestructura" del reino cultural, en tanto implicado, generado y sostenido por intereses humanos localizados dentro de las diversidades y jerarquías de la estructura social,

de la vida y la posición grupal. "Nuestra aspiración primaria", escribió Robert Merton en su artículo clásico sobre el inconformismo, "es descubrir cómo algunas *estructuras sociales ejercen una presión definida sobre ciertas personas, instándolas a adoptar una conducta inconformista antes que conformista*" (Merton, 1949 [1938]: 125-126; énfasis del original).

Esto no equivale a afirmar que no me interesa la cara estructural social de la moneda de la conducta. Cómo se afectan mutuamente la cultura y la estructura social es una pieza importante del rompecabezas de la vida social, y considero necesario realizar un análisis completo de ambas (A. Cohen, 1976). Sin embargo, prefiero abordar el fenómeno de conducir alcoholizado, y las acciones públicas vinculadas con él, manteniendo su estatus de formas culturales en la mira de mis bifocales. Sólo después de verlos como productos culturales podré analizar las relaciones estructurales.⁹

Hay entonces dos niveles en la vida social: aquel que se construye en el acto de hablar de ella, de definirla, de organizar nuestros pensamientos al respecto; y aquel que existe en la acción social propiamente dicha. El primero ofrece un conjunto de reglas ordenado, consistente y comprensible: una estructura social. Es lo que los sociólogos y otros pensadores construyen al describir una "sociedad". El segundo es la información en bruto de la existencia, los actos iniciales que nosotros mismos, en tanto seres humanos, clasificamos en tipos para poder pensar algo respecto de ellos. En su texto clásico acerca de las tierras altas de Birmania, Edmund Leach refleja la aguda discontinuidad entre esos dos niveles:

la estructura social de las situaciones prácticas (en contraste con el modelo abstracto del sociólogo) consiste en un conjunto de ideas sobre la distribución del poder entre personas y grupos de personas. Los individuos pueden tener, y de hecho tienen, ideas contradictorias e inconsistentes sobre este sistema. Pueden hacerlo debido a la forma en que son expresadas sus ideas. La forma es la forma cultural; la expresión es la expresión ritual. [...] En las situaciones de trabajo de campo, el antropólogo siempre debe tratar su material de observación *como si* formara parte de un equilibrio superior, pues de lo contrario

9 Si bien en este libro analizo algunos aspectos de la estructura social, estos serán tratados de modo más exhaustivo en un volumen futuro, provisoriamente titulado *Technics and Therapy: Studies in Alcohol Policy*.

la descripción se vuelve prácticamente imposible. Todo lo que pido es que la naturaleza ficcional de este equilibrio sea sinceramente reconocida (Leach, 1954: 4, 285).

Los dos términos –“retórica” y “ritual”– aparecerán aquí en contextos incongruentes. Cada uno será usado como término de referencia principal para describir un área en que sea poco familiar e incluso contradictorio. Ambos enfatizan la cualidad no utilitaria y no instrumental de los productos de la ley y la ciencia. Y es precisamente esta cualidad no instrumental, el carácter cultural de estos productos, la que otorga a esas áreas de la vida su consecuencia instrumental y cultural. Vale decir que presto más atención a cómo se constituye el sentido que a cómo se influye sobre la conducta.

La primera parte trata el producto de la ciencia –el “estado de la cuestión” en la investigación sobre conductores alcoholizados– como una forma de retórica. Describir la ciencia como retórica equivale a rebajar o ignorar su estatus de medio que conduce a un fin: una manera de determinar una realidad fáctica. Hace hincapié en la documentación de la investigación y en su presentación en las comunidades científicas y las áreas públicas como una forma de argumentación. Para completar la metáfora: analizo los documentos y las presentaciones públicas como performances, materiales que ponen en escena el fenómeno de conducir alcoholizado como un asunto cognitivo pero también moral.

Considerar la ciencia como una forma de arte significa, en la práctica, examinar su estilo, sus modos de persuasión y sus componentes ficcionales; en otras palabras, su sustancia literaria. Se acepta que la ciencia no es literatura. Pero yo la trato como si fuera literatura para sacar a la luz esos aspectos que se comprenden mejor con un análisis literario.

La importancia de este análisis cultural para la estructura social radica en comprender cómo la construcción de una realidad fáctica se apoya en la autoridad de la investigación y el estudio científico. Esa “realidad” posee una facticidad definitiva y consistente que permite el avance del control social sobre el fenómeno de conducir alcoholizado. La retórica artística de la ciencia ha producido un orden moral y cognitivo que parece ajeno y no sujeto a la decisión y el diseño humanos.

La segunda parte prosigue con el análisis de la autoridad y el drama, esta vez situándolos en el área de la ley. Es una historia de contradicciones: narra la brecha entre las intenciones formalmente enunciadas y las aspiraciones de las leyes y la jurisprudencia por un lado, y las rutinas diarias de los tribunales y la policía por el otro. Es una historia

de las estrategias implementadas para disminuir la cantidad de muertes y accidentes de tránsito que prueban ser ineficaces e inconsecuentes. Para la ley, conducir alcoholizado es un acto delictivo que difiere de las infracciones de tránsito ordinarias en cuanto a su estatus moral y a los castigos que se contemplan. Para la acción cotidiana, se parece más a una violación de tránsito que a un crimen. Los castigos legales aplicados son en verdad menos severos que los castigos contemplados y aconsejados. La ley sólo tiene un impacto disuasorio limitado respecto del fenómeno de conducir bajo los efectos del alcohol, un impacto limitado en cuanto a prevenir los accidentes que son objeto de atención.¹⁰

Los términos clave en la segunda parte son “mito” y “ritual”: la consideración de la ley como una forma estilizada de drama público cuyo impacto no sólo radica en sus consecuencias instrumentales en tanto medio utilitario hacia un fin. Como performance cultural en niveles de actividad formal y actividad rutinaria, la ley encarna y refuerza los significados. Crea autoridad en el día a día y legitima el control construyendo la imagen de un orden social y natural basado en el consenso moral. Presenta una versión pública del carácter ético y social del fenómeno de conducir alcoholizado, que tiene existencia propia como performance pública. El drama público crea una cultura pública cuya relación con la cultura privada es tan problemática como la relación de la obra teatral con la vida del público. En la segunda parte, el tema de la ley y la disuasión propicia el análisis de la performance pública como un esfuerzo por establecer una autoridad pública entre personas privadas.

LAS ILUSIONES DE AUTORIDAD

En los capítulos siguientes realizo algunas afirmaciones sobre los modos de autoridad y desarrollo una teoría general de los actos públicos en tanto portadores de significado. Estos sólo pueden describirse someramente en la introducción, pero es esencial hacerlo para que el material sustantivo pueda apreciarse dentro del marco propuesto por el autor.

10 Puede encontrarse un tema similar, que enfatiza la distinción entre cultura pública y cultura privada, en el análisis que hace Manning del trabajo policial (Manning, 1977).

Cuando describo como ilusoria la autoridad estoy creando intencionalmente una ambigüedad de significado. En un sentido, la autoridad es ilusoria porque sus fuentes son ilusorias. Los fundamentos del conocimiento sobre el fenómeno de conducir alcoholizado no son tan certeros, consistentes y constantes como afirman los expertos que impostan una voz de autoridad y sabiduría. La analogía entre los problemas del alcohol y la enfermedad es una metáfora; y su afinidad con otras afecciones médicas es una cuestión de criterio y de opción, no una verdad científica. La neutralidad moral que proclaman los técnicos oculta los valores éticos y políticos que subyacen al proceso.

La ilusión de autoridad tiene además otro significado, en que el hecho de la autoridad es ilusorio. La eficacia de las sanciones legales en tanto métodos que disuaden de conducir alcoholizado y previenen accidentes es más limitada de lo que las actas legislativas y judiciales que atiborran las bibliotecas nos inducen a pensar. El modelo médico de los problemas relacionados con el alcohol, cuidadosamente alimentado durante los últimos treinta años, no le ha otorgado a la medicina la voz cantante en la curación de esta enfermedad.

El problema de la autoridad presenta una tercera arista, especialmente en relación con el conocimiento pero también relevante para los temas de la ley y la disuasión. Este punto de vista deriva de las perspectivas sociológicas que sitúan en el centro de la acción humana la imagen del actor que interactúa con su entorno social y natural: seleccionando, eligiendo, tipificando, generalizando. Los teóricos seminales en este aspecto son George Herbert Mead (1934) y Alfred Schutz (1967). Lo que hace esta perspectiva es enfatizar el rol del actor humano en la creación y la construcción del mundo en que vive, en el trazado de la "febril, frenética y floreciente confusión" (en palabras de William James) de un universo consistente y metódico donde actuar. El concepto "etnometodología" incluye una teoría completa sobre el comportamiento humano. Sugiere que las personas comunes y corrientes —el *etnos*, el pueblo— también siguen una metodología y construyen un mundo lógico, consistente y operativo en términos teóricos. Dice Garfinkel: "Cada rasgo de sentido, de hecho, de método en cada caso particular de investigación, sin excepción, es un logro alcanzado por conjuntos organizados de acciones prácticas" (1967: 32).

Si se lo traduce de las páginas abstractas de la teoría a los actos particulares de hombres y mujeres, esto nos lleva a preguntar cómo las ilusiones de certeza, consistencia, eficacia o distanciamiento político y ético se construyen como realidades. Es una versión unilateral de la actividad

humana que sólo ve un estímulo externo y un animal que responde a él. Eso no es lo que ocurre en las áreas públicas —los medios de comunicación, los tribunales, los emprendimientos profesionales de los expertos, los estudios de los científicos—, donde la seguridad vial, el alcohol y el hecho de beber alcohol y conducir son tópicos de análisis y objetivos de políticas. El conocimiento y la ley no son mármoles relucientes a la espera de ser descubiertos en la playa por la mirada avezada de algunos hombres y mujeres. Los "hechos" del alcohol son escogidos entre el montón y limpiados, pulidos, destacados y ofrecidos como descubrimientos en el contexto de las consideraciones particulares y prácticas de sus descubridores.

EL SINUOSO ÁMBITO DE LO PÚBLICO

La última de las ilusiones es que la autoridad pública no es sino un puente hacia la conducta privada, un mecanismo por cuyo intermedio se intenta ejercer control. Esa ilusión es la premisa, como demostraré luego, que subyace a la desilusión de la ley como artificio disuasivo. Ha incitado a gran parte de la sociología a utilizar el estudio empírico para establecer la gran división entre las versiones oficiales de lo que es y lo que *realmente* es. Una buena parte del trabajo sociológico moderno ha consistido en demostrar que la cara limpia de las organizaciones, movimientos, gobiernos y otras formas de organización social esconde de la vista pública el costado sucio de la jerarquía, los intereses mezquinos y los antagonismos grupales.

El hiato entre las facetas pública y privada de la realidad es interesante o impactante o provocativo sólo cuando el observador espera o exige un enfoque más directo y asume que la autoridad pública es tan sólo un medio hacia un fin privado: el control del comportamiento de las personas. ¿Eso supondría que, en cambio o en suma, los actos públicos —las leyes, la legislación, los discursos oficiales, las descripciones de los medios masivos de comunicación, los folletos y otros mecanismos de acción pública— pueden considerarse *sui generis*, como eventos en y para sí, sin referencia alguna a sus posibles funciones como medios orientados hacia fines? Si dejáramos de lado la premisa que sostiene que el conocimiento en torno a los conductores alcoholizados —tal como lo reflejan las políticas gubernamentales y las opiniones de los expertos— expresa mucho acerca del hecho de conducir alcoholizado, y adoptáramos la premisa de

que en realidad dice mucho acerca de cómo se comportan los actores públicos respecto de ese fenómeno en la arena pública, ¿qué ocurriría? Si asumiéramos que la legislación y las decisiones de los tribunales especializados en el tema consisten en puestas en escena creadas para consumo público y no estrategias técnicas para controlar el abuso de alcohol y el uso del automóvil, ¿cómo quedarían paradas la ley y la legislación?

Como cualquier artefacto metodológico, esta forma de estudio —ahora llamada “análisis dramático”— dice más de lo que frecuentemente puede mostrar.¹¹ Pero utilizarla permite descubrir más cosas de las que se veían antes, cuando no se la utilizaba. Me atenderé a conclusiones menos radicales que las implicadas más arriba, aunque insistiré en que analizar el conocimiento y las políticas sobre conducir alcoholizado como formas de arte literario arroja una fuerte luz sobre algunos de los problemas que afectan la implementación de las políticas. Contribuye a revelar una serie de conflictos políticos y morales —que de otro modo pasarían inadvertidos— que las presentaciones públicas disimulan y camuflan.

Si bien la perspectiva dramática no ha sido bien desarrollada en las ciencias sociales ni tampoco aplicada al comportamiento social por los analistas literarios, su uso no es único ni novedoso. Erving Goffman (1956, 1974), al utilizarla para el análisis de la interacción, habilitó su uso en las ciencias sociales. Por mi parte, tomo como base el trabajo de varios escritores que la emplearon para analizar la política, entre otros Murray Edelman (1964, 1971). En mis primeros trabajos establecí una distinción entre los actos políticos instrumentales y los simbólicos (Gusfield, 1963a). Los actos instrumentales, como la legislación de seguridad social, afectan la conducta de forma directa. Los actos simbólicos “invitan a la consideración antes que a la acción manifiesta o pública” (Wheelwright, 1954: 23). En aquel momento no interpreté el movimiento a favor de la sobriedad y la Ley Seca como hitos políticamente significativos para controlar el uso del alcohol, sino como acciones ceremoniales que afectaban el estatus social de aquellos que apoyaban o rechazaban el estilo de vida abstemio y la condena moral del alcohol. En el presente estudio soy más consciente de la mezcla entre lo instrumental y lo simbólico, y tanto más

11 Una introducción general al análisis dramático consta en las antologías *Drama in Life* (Combs y Mansfield, eds., 1976) y *Life as Theater* (Brisset y Edgley, eds., 1975). *Police Work* de Peter Manning (1977) es un excelente ejemplo de análisis dramático aplicado al problema de los significados público y privado.

consciente todavía de la complejidad de las acciones simbólicas en tanto modos de construir y definir la conciencia pública.

Kenneth Burke, el crítico literario que fue figura seminal en el ámbito de la dramaturgia, nos enseñó a prestar atención al lenguaje metafórico mediante el cual se presentan los fenómenos; en este estudio analizo el conocimiento, la ley, la medicina y la tecnología como patrones o modelos culturales, como metáforas con las cuales se presenta una realidad.¹² Este método de análisis también depende de una metáfora, la del teatro. Ver las acciones públicas y las políticas públicas como teatrales equivale a hacer énfasis en sus aspectos rituales, ceremoniales y dramáticos. Equivale a ver las acciones públicas como obras de teatro, como un producto artístico, como algo que ha sido construido según las convenciones específicas de un género, de igual modo que las obras teatrales se ponen en escena a partir de convenciones sobreentendidas tanto por la audiencia como por los actores.¹³

Ver las acciones públicas como performances no niega los intereses grupales que las caracterizan, como ya señalé al encontrar intereses de estatus social en la cuestión de la sobriedad. Tampoco absuelve al sociólogo de buscar elementos instrumentales y que sirven a su propio interés en una conducta por lo demás simbólica y ceremonial. Las metáforas son importantes tanto por lo que ignoran al establecer puntos de diferencia como por lo que incluyen al forjar marcas de similitud.

Ahora también estoy mejor informado acerca del lenguaje y de la construcción social de la realidad de lo que estaba cuando, hace ya más de una década, desarrollé esa interpretación de la política simbólica. La creencia de que el lenguaje y la lógica son analizables sólo como medios de hacer declaraciones sobre el mundo fáctico ha soportado muchas críticas en los últimos años, tanto bajo la influencia de J. L. Austin y otros filósofos del lenguaje como por parte de retóricos y lingüistas (Austin, 1962, 1971 [1963], Perelman y Olbrechts-Tyteca, 1969 [1958], Jakobson, 1966 [1956]). Ver que el lenguaje puede ser acción en sí mismo es crucial para mi interpretación del gran teatro de la vida pública como modos

12 Kenneth Burke utiliza este método en muchas de sus obras, pero no tiene ningún libro de teoría al respecto. Creo que la mejor introducción al “dramatismo”, como él lo llama, es su *A Grammar of Motives* (1945). Existe una vasta literatura sobre la metáfora, que en parte analizaremos en el capítulo 3 de este libro.

13 Elizabeth Burns ha probado las similitudes específicas entre la conducta humana y la conducta teatral en su libro *Theatricality* (1972).

de presentación del hablante. Decir que "hay nueve millones de alcohólicos en los Estados Unidos" es algo más que una declaración numérica; es una expresión de la preocupación del hablante por la cuestión del alcohol y también expresa su compromiso con la gravedad del tema.

La conciencia pública es entonces testigo de las acciones de los responsables políticos, expertos y periodistas. Las reglas de la actuación pública "en el proscenio" no son las mismas que rigen la conducta privada "detrás de escena". En su conducta en la arena pública crean un orden y una coherencia de los que dotan a la "sociedad". La autoridad pública se compromete a preservar la ilusión de un universo predecible, consistente, y moralmente controlado; un universo en el cual los hechos relacionados con conducir alcoholizado son claros. Hay consenso respecto de quiénes son los héroes y quiénes los villanos, y pueden implementarse políticas porque los fundamentos morales y racionales de la autoridad son evidentes y pueden detectarse. Jack D. Douglas ha expresado bien este punto de vista:

En una sociedad tan incierta y conflictiva, la creencia en un conjunto absolutista de reglas morales es importante no sólo porque tranquiliza y porque nos ayuda a controlar nuestras pesadillas de caos y violencia social, sino también porque ayuda a los individuos implicados en la acción política a resolver los problemas fundamentales de la construcción del orden [...] la creencia en que una sociedad racional y ordenada es posible y ya existente genera en los individuos la creencia de que sus intentos por construir un orden social serán exitosos (J. D. Douglas, 1971: 308).

Haciendo énfasis en lo utilitario y lo racional, la ciencia social ha buscado reemplazar, en las políticas públicas, el misticismo, la irracionalidad y el conflicto ciego por la razón, el conocimiento y el método científico. Este estudio es menos entusiasta en cuanto al éxito de esa actitud iluminista. La descripción de Peter Gay respecto de la confianza y la "miopía ideológica" de los *philosophes* del Iluminismo es por demás apropiada: "Nunca descartaron del todo esa ilusión última y obstinadísima que atormenta a los realistas: la ilusión de estar libres de ilusiones" (Gay, 1966: 27).

PARTE I

Retórica y ciencia: la creación del orden cognitivo

1. La organización de la conciencia pública

¡Retórica y ciencia! El título impone una contradicción obvia. La ciencia es el descubrimiento y la transmisión de un estado de cosas verdadero. La retórica es el arte de la persuasión. Aristóteles la definió como "la facultad de observar, en cualquier caso dado, aquello que es apto para persuadir" (*Retórica*, 1355b; ed. 1941: 1329). La persuasión es un arte que habitualmente se atribuye a los políticos, los publicistas y los artistas, pero no a los científicos. Se la asocia con aquellos hombres y mujeres que intentan inducir a la gente a la acción. "Principalmente se trata de provocar una condición antes que de descubrirla o ponerla a prueba" (Bryant, 1965: 18; véase también Winterowd, 1968: 14). La persuasión fue un arte perfeccionado por los sofistas que actualmente se manifiesta en las nefastas artes de la publicidad, la propaganda y las campañas políticas. Son estas, no los científicos ni los expertos técnicos, las que necesitan la retórica para producir efectos deliberados en la audiencia. El científico informa sus hallazgos y el técnico aplica esos descubrimientos para resolver problemas. ¿Acaso la ciencia no vino al mundo para reemplazar a la retórica?

No obstante, como señalara Alvin Gouldner, los cánones científicos de racionalidad y evidencia proveen un sistema para reclamar autoridad y establecer conclusiones y técnicas. Confieren legitimidad a los portadores de prescripciones científicas. El debate moderno sobre la ideología es partícipe de esta distinción en sus modos de forzar la legitimidad:

De este modo, la ideología conllevaba el surgimiento de un nuevo modo de discurso político: un discurso que buscaba la acción pero no lo hacía invocando meramente la autoridad o la tradición, o pura y exclusivamente a través de una retórica emotiva. Era un discurso que predicaba la idea de fundamentar la acción política en la teoría secular y racional, [...] en las políticas modeladas por el discurso racional en la esfera pública, y postulaba que podía mobilizarse el apoyo mediante la retórica de la racionalidad (Gouldner, 1976: 30).

Tanto la ciencia como la ideología se basan sobre una cultura de discurso cuidado, una de cuyas reglas principales establece la *autofundamentación*, esto es, que [...] [las conclusiones] del hablante no requieran otras premisas que aquellas que él mismo ha articulado (Gouldner, 1976: 42).

La ciencia, los pronunciamientos científicos, los programas técnicos y las tecnologías aparecen como respaldos a la autoridad, y a la contrautoridad, otorgándole a un programa o a una política el barniz de estar validado por naturaleza, fundado sobre un proceso neutral, mediante un método que garantiza certeza y precisión. El aviso publicitario reproducido en la figura 1 muestra cómo se utiliza un estudio o un informe científico para respaldar un argumento.

En este aspecto de la ciencia y la tecnología me concentraré en la primera parte: las maneras en que la ciencia provee argumentos convincentes. Examinar el conocimiento científico y técnico desde el punto de observación o perspectiva de la retórica equivale a verlo como una forma de argumento y a preguntarse por las técnicas y métodos mediante los cuales se obtiene alguna afirmación. "El objeto de la teoría de la argumentación", escribieron Perelman y Olbrechts-Tyteca, "es el estudio de las técnicas discursivas que nos permiten inducir o aumentar la adhesión de la mente a las tesis presentadas para su aprobación" (Perelman y Olbrechts-Tyteca, 1969 [1958]: 4). Por mi parte, afirmo que es útil pensar las presentaciones científicas de la investigación en torno a los conductores alcoholizados; no como un material que busca suscitar aprobación, sino como una forma de retórica calculada para inducir una creencia. Examinaré cómo ese mundo fáctico es presentado a importantes auditorios en la arena pública, y creído por ellos. Los programas de control dependen, en parte, de la creencia voluntaria en una realidad cierta y consistente establecida por un método válido e inequívoco. Me centraré en la construcción de esa realidad como fundamento de la autoridad.

Las formas más sutiles de control social son aquellas que menos reconocemos como tales. Precisamente porque las categorías de entendimiento y sentido proveen una restricción muy poderosa a lo que experimentamos y a lo que luego pensamos sobre esa experiencia, tanto que nos impiden tomar conciencia de maneras alternativas de concebir los eventos y los procesos. Ya que nos conducen a "ver" las formas acostumbradas como la única realidad, minimizan y oscurecen los posibles conflictos y las decisiones volitivas que han contribuido a construir esa "realidad".

Figura 1. "¿Poner tras las rejas a los conductores ebrios es la única manera de darles una lección?" (aviso publicitario)*



Is putting drunk drivers behind bars the only way to teach them a lesson?

There are many ways to punish drunk drivers. Jail them, fine them, suspend their licenses, or sometimes all three.

One of these, says the California Department of Motor Vehicles, appears to have a particularly strong educational effect.

The department recently studied a group of drivers with multiple drunk driving convictions who received various combinations of punishments. Drivers who lost their licenses in addition to fines or jail had better records when they got their licenses back. Over six years, they had 40% fewer reckless driving convictions, fewer crashes and fewer moving violations than drivers who kept their licenses.

The agency doesn't see suspension as a panacea. But for the moment, it seems the best lesson for drinkers should include license suspension.

A lot of people think there's nothing much to be done about the problem of drunk driving. But that's no reason to stop trying. We'd like to know what you think. Just write The Travelers Office of Consumer Information, One Tower Square, Hartford, Connecticut 06105. Or dial, toll-free, weekdays from 9 to 5 Eastern Time, 800-243-0391. In Connecticut, call collect, 273-6565.


THE TRAVELERS
Raising our voice, not just our rates.

The Travelers Insurance Company, The Travelers Indemnity Company, and Affiliated Companies, Hartford, Conn. 06183

Fuente: *Newsweek*, 17 de abril de 1977.

* "Hay muchas maneras de castigar a los conductores ebrios. Encarcelarlos, multarlos, suspender sus licencias, o en algunos casos las tres a la vez. El Departamento de Vehículos Motorizados de California afirma que una de ellas parece tener un efecto educativo de particular intensidad. Esa repartición ha estudiado recientemente a un grupo de conductores con múltiples condenas por conducir ebrios, que ha recibido diversas combinaciones de castigos. Algunos conductores que han perdido sus licencias, además de recibir multas o ir a prisión, han demostrado mejores desempeños al recuperar sus licencias. A lo largo de seis años, han tenido un 40% menos de condenas por conducción imprudente, menor incidencia de choques y de infracciones de tránsito que los conductores que conservaron sus licencias. La agencia no ve como una panacea esa suspensión. Con todo, según parece, la mejor lección que de momento pueden recibir los bebedores debe incluir la suspensión de la licencia. Mucha gente piensa que no es posible hacer gran cosa con relación al problema de los conductores ebrios. Pero no hay motivo para dejar de intentarlo. Nos gustaría conocer su opinión." [N. del E.]

Zygmunt Bauman, argumentando a favor de un programa socialista orientado hacia la revisión cultural, esclarece el tema de la conciencia dominante y la conciencia alternativa:

La cultura dominante consiste en transformar en improbable todo lo que no es inevitable [...] una sociedad sobre represiva es aquella que efectivamente elimina cualquier alternativa a sí misma y por lo tanto renuncia a los despliegues espectaculares, teatrales de su poder (Bauman, 1976: 123).

Las heridas autoinfligidas no son menos pasibles de análisis de este tipo que los programas políticos más teatralmente exaltadores. En 1968, el Departamento de Transporte envió al Congreso de los Estados Unidos un informe sobre consumo de alcohol y seguridad vial, tal como lo requería la Ley Nacional de Seguridad en las Autopistas de 1966. El informe comenzaba con un resumen de dos párrafos que reflejaba, y sigue reflejando, la sabiduría convencional sobre el tema de los accidentes automovilísticos y el consumo de alcohol:

El consumo de alcohol por parte de conductores y peatones provoca unas 25 000 muertes y un total de al menos 800 000 choques cada año en los Estados Unidos. Especialmente trágico es el hecho de que gran parte de las vidas perdidas, los daños en partes del cuerpo y en la propiedad involucra a víctimas completamente inocentes. [...] Todas las investigaciones competentes han demostrado que el consumo inmoderado de alcohol es causa fundamental de los accidentes en las autopistas, especialmente de los más violentos. De hecho, contribuye a generar casi la mitad de todos los choques que ocurren en las autopistas, y en porcentajes apreciables de los tanto más numerosos accidentes de tránsito no fatales (Congreso de los Estados Unidos, Comisión de Obras Públicas, 1968: 11).

Los "hechos" descriptos en estos párrafos no llegan a la conciencia de los observadores como una experiencia natural y autoevidente. En su surgimiento está implícita una organización de pensamiento y de actividades que ha llevado a que algunas personas sean públicamente aceptadas como observadores acreditados y legítimos para mirar en determinadas direcciones y no en otras, para escoger ciertas variables de preocupación y rechazar otras. Esas estructuras de pensamiento y de actividades que desembocan en

los "hechos" de conducir alcoholizado constituyen el tema de este capítulo. La teoría de la responsabilidad causal y la consiguiente atribución de responsabilidad política forman la conciencia de los accidentes de tránsito en los Estados Unidos. Sin embargo, modos alternativos de tomar conciencia de los accidentes de tránsito son lógicamente posibles y han tenido lugar.

Más concretamente, el marco en que se inscribe el problema de conducir alcoholizado en los Estados Unidos es uno de supuestos acerca de los accidentes y la conducción del automóvil. Para poder buscar la "causa" de los accidentes, estos deben poder concebirse como pasibles de comprensión y conocimiento. No pueden ser eventos azarosos ni producto de la casualidad. También debe quedar claro que se puede actuar sobre ellos. Según el informe de 1968, en potencia los accidentes son pasibles de control humano y público. Pueden ser objeto de políticas sociales. El fenómeno de los accidentes es tratado como un objeto que puede ser explicado, a cuyo respecto pueden atribuirse responsabilidades, y racionalmente manipulable (Starr, 1969). Robert Morrison escribió en un editorial de *Science* acerca del problema de conducir alcoholizado:

El problema general de la evaluación de la tecnología es sumamente complejo. [...] El problema alcohol-automóvil aporta un modelo simple para el cual en un comienzo [...] muchos de nuestros problemas con la ley y el orden no parecían tener solución a la vista. Pero este sí (Morrison, 1970).

Más allá de esos marcos generales hay otros, más específicos, que dirigen al observador, al científico y al responsable político hacia una u otra de las múltiples posibilidades de concebir las causas de los accidentes. En este capítulo me ocuparé de la teoría que percibe como fuentes y origen de los accidentes de tránsito al individuo que conduce. La teoría del "conductor incompetente" ha sido el principal marco que otorgó sentido al fenómeno de conducir alcoholizado como foco de la investigación sobre accidentes. La atención enfocada en los individuos puede contrastarse con marcos alternativos que señalan al "automóvil inseguro" como la principal fuente de preocupación. Es evidente, a partir de lo que digo en la introducción, que la tesis de este libro es que esos focos *no* son resultado de realidades externas y objetivas de manera directa ni obligatoria, sino que están profundamente influidos por una organización social y cultural que hace que concentremos nuestra atención en algunos aspectos e ignoremos otros.

Por último, parte de ese marco de los "hechos" de conducir alcoholizado es, precisamente, que estos hayan pasado a formar parte del saber

popular. Constituyen un cuerpo de conocimiento creíble y aceptable para gran cantidad de personas que no tienen conocimiento personal de ninguna de las instancias del accidente descriptas ni tampoco el conocimiento científico al que se alude en el informe de 1968. Los "hechos" de conducir alcoholizado no son esotéricos. Son de pleno conocimiento de los estudiosos del campo, los diseñadores de programas sobre consumo de alcohol y las organizaciones de seguridad vial. Son los supuestos con los cuales trabajan los periodistas y los responsables políticos que escriben sobre políticas relacionadas con los accidentes automovilísticos, hablan de ellas o las diseñan. Son esos "hechos" que conforman el conocimiento sobre los accidentes automovilísticos los que interesan e inducen a los ciudadanos a creer que esa es la realidad.

En este capítulo, el análisis de la estructura del conocimiento sobre accidentes automovilísticos me permitirá desarrollar dos componentes del proceso que lo conformó. Uno de ellos es la organización cultural. Se encuentra en las categorías lógicas y lingüísticas que usamos para pensar los accidentes automovilísticos. Esas categorías tienen importantes implicaciones para los tipos de responsabilidad causal y política involucrados. Las conceptualizaciones que enmarcan los accidentes automovilísticos influyen sobre el aparato político; es decir, sobre los lugares donde se coloca la responsabilidad. Y viceversa: las concepciones de responsabilidad política influyen sobre las teorías de causación aceptadas y aceptables.

El segundo componente es la organización social: el patrón de actividades por cuyo intermedio accedemos a los fenómenos y los sistematizamos en forma de datos y teoría. Aquí es clave el rol de la propiedad. El análisis de la organización cultural nos dice qué significan los "accidentes automovilísticos", cómo debemos interpretarlos y cómo llegan a constituirse en objeto de pensamiento. El análisis de la organización social nos dice qué hechos se recopilan, cómo y quién los recopila, y asimismo cómo se los procesa y transmite. El primero es un estudio de orden cognitivo; el segundo, de acciones organizadas.

MARCO CONCEPTUAL: LA ESTRUCTURA DE LA CONCIENCIA DEL ACCIDENTE

¿Cómo pueden los "accidentes" ser un tema de acción pública? El concepto mismo de lo accidental parece sugerir acontecimientos impredecibles y azarosos. ¿Cómo puede aducirse responsabilidad causal y política para

explicar o controlar aquello que es impredecible e inexplicable? Hablar de causa o de control implicaría que el acontecimiento puede comprenderse y que se cuenta con la capacidad de controlar su ocurrencia.

CIENCIA Y ACCIDENTE

La ciencia parece estar en el polo opuesto del "accidente". El lenguaje común y corriente suele intentar una explicación diciendo "No es por accidente que...". Cuando Sigmund Freud publicó *Psicopatología de la vida cotidiana* abarcó un área completa de la conducta humana: los fallidos, los lapsus, los errores que se cometen a diario, y los percibió como acontecimientos determinados. El carácter —que marcó toda una época— de esta nueva conceptualización de viejas experiencias fue que los actos a los que se presumía accidentales, y por lo tanto no objeto de explicación científica, pasaron a verse como explicables y determinados (Freud, 1938). Las armas de la teoría y la percepción psicoanalítica pueden usarse para buscar una explicación a lo "accidental". En *Accident Research*, su trabajo seminal sobre los accidentes, William Haddon, Edward Suchman y David Klein argumentan a favor de una ciencia de control de accidentes y critican a los educadores y los científicos que creen que

los accidentes son "obra de Dios" y que "simplemente ocurren" [...] que los accidentes son tan incontrolables como las condiciones climáticas; que, en suma, los accidentes de algún modo impiden misteriosamente cualquier estudio sistemático, más allá del mero recuento (Haddon y otros, 1964: 6).

Desde esta perspectiva, las versiones del accidente propias del sentido común son una manera de situar los acontecimientos fuera de cualquier posibilidad de análisis y atribución de responsabilidad. Tanto Freud como Haddon y otros intentan situar dentro de categorías de análisis los fenómenos considerados "accidentales". Buscan aportar explicaciones causales.

Desde otro punto de vista, el tema del "accidente" está emparentado con los problemas de responsabilidad política porque provee respuestas de culpabilidad, de responsabilidad contingente. Para la ley de responsabilidad civil anglosajona, los accidentes son distintos de la negligencia. En su exhaustivo tratado sobre el concepto de causa en los usos legales, Hart y Honoré definen así la distinción:

La expresión "accidente" tal vez se aplica estrictamente a aquellas causas en que el agente no anticipa las consecuencias y las consecuencias no son lo que razonablemente cabría esperar en esas circunstancias. Un acto negligente es no-intencional pero no accidental, porque cabría esperar que ese acto, en esas circunstancias, produzca un daño (Hart y Honoré, 1959: 143).

A modo de ejemplo, Hart y Honoré citan un caso de "accidente" en que el acusado, con su accionar, había obstruido el tránsito peatonal por la vereda. Para evitar la obstrucción, el patrocinado por la demanda había bajado a la calle, y otro automóvil que pasaba por allí lo había atropellado, dándole muerte. El tribunal consideró que el jurado debía tomar en cuenta la cuestión de la causación. Con eso, el tribunal estaba diciendo que la obstrucción podía ser vista como la causa de la muerte; no se trataba de un accidente ("O'Neil c. Ciudad de Port Jervis", cit. por Hart y Honoré, 1959: 142).¹⁴

EL LAMENTO DE JOB, LOS ACCIDENTES Y LA "CONCIENCIA DE CLASE"

Los párrafos del informe antes mencionado corresponden a un marco que no considera que los accidentes automovilísticos, o al menos un gran porcentaje de ellos, sean "accidentales" sino más bien evitables, controlables y explicables. No obstante, esos párrafos apuntan a un problema colectivo: ¿por qué hay accidentes automovilísticos? Y además se ha pasado por alto otro nivel del "análisis de los accidentes". Me refiero al antiguo problema de Job con la teodicea: la justificación de la bondad de Dios en un mundo malvado. La pregunta de Job no era por qué el género humano debe padecer dolor y enfermedad, sino: ¿por qué me está ocurriendo esto a mí? ¿Qué hice mal? ¿Por qué me ocurre a mí y no a otros, que tienen menos méritos?

La respuesta de Job fue religiosa: debido a la inescrutable voluntad de Dios. Para la modernidad secular, eso es sinónimo de "accidente"; la respuesta no es objeto de ciencia ni de conocimiento. Sin embargo, el

problema de Job persiste y me lleva a trazar una distinción entre la preocupación individualista y la preocupación agregada. Esa distinción es fácilmente observable en el análisis cotidiano de los "accidentes" automovilísticos. Cuando se producen tres muertes en un mismo año en un paso a nivel, la demanda pública y/o la respuesta de los funcionarios tienden a evaluar el estado de ese cruce. ¿La iluminación es adecuada? ¿Hacen falta carteles de detención? ¿Todos los carriles son visibles? Lo que se evalúa es la situación, no al individuo que conduce. La pregunta de Job sigue sin respuesta. ¿Por qué, entre los miles de personas que diariamente cruzan ese paso a nivel, tuve que ser yo una de esas tres víctimas?

La estructura de conciencia en el informe de 1968 refiere a lo colectivo, no a los individuos. Explica los choques automovilísticos como acontecimientos determinables en lo colectivo; no como accidentes sino como fenómenos naturales y explicables. En este caso, la explicación atañe a las características de los conductores individuales pero, pese a todo, *no* es una cuestión de azar, de ocurrencias casuales a las cuales no puede atribuirse culpa o inevitabilidad. Es una explicación aplicable a grupos, pero no a situaciones específicas. Se ocupa de totalidades, no de situaciones peculiares.

Queda claro que las colisiones automovilísticas no se han ganado un genuino estatus de "accidentes" en la opinión pública estadounidense. Si así hubiera sido, sería muy difícil desarrollar opciones elaboradas y organizadas para impedirlos. Constituyen una categoría social en la que la división del trabajo y una compleja maquinaria institucional se ocupan de explicarlos, prevenirlos y disuadirlos. Como ocurre con otros problemas sociales, los atributos de propiedad y responsabilidad causal y política son característicos de la manera en que se procesan los accidentes automovilísticos en esta sociedad. Sin embargo —y esto resultará ser más importante—, esas atribuciones apuntan a explicar las tasas y las magnitudes de los accidentes, a reducir o mantener esas tasas o magnitudes en lo colectivo, como una preocupación pública. Rara vez proveen explicaciones para las instancias individuales del accidente, en el sentido de Job.

Nuestra conciencia de los accidentes automovilísticos presenta una estructura similar a la de la más pregnante de las cuestiones sociológicas: la "conciencia de clase". Uno de los mayores objetivos del pensamiento marxista ha sido cambiar el enfoque que lleva a explicar la desigualdad, la pobreza y el desempleo a partir de rasgos individuales —la "suerte" o problemas específicos del grupo o las estructuras sociales— por otro que explique esos mismos fenómenos a partir de la idea de "clase". Desde

14 A los efectos de esta sección, he ignorado los temas de responsabilidad absoluta en casos de daños y perjuicios. En esos casos el acusado es responsable aunque ejerza prácticas cuidadosas y evite la negligencia, como ocurre en los casos de responsabilidad por lesiones resultantes del dinamitado. Este es un tema sumamente significativo para el automóvil; se lo analizará más adelante en este mismo capítulo y, en sus aspectos legales, en el capítulo 4.

Durkheim, gran parte del pensamiento y la práctica sociológica hace énfasis en el uso distintivo de características colectivas y preocupaciones colectivas.¹⁵

ACCIDENTE, ENFERMEDAD Y SEGURIDAD

El concepto de "accidente" utilizado en el informe de 1968 representa una categoría de pensamiento que postula principios racionales y un corpus de hechos. Sería absurdo preservar, en el contexto del informe, la prístina acepción de "accidente" como acontecimiento azaroso, incomprensible e incontrolable. En los Estados Unidos se realizan esfuerzos organizados para prevenir los accidentes. La investigación intenta enmarcar un análisis racional de los accidentes que desmienta el carácter irracional residual que la palabra podría llevar implícito.

Comenzaremos entonces por lo presupuesto en la iniciativa de prevención de accidentes. Sin el presupuesto de que los accidentes son objeto de comprensión científica, las actividades que estudiaremos en este libro no tendrían sentido. Como categoría sociológica, el "accidente" es una manera de distinguir ciertos acontecimientos de otros, de un modo tal que entraña consecuencias específicas. Debemos tomarlas en consideración.

Si echamos un vistazo al informe anual sobre "causas de muerte", veremos que "accidentes" es una categoría mayor y distinta de "enfermedades" (Monthly Vital Statistics Report, 1979; véase también Knowles, ed., 1977: 60-61). En la actualidad esta categoría da cuenta de aproximadamente un tercio de todas las muertes de personas menores de 40 años. En líneas generales, la proporción entre las muertes por accidente automovilístico y las muertes por asesinato es aproximadamente 10/1. En 1952, año de la epidemia de poliomielitis, la proporción entre las muertes por accidente automovilístico y las muertes por polio fue 25/1 (Haddon y otros, 1964).¹⁶

15 Véase el análisis de tasas grupales como información distintiva de la sociología en Durkheim (1951 [1897]: cap. 1).

16 Haddon también señala que la ingestión inadvertida del virus de la poliomielitis o la neumonía no se considera "accidental", pero sí se considera accidental la ingestión de veneno por parte de un niño, en tanto que la ingestión a sabiendas de un veneno es "suicida". Estos usos nos permiten vislumbrar las características no lógicas del término (Haddon y otros, 1964: 28-29).

Es importante que el sociólogo pregunte qué ocurre cuando una categoría –"accidente"– se utiliza en un sistema de responsabilidades en vez de utilizarse cualquier otra –"enfermedad", por ejemplo–. La categoría "enfermedad" sitúa los eventos en la jurisdicción de las instituciones médicas y en el ámbito de la profesión médica. Se ha intentado, al menos desde el clásico ensayo "The epidemiology of accidents" [La epidemiología de los accidentes] de Gordon (1949), que el estudio de los accidentes formara parte de la currícula médica. Pero el movimiento no tuvo demasiada aceptación. Hace ya varios años que el trabajo más importante de investigación sobre accidentes –el de William Haddon, Edward Suchman y David Klein (1964)– no se consigue en las librerías. Analizaré ese movimiento más adelante en este mismo capítulo, cuando analice la conciencia alternativa del accidente automovilístico en el contexto de la salud pública.

Podemos encontrar una clave acerca de cómo han sido conceptualizados los accidentes en los Estados Unidos si observamos aquellas áreas donde ha surgido la preocupación por los accidentes. El concepto de prevención de accidentes está relacionado con el concepto de "seguridad". En los Estados Unidos el movimiento moderno por la seguridad surgió entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. La Ley de Alimentos y Fármacos Puros intentaba proteger al consumidor (Nadel, 1971: cap. 1), mientras que la preocupación por los accidentes industriales se manifestaba en los sindicatos y en la regulación gubernamental de medidas de seguridad en el lugar de trabajo (Eastman, 1910). El Consejo Nacional de Seguridad (NSC), que hacía mucho énfasis en la seguridad vial, fue un derivado de la preocupación de las industrias por la prevención de accidentes en el lugar de trabajo. Más tarde, a partir de 1922, las estadísticas de accidentes automovilísticos comenzaron a introducir el tema en la conciencia pública.

El concepto de accidente ha sido una preocupación ocupacional fundamental entre los abogados. En este caso, la cuestión del accidente está asociada a las cuestiones de responsabilidad por los daños. Se hace énfasis en distinguir las instancias de "accidente", en que no hay negligencia, y los eventos no accidentales. De este modo, la responsabilidad se define en términos causales tanto como políticos.¹⁷

Los abogados tienen interés en la responsabilidad, no en la prevención de los accidentes, aunque la pregunta por cómo podía evitarse el

17 El tema de la responsabilidad absoluta será debatido en el capítulo 4: 205-209.

acontecimiento está implícita. Así, Friedman escribe sobre la ley de responsabilidad civil en el siglo XIX:

La responsabilidad absoluta podría haber estrangulado la economía en su conjunto. Si los ferrocarriles, y las empresas en general, tuvieran que pagar por todo el daño hecho "por accidente", las demandas judiciales drenarían toda su linfa económica. Por lo tanto, la cautela usual debe ser el estándar (Friedman, 1973: 410).

La discusión jurídica y las leyes subsiguientes, que definen la negligencia y las responsabilidades de las empresas comerciales, están expresadas en un lenguaje que atribuye la responsabilidad a casos individuales y "causas aproximadas" antes que a elementos colectivos.

El supuesto de que los accidentes automovilísticos son prevenibles es selectivo y convierte a la responsabilidad causal en una preocupación fundamental en el desarrollo del conocimiento sobre el tema. Ese supuesto es esencial para el segundo aspecto de la concepción que el informe de 1968 desarrolla acerca de los accidentes automovilísticos: la importancia del individuo que conduce como agente causal crucial.

LA ORGANIZACIÓN DEL CONOCIMIENTO

CONOCIMIENTO PÚBLICO Y PRIVADO

El fenómeno del "accidente automovilístico" no es esotérico ni desconocido para los estadounidenses. Ya sea como un acontecimiento en que nosotros mismos o algún conocido nuestro hemos participado, si no como un evento del que hemos sido testigos, esos accidentes forman parte de la realidad personal individual del ciudadano estadounidense contemporáneo. La "muerte atribuible al automóvil" como acontecimiento público con estatus de problema es otra cosa; no integra la realidad personal que experimentan los individuos. El ser humano, salvo en la rara circunstancia de destrucción aérea en tiempos de guerra, no "experimenta" cincuenta mil muertes. Esa clase de fenómeno no pertenece al ámbito del conocimiento privado.

Los casos de muerte atribuible al automóvil y consumo de alcohol citados en el informe de 1968 pertenecen al ámbito del conocimiento público antes que privado. Y constituyen una realidad pública en dos sentidos. Primero, porque son hechos compartidos por muchas perso-

nas en la sociedad, que tienen poco o ningún conocimiento personal de los casos individuales que componen los hechos colectivos. En tanto hechos públicos, no son peculiares de ninguna clase, grupo cultural o estrato educacional específicos. Segundo, porque componen una realidad pública al ser un hecho colectivo, y no acontecimientos que implican a personas particulares. No son acerca de nadie en especial, sino acerca de una sociedad: la de los Estados Unidos. En ese sentido son afines a los "hechos sociales" de Durkheim (1951 [1897]: 46-53): productos de una entidad colectiva y no de un actor o un acontecimiento individual.

Dado que esos hechos no son registros de acontecimientos individuales, sino más bien conjuntos de información acumulada y presentada, el "descubrimiento" de los hechos públicos se debe a un proceso de organización social. Alguien debe ocuparse de monitorear, registrar, sumar, analizar y transmitir los acontecimientos individuales y peculiares de la realidad pública de "accidentes automovilísticos y muertes". En todas y cada una de las etapas de este proceso obran elecciones humanas producto de un proceso de selección e interpretación.

LA ESTRUCTURA DE LA REALIDAD PÚBLICA Y EL AUTOMÓVIL

¿Qué hechos se recopilan? ¿Quién los recopila? ¿Cómo se los recopila? ¿Cómo se los procesa? ¿Cómo se los transmite? ¿Por medio de quiénes y hacia quiénes? Aquí me concentraré en dos cuestiones:

1. ¿quiénes son los que recopilan y transmiten la realidad pública de la muerte atribuible al automóvil y su corolario, la seguridad del automotor?, y
2. ¿qué se selecciona como contenido de esa realidad pública?

La primera es la cuestión de la organización social. La segunda es la cuestión de la cultura: las categorías simbólicas por cuyo intermedio se perciben los accidentes automovilísticos y las muertes atribuibles al automóvil.

Una cantidad de personas y agencias se ocupan de recolectar y disseminar material sobre la seguridad del automotor, pero no todas tienen la misma importancia. Los expertos y los profesionales están (o se los hace permanecer) en un nivel de conocimiento. Son personas que, como yo mismo, "trabajan" recolectando y sumando información. Su conocimiento

es profundo y detallado.¹⁸ En otro nivel están los periodistas, los escritores, los asistentes y los docentes que transmiten información y análisis a la opinión pública y a los responsables políticos.

¿Quiénes son los expertos y los profesionales que proveen los hechos agregados sobre seguridad del automotor? En mi interpretación de la formación de la realidad pública resalta el predominio de las agencias privadas, no pertenecientes a la industria, en ese campo. Hasta finales de la década de 1960, ni el Estado ni el gobierno nacional ni las grandes empresas industriales y financieras desempeñaban un papel importante en la recolección, la suma, el análisis o la transmisión de información pública sobre accidentes automovilísticos seguidos de muerte en los Estados Unidos. Si bien las agencias gubernamentales de salud y seguridad, la policía y las asociaciones voluntarias no gubernamentales se han involucrado en diversas etapas y proyectos de recolección de datos, la mayor fuente de información continua y públicamente visible sobre muertes y colisiones automovilísticas ha sido el NSC, una agencia privada no gubernamental.

La relativa ausencia de las grandes compañías de seguros y las grandes fábricas de automotores en el proceso de reunión de información es significativa. A pesar de la aparente preocupación por disminuir la magnitud de los accidentes automovilísticos y su correlato en muertes, ninguna de las fábricas del sector o empresas de seguros de vida más importantes fue muy activa en el desarrollo o el apoyo a la investigación sobre seguridad, ni tampoco se mostró propensa a recolectar y diseminar información al respecto. La aprobación de la Ley Nacional de Seguridad en las Autopistas en 1966 produjo la primera agencia gubernamental a gran escala dedicada a la seguridad del automotor. Desde entonces hubo algunos cambios en el papel desempeñado por las fábricas de automóviles y las compañías de seguros.

La falta de interés de las aseguradoras en la investigación sobre seguridad ha sido difícil de explicar, ya que han participado en esa clase de investigación en otras áreas, como incendios o siniestros marítimos.

18 Por supuesto, gran parte de la producción de "hechos" en forma de registros queda a cargo de personas cercanas a los acontecimientos descriptos. La policía, las víctimas de los accidentes automovilísticos y el personal médico son responsables de la información primordial. Esa actividad forma parte de una historia más amplia. En este capítulo me ocuparé de los compiladores, que también influyen sobre las categorías, y de la información reunida por esos primeros recolectores.

Ralph Nader ha sugerido que las compañías de seguros tenían poco interés en disminuir pérdidas en las colisiones automovilísticas porque, entre otras consideraciones, siempre y cuando puedan aumentar las primas, el aumento de las pérdidas se verá equilibrado y habrá un mayor volumen de fondos disponibles para la inversión. La mayor fuente de ingresos de esos consorcios son las inversiones, no las primas (Nader, 1972 [1965]: 219). Más allá de la explicación causal, desde 1968 el Instituto de Seguridad Vial —ahora dirigido por William Haddon, con el apoyo de numerosas compañías de seguros— *efectivamente ha desempeñado* un papel sumamente importante e innovador en la investigación y la transmisión de información en este campo.

La industria automotriz ha permanecido ajena tanto a la información en materia de seguridad como a las actividades de investigación que le atañen. De vez en cuando financian alguna investigación universitaria sobre temas de seguridad específicos, pero no se han comprometido en ningún programa de investigación y desarrollo continuo, a largo plazo o de mayor envergadura, por lo menos no antes de la aprobación de la Ley Nacional de Seguridad en las Autopistas en 1966 y la consiguiente imposición gubernamental de estándares.¹⁹

Si bien las asociaciones industriales más importantes han desconocido la responsabilidad de monitorear los accidentes y muertes atribuibles a los traslados en automóvil, es imposible afirmar que el gobierno haya asumido una responsabilidad significativa en este campo. El Bureau of Roads históricamente se ha dedicado a mejorar y prolongar las carreteras y autopistas para implementar los traslados comerciales y de pasajeros, ya que la seguridad es un elemento importante pero no del todo determinante de su tarea. Hasta la creación de la NHTSA no existía una agencia central permanente a escala nacional que se ocupara primordialmente de la seguridad vial. El Servicio de Salud Pública ha sido muy

19 En las sesiones de 1965 ante el subcomité para la reorganización ejecutiva propuesta por el senador Ribicoff, los representantes de General Motors señalaron con orgullo el otorgamiento de un subsidio de un millón de dólares al Massachusetts Institute of Technology para efectuar investigaciones sobre la seguridad del automotor. Ante el iracundo cuestionamiento del senador Robert Kennedy admitieron ganancias por 1700 millones de dólares en ese mismo año (Nader, 1972 [1965]: 287). Nader informa que un ejecutivo de Ford estimó el costo de diseñar un nuevo motor en más de 25 millones de dólares. Esa suma, escribió Nader, era superior al total invertido en la investigación sobre seguridad vial realizada por toda la industria automotriz en el período 1950-1965 (Nader, 1972 [1965]: 281-282, 138-140).

importante para el financiamiento de investigaciones universitarias y no universitarias sobre seguridad, como asimismo para la recolección de estadísticas vitales: una de las mejores maneras de monitorear los accidentes automovilísticos. Sin embargo, dos consideraciones limitan el rol de esa información en el desarrollo de una conciencia pública sobre los accidentes automovilísticos. Primero, los datos están inmersos en el corpus general de información sobre mortalidad. Por lo tanto son analizados bajo categorías médicas y no bajo una categoría distintiva propia. Segundo, y probablemente más importante, el Servicio de Salud Pública no utiliza esa información en campañas educativas o de otro orden. Así, el producto de esos datos no encuentra lugar en la prensa escrita ni en los noticieros. Sin embargo, constituye una relevante fuente de información, que analizaremos más adelante.

La falta de compromiso nacional en la investigación y recolección de datos sobre accidentes automovilísticos ha sido uno de los productos de la separación entre el poder de los estados y el poder federal, inherente a la Constitución de los Estados Unidos. Ha permitido que los estados retengan y utilicen el control de las políticas acerca del tránsito vehicular. Las administraciones y legislaturas estatales se han resistido a la creación de una agencia nacional de recolección de datos. En las primeras etapas de desarrollo de la preocupación pública por la seguridad del automotor (en la década de 1920), las conferencias estatales y nacionales reflejaban tanto un fuerte liderazgo de los estados como una inhibición autoconsciente por parte del gobierno federal.²⁰

Los grupos de consumidores han cumplido apenas un rol periférico en la legislación de seguridad, y prácticamente ninguno en la recolección de información. A diferencia de lo que ocurre con esa clase de asociaciones en otros países, por ejemplo en Suecia, la asociación automo-

vilística estadounidense (la AAA) no ha sido una fuente destacada de información o investigación en materia de seguridad.

EL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD

La importancia del NSC como fundamental generador de realidad pública respecto de los accidentes automovilísticos se deriva de dos factores: su consistencia al reportar datos colectivos a escala nacional con regularidad, y su rol como transmisor de esa información al público mediante campañas educativas para disminuir la cantidad de accidentes. Desde 1922 redacta y publica *Accident Facts*, una auditoría anual sobre accidentes automovilísticos y otras formas de accidentes industriales y domésticos. Elabora informes especiales y anuncios para ser transmitidos por los medios de comunicación, particularmente relacionados con el hecho de conducir en vacaciones. Sus boletines de noticias aportan novedades y "material noticiable" a los diarios, la radio y la televisión.

El NSC fue creado antes del advenimiento de la adquisición masiva de automóviles en los Estados Unidos. Comenzó como una organización que se ocupaba de los accidentes industriales y era financiada con fondos aportados por las principales industrias. Si bien todavía desempeña un papel en esa área, actualmente su foco de atención son los automóviles. Y si bien todavía lo financian las grandes industrias, también recibe una importante cantidad de fondos de la industria automotriz y el gobierno de los Estados Unidos.

Como asociación activamente dedicada a promulgar y apoyar programas de medidas de seguridad eficaces, el NSC presta especial atención a las medidas educativas —por ejemplo, persuadir a los conductores para que manejen con cuidado y a menor velocidad— y a las campañas a favor del cumplimiento de la ley. Las publicidades del NSC en época de vacaciones ya son parte de la vida cotidiana de los estadounidenses. Del mismo modo, ese ente ha sido uno de los principales adalides de la educación vial en las escuelas. Si bien también ha hecho campaña a favor de caminos más seguros, su principal objetivo —y el de la mayoría de las asociaciones sociales de organización de seguridad— es el desempeño del conductor.

El lugar que ocupa el NSC en lo que Ralph Nader (1972 [1965]) ha denominado "el *establishment* de la seguridad" es, por lo tanto, de gran importancia. Otro estudio (Havelock, 1971) sobre el sistema empleado por los investigadores y los decisores para resolver el problema de la seguridad en las autopistas llegó a la conclusión de que la mayoría de los

20 Calvin Coolidge, en un discurso pronunciado en 1926, llamó la atención sobre el incremento en la cantidad de muertes producidas por accidentes automovilísticos (24 000) y prestó su apoyo al esfuerzo de desarrollar leyes estatales y locales uniformes, pero agregó: "El control de las autopistas es, por supuesto, una cuestión del gobierno de cada estado y no del gobierno nacional" (*New York Times*, 21 de enero de 1926). Esto sigue siendo así. En los Estados Unidos jamás existió un código vehicular nacional ni una ley nacional de velocidad máxima; tampoco una patente nacional. El primer intento de promulgar una ley uniforme de velocidad máxima fue en 1974, como requisito federal para las concesiones de las autopistas estatales. Sin embargo, desde 1968 se ha implementado un conjunto de estándares automovilísticos a escala nacional por intermedio de la NHTSA.

decisores pertenecían al NSC antes que a cualquier otra organización en el campo de la seguridad.

Si bien ese consejo no es, por cierto, la única organización que opera en el área de la seguridad vial, ha logrado posicionarse como el mayor propietario del problema en la arena pública.²¹ Varias agencias organizadas de envergadura han desconocido el problema de la recolección y transmisión pública de los "hechos" relacionados con el automóvil. Ni la industria automotriz ni las compañías de seguros han aportado, sino hasta hace poco, un *input* significativo a la investigación sobre seguridad o a la recolección de datos (Nader, 1972 [1965]: 219). Tampoco el gobierno federal desempeñó ese papel sino hasta comienzos de la década de 1970 (O'Connell y Myers, 1966: 43-44). Analizaremos las implicaciones de esta organización social para el desarrollo de los hechos de seguridad cuando nos ocupemos de las categorías culturales que utiliza el NSC.

LA ORGANIZACIÓN CULTURAL DE LOS "HECHOS" RELATIVOS AL AUTOMÓVIL

Sobre nuestra experiencia de la realidad y sobre nuestras acciones influye profundamente el carácter de la percepción y la conceptualización inherentes a las categorías simbólicas que utilizamos. En el campo de la seguridad del automotor, las categorías influyen sobre los datos recogidos y la atribución de responsabilidad causal que de allí surge. El énfasis hecho en los atributos del conductor y el desempeño de este en la atribución de responsabilidad por la seguridad ha sido la característica y el modo dominante en las soluciones norteamericanas al problema. Queda perfectamente ilustrado en la declaración de un ingeniero de la General Motors a un periodista del *New York Times*: "Nosotros pensamos que el conductor es lo más importante. Si los conductores hicieran todo lo que deben, no habría accidentes, ¿no le parece?", (cit. en O'Connell y Myers, 1966: 6).

Esta visión de los accidentes automovilísticos como resultado del desempeño individual del conductor ha sido un tema dominante en la organización cultural de la realidad de los siniestros en los Estados Unidos. Con algunas excepciones que analizaremos más adelante, no sólo el NSC sino la mayoría de las organizaciones de seguridad vial consideran que el

conductor es el mayor agente causal de los accidentes automovilísticos y proponen mejorar las capacidades de los conductores como política para controlarlos. Dos analistas líderes en la materia resumen así el carácter pregnante de la tesis del conductor deficiente:

Si bien la visión moralista ha desaparecido casi por completo en los ámbitos de la medicina y la salud pública, aún prevalece en muchas áreas de la seguridad vial [...] La policía, las compañías de seguros y las autoridades de gobierno atribuyen la inmensa mayoría de las colisiones al "descuido", la "negligencia" y otras conductas humanas evitables [...] La policía concentra sus esfuerzos prioritariamente en la determinación de la "culpa"; el entero sistema judicial, en lo atinente a los problemas de tránsito, se dedica a la identificación y el castigo de la "falta" o la "negligencia". Y tanto las compañías de seguros como los administradores de vehículos motorizados se han preocupado más por eliminar a los "malos" conductores que por otras y acaso más productivas maneras de reducir las víctimas fatales, los heridos y el daño a la propiedad (Klein y Waller, 1970: 12).

Los datos accesibles (y otros no tanto) son significativos para afianzar la idea de que el conductor del automóvil debe ser el foco central de las políticas de control. Esto se vuelve evidente con sólo echar un vistazo a la publicación anual del NSC, que —como resulta muy apropiado para este estudio— lleva el nombre de *Accident Facts*. La edición de 1977, que informa sobre los accidentes ocurridos en 1976, es un documento de 96 páginas mayormente compuesto por cuadros que informan accidentes. Si bien existen secciones específicas sobre tipos particulares de accidentes —como los sucedidos en el hogar, la granja, la escuela y el trabajo—, la sección más grande está dedicada a los automóviles: casi la mitad de las páginas se ocupan de distintos tipos de accidentes automovilísticos. Si bien los autores no pretenden analizar los datos presentados, aportan una cantidad de cuadros analíticos en los que las cifras totales de muertes y accidentes son vistas en relación con hechos específicos, a veces con información colectiva y a veces con estudios especiales provenientes de la literatura sobre seguridad.

Así, el cuadro de datos sobre el sexo de los conductores en todos los accidentes y en los accidentes fatales fue realizado a partir de la información obtenida en los departamentos estatales de vehículos motorizados y

21 A propósito de una visión general de las organizaciones de seguridad a mediados de la década de 1960, véase Nader (1972 [1965]).

en la Administración Vial Federal, mientras que la información sobre el consumo de alcohol tomó como base un informe de 1975 realizado por la patrulla de autopistas en California. El cuadro que incluye las diversas acciones de los peatones (caminar por la carretera, detenerse en la carretera, etc.) según los tipos de camino se realizó a partir de informes de dieciocho autoridades estatales de tránsito. Las categorías utilizadas, muchas de ellas con tabulación cruzada y otras tomadas en forma aislada, incluyen tipo de colisión (peatón, con objetos fijos, otros vehículos, etc.); lugar (urbano/rural); momento (día, noche u hora específica); kilometraje del automóvil; accidentes en autopistas con peaje; tipo de camino y lugar (tamaño de la ciudad, estado, carretera, condado, etc.); análisis direccional del accidente (si se produjo mientras se avanzaba en línea recta, mientras se giraba, etc.); colisiones entre automóvil y vehículos a pedal; accionar del conductor (maniobrar mal, derrapar, sobrepasar a otros, etc.); consumo de alcohol y drogas; edad; sexo; peatones y accionar de los peatones; velocidad; categoría del automotor (camiones, coches de pasajeros, etc.); estado de residencia; estado; costos; nacionalidades. Cuando se cruzan los datos, las categorías utilizadas con mayor frecuencia son año, lugar (urbano/rural) y edad.

Los datos excluidos revelan el esquema general de conceptualización a partir del cual se desarrollan los hechos. Quienes proponen estándares de diseño para los automóviles estadounidenses han llamado la atención sobre el hecho de que el NSC no incluye información sobre el vehículo y la causa estimada de las lesiones o la muerte (Nader, 1972 [1965], O'Connell y Myers, 1966, Haddon, 1972). Datos como la antigüedad, la marca, el modelo (por ejemplo, Dodge Polara), el peso y otros aspectos característicos del diseño del vehículo no figuran en estos informes. No se recopila ni se presenta información alguna que pueda indicar de qué modo se produjo la muerte o la lesión, por ejemplo el impacto de estrellarse contra el suelo tras haber sido eyectado o las marcas resultantes de la colisión del cuerpo con un objeto punzante o afilado. La edición de 1977 de *Accident Facts* incluía un párrafo en que se aconsejaba el uso del cinturón de seguridad, con la indicación de que, si se lo hubiese usado, podrían haberse salvado doce mil vidas; pero no incluía dato alguno sobre su utilización en los accidentes y muertes reportados.

La información del NSC respecto de los caminos permite situarlos geográficamente, pero no revela las características de los vehículos que los transitan. La distancia entre las muertes ocurridas y los centros de emergencias médicas más cercanos no figuran en los datos cruzados so-

bre muertes y accidentes. Lo mismo ocurre con la dirección de los caminos: mano doble, única, múltiples carriles. El sistema de autopistas interestatales se presenta como un agente eficaz para reducir el porcentaje de accidentes automovilísticos por kilómetros conducidos.

Un análisis sociológico de esos accidentes utilizaría otro concepto de automóvil. Investigaría la función del vehículo y la situación en que fue utilizado. Por ejemplo, ¿hacia dónde se dirigían los automovilistas y los peatones? El NSC no aclara si los conductores iban a trabajar, si estaban de vacaciones, de compras, si trasladaban pasajeros, si regresaban a casa; tampoco incluye datos que permitan situar al automóvil en un contexto de cautela o riesgo, excepto la hora del día. Tampoco se presentan elementos de estructura social que puedan relacionar la renta y la información con que cuenta el automovilista con el mantenimiento del vehículo.

El propósito de mencionar datos alternativos o posibles es corroborar el proceso de selección y compresión por cuyo intermedio surgen como hechos los accidentes automovilísticos. Parte de esos datos posibles está a nuestra disposición, como la marca y el modelo del vehículo. Son recopilados por rutina en los informes policiales sobre accidentes y muertes. Otros datos, en cambio, se recopilan indiferentemente, si es que se recopilan.²² Si bien la recolección de datos está limitada por las prácticas de las agencias a cargo, esas prácticas son influidas a su vez por los datos que se deben buscar. Si las compañías de seguros, las instituciones que hacen cumplir la ley y las organizaciones nacionales de monitoreo muestran poco o ningún interés en obtener determinado tipo de información, las agencias que deben recopilarla y brindarla tendrán pocos incentivos para hacerlo adecuadamente. Si los estándares legales limitan la atribución causal al desempeño del conductor en los casos civiles y criminales, se hará énfasis en esa información, y se ignorará el resto de los datos. Y ese carácter individualista de la ley en los casos de accidentes automovilísticos hace que la recolección de datos generales sobre el diseño de los automóviles resulte indiferente para las agencias que elaboran los informes.

22 Al estudiar los informes acerca de conductores ebrios en el condado de San Diego, encontré respuestas a las preguntas acerca de la inutilidad de conocer el origen y el destino del viaje. El 70% de los informes mencionaba "mi casa" como punto de origen del viaje, y el 80% mencionaba "mi casa" como destino. Si el uso y la importancia de la información no son evidentes para quienes la recaban, no puede esperarse que su recolección sea útil.

ATRIBUCIÓN CAUSAL Y RESPONSABILIDAD INDIVIDUAL

La designación del desempeño del conductor como principal "causa" de los accidentes automovilísticos ha sido un aspecto persistente en el debate público sobre seguridad vial en los Estados Unidos. Un análisis de la cobertura periodística del *New York Times* sobre las noticias de seguridad del automotor desde 1922 demuestra hasta qué punto las organizaciones de seguridad privada, los voceros de la industria automotriz y los representantes de las compañías de seguros "explican" los accidentes como una consecuencia del desempeño negligente, incompetente o deficiente del automovilista.²³

Desde comienzos de la década de 1920 las organizaciones de seguridad privadas—en especial el NSC—y las compañías de seguros de vida y de automóvil más importantes vienen presionan para que se implementen programas y leyes destinados a controlar y capacitar al conductor promedio. El sistema estatal de registros de conducción, originariamente un artefacto para recaudar dinero, pronto quedó vinculado a un sistema de exámenes para averiguar los niveles mínimos de competencia de los conductores. Luego se votaron leyes estatales para fijar velocidades máximas. Y después se realizaron campañas para incluir cursos de conducción en las escuelas, que más tarde se volvieron obligatorios.²⁴

Es probable que la ausencia de noticias sobre programas, legislación y demandas legislativas basadas en tesis opuestas o diferentes sobre prevención de accidentes sea más llamativa que la existencia de noticias sobre programas, legislación e investigación. El rol del diseño específico de los vehículos en los accidentes automovilísticos, las implicaciones de los diversos planes de construcción de caminos y los materiales utilizados a tal efecto, la posibilidad de formas alternativas de transporte, los costos de movilidad del viaje en ese tipo de vehículo, o cualquier movimiento destinado a disminuir los accidentes a

través de medios diferentes del habitual—condicionar el desempeño del conductor—brillaron por su ausencia en los noticieros y las leyes hasta mediados de la década de 1960. Las políticas del Departamento de Vehículos Motorizados estaban casi exclusivamente dirigidas al desempeño del conductor. Con algunas excepciones, notablemente Nueva York a fines de los años cincuenta, los departamentos estatales de vehículos motorizados no intentaban establecer estándares para el diseño de los automóviles ni buscaban defectos graves en el diseño; tampoco ejercían presión para disminuir la cantidad de automóviles individuales y aumentar el transporte colectivo. No aportaban su parecer respecto del planeamiento de los caminos. Eran, antes que departamentos de vehículos motorizados, departamentos de automovilistas.

Si bien la construcción de mejores caminos, especialmente el sistema interestatal de autopistas, tuvo un efecto positivo al disminuir la cantidad de víctimas fatales en relación con los kilómetros conducidos, la exigencia de realizar esas obras viales no fue producto de que se percibiera a los caminos en mal estado como "causa" de accidentes. La construcción vial en los Estados Unidos ha sido ante todo una respuesta a las demandas de los agricultores de mejores medios para transportar sus cosechas, de los comerciantes para trasladar cargas y de los fabricantes de automóviles para aumentar sus ventas (Baker, 1971, Rae, 1971: 76-77).

Si los accidentes se interpretan como resultado de una "conducción deficiente", el proceso legal fácilmente se transforma en el agente que posee la responsabilidad pública por la seguridad. Dado que el problema se localiza en los atributos personales del automovilista, la solución radica en persuadirlo para que mejore sus habilidades de conductor y/o ponga en práctica un estándar de cuidado más elevado al operar el vehículo. No es raro que yo pueda ilustrar la doctrina fundamental de la ley como solución al problema público de la seguridad del automotor mediante una declaración pública realizada en 1934 por un representante de la General Motors ante la Convención de Funcionarios de Autopistas:

El conductor promedio, y no el ebrio o el deficiente, es responsable por la mayoría de los accidentes de tránsito, y por lo tanto los tribunales de tránsito estrictos y el patrullaje policial adecuado son las mejores maneras de prevenir accidentes. *La mayoría de los accidentes son causados por gente que hace cosas que sabe que están mal.* La respuesta a eso es cantidad

23 Todos los ítems correspondientes a la seguridad se detectaron gracias al *New York Times Index* y se los leyó agrupados de a quinquenios, para el período abarcado entre 1922 y 1972, inclusive. (Agradezco la colaboración de Jerold Cloyd en este proyecto.)

24 La utilidad del énfasis en la velocidad y la educación del conductor como medidas correctivas quedó notoriamente en tela de juicio. Las primeras correlaciones entre bajas tasas de accidentes y educación del conductor adolescente hoy parecen ser un mero reflejo de los estudiantes que elegían esos cursos (Robertson y Zador, 1978). El tema de la velocidad es más complejo, pero parece entrañar la relación entre el carácter del camino, la velocidad de los otros automóviles y la del conductor específico (O'Connell y Myers, 1966, Haddon y otros, 1964).

de policías uniformados a plena vista y tribunales inflexibles (*New York Times*, 17 de febrero de 1934, 23: 1; el destacado me pertenece).

En los comienzos de la historia de la seguridad vial en los Estados Unidos se confiaba, hasta cierto punto, en los métodos de control privados y no públicos. En la década de 1920 hubo incluso varias formas de “vigilantes de tránsito”. Eran grupos privados que se organizaban para observar el tráfico, detener a los contraventores y citarlos por conducir mal (*New York Times*, 1922, 1926, 1930). Las campañas educativas que intentan convencer a los automovilistas de mejorar sus habilidades o conducir con cuidado todavía tienen vigencia y concitan la atención del público. Pero están lejos de ser pilares fundamentales de la seguridad.

La teoría de la disuasión a través del cumplimiento de la ley penal ha determinado el principal sistema de responsabilidad pública por la seguridad vial en los Estados Unidos. Las leyes y las regulaciones de tránsito responden a la teoría que sostiene que puede persuadirse al automovilista, en tanto individuo, de adoptar un estilo de manejo más diligente apelando al miedo al arresto policial y al castigo legal (Zimring y Hawkins, 1973). Las leyes estatales hacen “responsable” al individuo –y no a la industria automotriz o al camino o a la localidad– por los accidentes y buscan la culpa en los actos y atributos del conductor.

MARCOS MÚLTIPLES Y CONCIENCIA ALTERNATIVA

Las premisas individualistas que rigen la concepción de los accidentes automovilísticos y determinan que la atención se oriente hacia los conductores alcoholizados como agentes causales han dominado el pensamiento y las políticas estadounidenses acerca de los peligros del automóvil. Hacer políticamente responsable al automovilista parecía “normal” y “natural”. Respondía a conceptos de culpa tradicionales en la jurisprudencia de los Estados Unidos. Era coherente con el deseo de la industria automotriz de evitar que la seguridad tuviera demasiada incidencia en el diseño de sus productos.²⁵ Como explicaré más adelante en el

capítulo 5, convertía el mundo de los accidentes en un mundo moralmente comprensible.

La tesis del automovilista imprudente expresaba el problema de los accidentes en el lenguaje de Job y por medio de políticas individualistas. Una conciencia alternativa podría concebirlo, en cambio, como un problema colectivo y colocar la responsabilidad política en otros niveles. Esa alternativa comenzó a ganar credibilidad y apoyo, como modo de conciencia y en igual medida como actividad política, a mediados de los años sesenta.

Al convertir al “conductor imprudente” en el principal “agente causal” de los accidentes automovilísticos, ese agente –y no la escena– pasaba a ser el principal objeto de atención. Las estrategias para reducir la pérdida de vidas y las lesiones resultantes de las colisiones automovilísticas se enfocaban en programas de educación del automovilista, exámenes para obtener la licencia de conducir, legislación, cumplimiento de la ley y mantenimiento de los vehículos en uso. A lo largo del período en que se ha incrementado el uso del automóvil en los Estados Unidos, la teoría del “conductor imprudente” ha hecho énfasis primero en el conductor descuidado pero competente, luego en el conductor incompetente y finalmente en categorías especiales de “propensos a los accidentes”, que incluyen a los jóvenes, los muy viejos y aquellos cuya capacidad se ve disminuida por la ingesta de alcohol (Cloyd, 1972).

Hacia 1965 comenzó a cobrar importancia una concepción muy diferente acerca de la responsabilidad causal y la obligación política, sobre todo entre los estudiosos, los expertos y algunos funcionarios políticos. La tesis del “automóvil inseguro” reorientó hacia el automóvil la atención hasta entonces enfocada en el automovilista, la alejó del accidente y la dirigió hacia sus efectos, la alejó del conductor y la dirigió hacia el fabricante. Enfocó los reflectores sobre el diseño del automóvil: su capacidad de resistir el impacto, de proteger a los ocupantes después del impacto y de eliminar el trauma relacionado con los choques.

William Haddon Jr., una de las figuras líderes dentro de la salud pública en el campo de los accidentes y primer administrador de

²⁵ La posición de la industria automotriz tuvo su expresión desde un principio en las sesiones acerca de la Ley Nacional de Seguridad en las Autopistas

de 1966. Los representantes de las fábricas de automóviles argumentaron que “la seguridad no vende autos”. Se dio una respuesta más exhaustiva desde la opción del consumidor, afirmando que un automóvil más seguro sería más caro y que, cuando se les daba a elegir entre la seguridad y el gasto, los consumidores siempre optaban por un vehículo más barato aunque más riesgoso.

la NHTSA, expresó de la siguiente manera la diferencia entre las dos conceptualizaciones:

El único aspecto más importante y esencial de considerar la gama completa de fenómenos energía-daño es que el énfasis, la prioridad que se les otorga a las políticas de reducción de daños entre las opciones disponibles, debe basarse en su eficacia para reducir los fines-resultados en términos de daño, y no necesariamente en prevenir que se susciten los acontecimientos. Esto a menudo significa que el énfasis inicial, si fue racionalmente elegido, debe hacerse en algo distinto que las medidas de prevención. Por ejemplo, en una red para el equilibrista, y no en propaganda que le aconseje "actuar con prudencia" y jamás caer; o en mejorar el envoltorio de las encomiendas en vez de distribuir equitativamente el gasto asignado a los empleados de correos. (Haddon, 1972: 4; véanse también Haddon, 1970, Haddon y otros, 1964: 27-30).

En el contexto del automóvil, esta conceptualización fue asociada con el movimiento para el desarrollo de estándares gubernamentales de seguridad en el diseño y la fabricación de automóviles, que culminó con la aprobación de la Ley Nacional de Seguridad en las Autopistas de 1966 y la creación de una agencia para desarrollar y hacer cumplir esos estándares: la NHTSA. A partir de la investigación de Hugh De Haven y el centro de investigaciones de la Universidad Cornell en 1942, una serie de investigaciones ha desarrollado la idea de que las lesiones graves en los accidentes automovilísticos eran, ante todo, resultado del diseño —objetos salientes y afilados, como los volantes flexibles y los equipos de tableros con formato de daga— y de la incapacidad de la carrocería para evitar la eyección de los ocupantes. Esta preocupación por la "segunda colisión" —los eventos inmediatamente posteriores al choque inicial— hacía énfasis en que las estrategias de seguridad se enfocaran en las características del vehículo y no en su conductor. Fue la investigación de mayor envergadura que apoyó el uso de cinturones de seguridad, tableros acolchados, volantes flexibles y mejores puertas, menos abollables (Congreso de los Estados Unidos, 1966: 320-348, Haddon y otros, 1964: 537-583).

Este cambio en la teoría causal conlleva un cambio potencial en lo que atañe a la responsabilidad política. Al colocar el foco de los accidentes en el diseño del vehículo se enfatiza el rol del fabricante como agente de accidentes. El movimiento por la imposición de estándares de diseño a la industria automotriz provocó cierto grado de interés en el transcurso de

la década de 1950, cobró ímpetu en algunos estados a fines de ese período y alcanzó el clímax durante las sesiones del Senado sobre seguridad vial en 1965 y con la promulgación de la ley en 1966.²⁶

Desde la perspectiva de este estudio, la importancia de la conciencia alternativa radica en las consecuencias políticas que conlleva. La nueva conciencia no sólo traslada el foco de acción desde los estados y las asociaciones privadas hacia el gobierno federal, sino que también reemplaza al automovilista, ebrio o sobrio, por la industria automotriz como *bête noire* de los adalides de la seguridad. Un testigo de las audiencias del Senado de los Estados Unidos sobre la ley de seguridad de tránsito dijo que el problema no residía en la impericia o la ebriedad del conductor sino en la incapacidad de la industria automotriz de construir un vehículo cuyo diseño tuviese en cuenta la posibilidad de que los conductores sean imprudentes o estén borrachos. En el procedimiento legislativo que condujo a la promulgación de la ley se sugirió la posibilidad de obligar a la industria automotriz a fabricar automóviles que redujeran la cantidad de muertes a quince mil por año (entrevista con William Hadden Jr., septiembre de 1973).

ACCIDENTE, RIESGO Y CERTIDUMBRE

Tengo la esperanza de que este capítulo no sea leído como un argumento a favor de las virtudes de la tesis del "auto inseguro" y/o un ataque contra las teorías del "conductor imprudente" y el conductor ebrio. Si bien el solo hecho de invocar cualquier toma de conciencia alternativa atenta contra el reclamo de naturalidad y realidad por parte de la mentalidad dominante, no afirmo que ninguna sea superior a la otra como estrategia para explicar los accidentes automovilísticos. Más adelante explicaré que considerar estos marcos como meros programas técnicos de medios-fines equivale a ignorar las connotaciones morales que otorgan credibilidad a ambas estrategias. Existe una dicotomía entre la posición individualista,

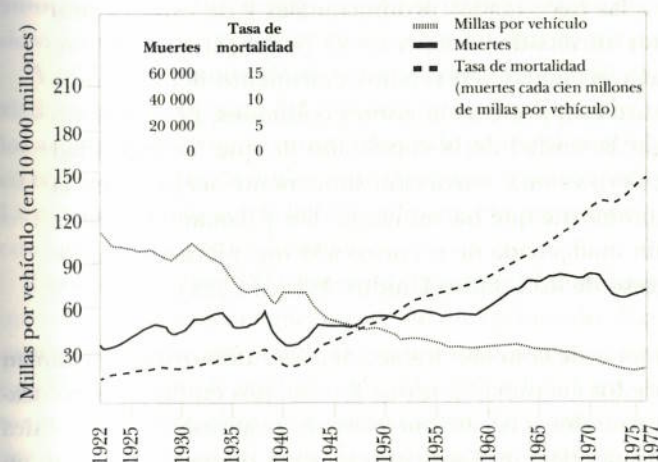
26 La historia del movimiento a favor del automóvil seguro es significativa para el desarrollo de la protección al consumidor y la orientación ambientalista en la política estadounidense. Otros aspectos del movimiento constan en Halpern (1972). Si bien muchas personas estuvieron asociadas con ese movimiento, William Haddon Jr., Daniel Patrick Moynihan y Ralph Nader se destacan como los líderes más importantes no enrolados políticamente, mientras que los senadores Ribicoff, Magnuson y Robert Kennedy desempeñaron papeles clave en el drama de la votación.

que condena al bebedor, y la ideología política del gobierno liberal, que da por sentado que las corporaciones industriales son malas. Ambas son sistemas de pensamiento que localizan focos problemáticos. No es que la teoría de la responsabilidad causal establezca un *locus* específico de responsabilidad política. Bien podría suceder que lo inverso sea más frecuente: una creencia en la realidad política otorga credibilidad a las teorías causales que sustentan ese *locus*. La relación entre ambas es, cuando menos, un camino de doble mano.

Esas dos posturas son explicaciones de acontecimientos y también bases de estrategias. Cada una postula sus prioridades políticas en diferentes lugares. La tesis del "conductor imprudente" considera los accidentes como eventos separados y busca soluciones para casos individuales, minimizando el carácter colectivo de los accidentes. La tesis del "automóvil inseguro" aporta una conciencia colectiva de los accidentes y busca soluciones a través de políticas colectivas. El movimiento a favor de fabricar automóviles más seguros acepta los accidentes como algo dado: como algo inevitable o probable, antes que como eventos azarosos o inexplicables. Intenta que la conciencia pública considere el evento individual como parte integral de un proceso colectivo y agregado.

Aunque el movimiento consumidor produjo algunas regulaciones para el diseño de automóviles en la industria automotriz, cualquier conclusión sobre su eficacia para reducir los siniestros automovilísticos probablemente sería prematura. Los primeros estándares fueron impuestos en 1967 y 1968, y sólo se aplicaron a los vehículos recién salidos de la línea de montaje en 1968 y 1969. Si bien las muertes por millas conducidas y por automóviles propios han disminuido desde que el automóvil se transformó en un artículo de consumo común, la cantidad absoluta de muertes por accidente ha seguido aumentando, al igual que las muertes por unidad de población, con dos excepciones (R. Baker, 1971, National Safety Council, 1978). Como muestra la figura 2, entre 1942 y 1945 hubo una rotunda disminución. Eran los años de la guerra, y los automóviles y el combustible escaseaban. La segunda excepción ocurrió en el bienio 1974-1975, al escasear el petróleo en 1974 y aumentar constantemente el precio del combustible. Si bien la cantidad de muertes en 1977 todavía era menor que en 1973, comenzó a aumentar. Y persiste un enconado debate para explicar la disminución de muertes en la década de 1970, aunque todavía es demasiado pronto para afirmar, como algunas autoridades han hecho, que la disminución de los límites de velocidad o el impacto de los estándares de seguridad nacional han producido ese resultado (National Safety Council, 1976, Insurance Institute for Highway Safety, 1976).

Figura 2. Viajes en vehículos motorizados, muertes y tasas de mortalidad, 1925-1977



Fuente: Consejo Nacional de Seguridad.

Podría decirse que cometo un error de interpretación al afirmar que el "conductor imprudente" y el "automóvil inseguro" son modos alternativos de conciencia (Rae, 1971: 347-348). Podría considerárselos como distintos componentes del problema de la seguridad, objetos de una política simultánea. De todas formas, no han cumplido un rol equitativo en la arena pública. La hipótesis de los "caminos inseguros" no predominó durante mucho tiempo en la historia de la seguridad del automotor en los Estados Unidos, y el "automóvil inseguro" sólo tiene una década de antigüedad. En la arena política, donde se debaten y argumentan las responsabilidades legales y gubernamentales, las diversas explicaciones están en conflicto y se centran en definir dónde y cómo se distribuirán las prioridades. En las audiencias del Senado sobre la Ley Nacional de Seguridad en el Tránsito Automotor de 1966, el presidente del NSC, Howard Pyle, argumentó tenazmente contra la imposición de estándares federales al diseño de los automóviles, haciendo hincapié en que era más importante la competencia del conductor que el diseño del vehículo como agente causal de los accidentes (Congreso de los Estados Unidos, 1966: 133-181). Desde una perspectiva diferente, el presidente de la comisión del Senado, el senador Magnuson, señaló las consecuencias prácticas de una fuerte adhesión de la industria automotriz a la teoría del "conductor imprudente":

Sin embargo, el comité ha detectado en la industria automotriz perturbadoras pruebas de subordinación crónica del diseño seguro a las necesidades promocionales y de estilo, como asimismo un abrumador énfasis en el poder, la aceleración, la velocidad y el "andar" en relativo detrimento del funcionamiento seguro o la protección contra colisiones. El comité no puede juzgar la verdad de la convicción de que "la seguridad no vende"; pero es una convicción sumamente aceptada en la industria automotriz que ha resultado, lisa y llanamente, en la adjudicación inadecuada de recursos a la ingeniería de seguridad (Congreso de los Estados Unidos, 1966: 14 221).

Las diversas maneras de concebir los accidentes automovilísticos llaman la atención sobre los acontecimientos y fenómenos en diversos contextos. Las teorías causales y las atribuciones de responsabilidad política coexisten en mutua relación. Esos contextos tan diferentes aportan un telón de fondo para comprender el conflicto o, en algunas instancias, la ausencia de conflicto. El movimiento contra el "automóvil inseguro" se transformó en el puntapié inicial de lo que luego sería el movimiento de los consumidores y el movimiento ambientalista en la política nacional (Nadel, 1971, Halpern, 1972). Aportó un contexto público que hizo nuevo énfasis en viejos temas, entre ellos los accidentes, la contaminación y la salud. El enfoque sobre el fenómeno de conducir alcoholizado funciona según una categorización que implica a los automovilistas individuales. Como demostraré más adelante, las implicaciones de este enfoque para las políticas de consumo de alcohol han sido específicas y congruentes con esa estructura de pensamiento individualista.

Hay otro aspecto relacionado con el análisis de la toma de conciencia sobre los accidentes automovilísticos. (Esto anticipa mi análisis posterior, en la segunda parte.) Todas las teorías previamente discutidas a propósito de accidentes automovilísticos se basan sobre la presunción de que los accidentes pueden explicarse y prevenirse, o al menos disminuir sus consecuencias. No obstante, la historia de víctimas de accidentes automovilísticos en los Estados Unidos también debería fundamentar una perspectiva menos iluminista. La gran disminución de muertes atribuibles al automóvil a que se asistió entre 1941 y 1944, redujo la cantidad de víctimas en sólo el 40%: de aproximadamente cuarenta mil a unas veinticuatro mil. Pero continuó siendo una causa fundamental de muerte y un riesgo que los automovilistas debían necesariamente afrontar. Nuestro fervor por reducir las tasas puede hacernos perder de vista que el au-

mento de la cantidad de conductores provoca más víctimas. No resulta incorrecto decir que la mayor causa de lesiones y muertes atribuibles al automóvil es, precisamente, conducir uno; la mayor causa del aumento de víctimas fatales es el aumento de la cantidad de personas al volante.

"Ver" los accidentes desde esta perspectiva equivale a considerar a las víctimas como un costo del uso del automóvil. Equivale a considerar que los accidentes son tanto un problema de pensamiento religioso o filosófico como de teoría científica, que están tan cerca de Job como de Nader. La parábola del ángel de la benevolencia y la muerte del profesor Cohen continúa vigente entre nosotros.

Estas maneras tan diferentes de organizar el mundo de la conciencia interactúan con estrategias de acción y expectación. Existe una organización social que estructura el mundo y un sistema cultural de sentidos y significados que lo vuelve inteligible. La realidad *no* es una entidad desorganizada a la espera de ser descubierta. En los dos capítulos siguientes nos ocuparemos de ver cómo las distintas versiones de la realidad cobran forma y obtienen consistencia y aceptación.

2. Ficción y drama de la realidad pública

LA CREACIÓN DEL CONDUCTOR ALCOHOLIZADO

Vivimos en un bosque de símbolos situado a la vera de una jungla de hechos. En nuestro intento de entender el mundo que nos rodea, los seres humanos nos dejamos llevar por creencias acerca de aquello que no podemos experimentar o reconocer personalmente. Tenemos creencias sobre la "sociedad" que son públicas, tanto en el sentido de ser compartidas como por el hecho de que aluden a un conjunto de acontecimientos que nosotros no vivenciamos ni podemos vivenciar personalmente. Muchísimas personas en los Estados Unidos han tenido experiencia directa y personal de choques y colisiones automovilísticas. Esos son hechos personales. La cantidad total de víctimas del automóvil no es un hecho personal. Es un hecho público. Nadie observa todos los choques automovilísticos. Todos dependemos de una organización de investigadores especiales del mundo fáctico de las víctimas del automóvil.

Esos hechos públicos constituyen una parte importante del contenido de las creencias de las personas. El desempleo aumenta o disminuye; la nación es amenazada por una nación extranjera, o viceversa; el consumo de drogas duras es responsable de cierta cantidad de muertes por año. El "problema social" de los accidentes automovilísticos es solamente uno de esos asuntos fácticos, que están integrados por una multiplicidad de eventos y son transmitidos a la opinión pública por científicos, médicos, expertos, responsables políticos y periodistas que contribuyen a crear eso que Walter Lippmann llamó "las imágenes en nuestras cabezas", cuya función es dirigir y canalizar gran parte de la acción pública (Lippmann, 1922). Este proceso convierte al mundo público en una realidad consistente. En el capítulo anterior describí la estructura de esa realidad. Dado determinado marco cognitivo, algunos datos parecen dignos de consideración mientras otros resultan ignorados a causa de su irrelevancia. Ni siquiera el "hecho" de la elección es una cuestión de conciencia, ya que quienes eligen no siempre

son conscientes de las alternativas. El proceso se vivencia como algo normal, natural y autoevidente. El mundo fáctico se presenta como algo aproblemático, cierto y exento de ambigüedad.

Este capítulo se ocupa de averiguar cómo se constituyen esos hechos acabados y auténticos a partir de observaciones en crudo. Si la gente tuviera que confiar pura y exclusivamente en su conocimiento personal para formarse una percepción del impacto del consumo de alcohol y el automóvil en la vida cotidiana estadounidense, la forma del problema y las demandas de acción pública podrían ser diferentes de lo que son. Pero la gente también confía en el conocimiento público o social, y de ese modo otorga inteligibilidad y consistencia a la "sociedad" en tanto entidad organizada y percibida. Una "ola de crímenes" no es una cuestión de experiencia personal, privada. Lo que ocurre en "la comunidad" o la "sociedad" ingresa en la evaluación que hacemos las personas de la experiencia pública. Lo que es "verdad" respecto de una sociedad es algo más que un reflejo de las experiencias individuales; es también un conjunto de creencias sobre la experiencia agregada de los otros.

El estilo de la compilación anual de estadísticas del NSC refleja el proceso. El título *Accident Facts* contiene un halo de autoridad; realmente existe un cuerpo de información consistente y válido sobre los accidentes automovilísticos. El formato del informe consiste en cuadros y diagramas expresados en números, casi siempre con un componente decimal y no redondeados (1,123 en vez de 1,200 o 1,100). ¿Y si en lugar de llamarse *Accident Facts* se llamara *Accident Estimates* o *Accident Guesses*? ¿Y si el formato fuera narrativo, en vez de consistir en cuadros y diagramas, y se redondearan las cantidades? Imaginar esos estilos alternativos es reflexionar sobre el estilo que expresa credibilidad y certeza. Los juegos de la imaginación nos hacen tomar conciencia del problema de cómo se crean y certifican los hechos en la arena pública.

Gran parte de los comentarios sociales y políticos conciben el trabajo científico como algo que en cierto modo está por fuera de la cultura y la sociedad de su época. No caben dudas de que la índole de las instituciones científicas y el impacto de las teorías y los hallazgos científicos sobre la tecnología, y por ende sobre el cambio social, han sido un tema fundamental en gran parte del análisis social. Sin embargo, el contenido de la ciencia, su método y sus resultados han sido tradicionalmente considerados —incluso por los marxistas— como un proceso y un producto que están por fuera de las concepciones deterministas e historicistas de los científicos sociales; como una "base" y no como

una "superestructura". En líneas generales, la sociología de la ciencia ha evitado el análisis de criterios y contenidos, y en cambio se ha concentrado en los marcos que subyacen a la elección del tema de estudio o bien en el impacto de la ciencia como tecnología (Ben-David, 1971). El pensamiento científico, la "cultura" de la ciencia, ha permanecido fuera de la esfera de estudio y análisis.

En años recientes, este "estatus preferencial" de la ciencia ha soportado severas críticas. Algunos filósofos, como Michael Polanyi, han subrayado los presupuestos tácitos que requiere el método científico, que aparentemente no tiene presupuestos de ninguna índole (Polanyi, 1962; especialmente la segunda parte). *La estructura de las revoluciones científicas*, libro de Thomas Kuhn, ha tenido gran influencia en cuanto a dirigir la atención hacia el carácter históricamente específico de los supuestos paradigmáticos (Kuhn, 1962). Tanto la ciencia social como específicamente los conceptos de racionalidad y racionalización de Weber fueron objeto de análisis —en su condición de ideologías del tecnicismo— por parte de los "teóricos críticos" que trabajan dentro del marco neo-marxista (Marcuse, 1968, Habermas, 1970, 1975). Otros han abordado de modo más directo el estudio empírico de cómo se hace la ciencia, analizando los actos de observación, presentación y argumentación, y haciendo énfasis en los actos de interpretación y en los presupuestos necesarios del proceso.²⁷

En este capítulo mostraré que el cuerpo de conocimiento sobre el fenómeno de conducir alcoholizado comienza siendo algo incierto, inconsistente e impreciso. Casi desde el momento mismo de su concepción adopta la forma de un sistema público de conocimiento cierto y coherente; así, aumenta su credibilidad y su impacto dramático. De ello resulta la imagen dramática del conductor ebrio como un ser malvado y culpable. No es mi intención criticar ese proceso ni ponerlo en la picota. Tengo la impresión de que esos procesos son necesarios para desarrollar acciones políticas en un mundo de conocimiento limitado y fallido.

27 Véanse los trabajos de Bruno Latour (Latour y Woolgar, 1979, Latour, 1979). Véanse también los estudios de Harry Collins y Graham Cox (1976) y Michael Lynch (1978). Menos empíricos pero igualmente útiles son los trabajos de Ravetz (1973), Ziman (1968) y Bloor (1976).

LA FICCIÓN COMO FORMA DE LOS HECHOS

Al tomar prestados del ámbito del arte literario términos como "ficción" y "drama", me expongo al riesgo de que el mío parezca un intento por atacar la integridad y la validez del trabajo científico "serio", como si pretendiese exponer este último (y a sus creadores) al ridículo y la vergüenza. No es mi intención demostrar la falsedad de una verdad postulada, aunque esa sea una posible lectura. Mi mensaje es más sutil y a la vez más crudo; la ficción y el drama son profundamente inherentes a la manera en que se presenta el conocimiento en varios niveles de su desarrollo. Su presentación como hecho forma parte del proceso por cuyo intermedio se forma un mundo real con sustancia y significado. Kenneth Burke, cuyos escritos han dado origen a numerosas ideas incluidas en este libro, establece una distinción entre los significados *semánticos* y los significados *poéticos* del discurso humano. Los significados semánticos están cerca de lo que convencionalmente se acepta como científico; tienen un aura neutra y designan algo inequívoco y carente de emoción. Los significados poéticos implican una perspectiva: adoptan una actitud hacia un objeto. Sugieren "qué buscar y de qué precaverse" (Burke, 1957: 121-144).

Lo que pretendo hacer en este capítulo es analizar, en parte, cómo el significado semántico se transforma en significado poético, en un mundo real de sentido; cómo los "hechos" de conducir alcoholizado se convierten en el problema público de conducir alcoholizado. Este análisis es una fase del tipo de análisis discursivo al cual el lógico Perelman llama "nueva retórica" (Perelman, 1963: 134-142). Por lo tanto, incluyo el análisis de la documentación y el método científicos como una forma de retórica que estudiar: un sistema de argumentación y prueba que, como otras argumentaciones, intenta obtener de su público la adhesión a lo que propone. Al considerar los materiales de la investigación sobre el fenómeno de conducir alcoholizado como una suerte de retórica y poética, estoy poniendo de relieve el carácter artístico o artificioso de la argumentación y el análisis científicos. Esta perspectiva contrasta con el imaginario implícito y explícito en la mayor parte del saber convencional, que considera al conocimiento como una fuente de pronunciamientos dignos de crédito acerca del mundo real: un imaginario de un mundo de hechos observados y presentados por un observador neutral y objetivo.

EL LUGAR DE LA FICCIÓN EN EL ANÁLISIS CIENTÍFICO

El mundo de los hechos, escribió William James, es una "febril, frenética y floreciente confusión". Para analizarlo, los seres humanos suelen apelar a situaciones y tipos imaginarios. Los matemáticos hablan del infinito o de los números negativos o del cero como si esos conceptos tuvieran referencias tangibles. Los físicos y los químicos utilizan los conceptos de atracción, repulsión y presión como si la realidad física estuviera animada. Los sociólogos reifican tipos ideales —comunidad, sociedad o capitalismo— como si describieran un mundo que existe. El uso de la ficción como léxico unificador y orientador ha sido reconocido desde hace ya mucho tiempo como parte integral del razonamiento jurídico (Fuller, 1967, Levi, 1949, Hall, 1952: cap. 1). Pero su utilización en el lenguaje científico ha sido pasada por alto.

Al examinar el corpus de investigación que constituye la base de las políticas en relación con los conductores alcoholizados, veremos que aludo a dos clases diferentes de ficción. Una es conceptual, como queda en claro gracias a los ejemplos mencionados más arriba. Pero hay otra forma de ficción: la que implica llegar a conclusiones *como si* el modelo de una metodología perfecta fuera aplicable. Aquí mi perspectiva ejemplifica el acercamiento a la comprensión del pensamiento jurídico y otros en la ignorada obra del filósofo alemán decimonónico Hans Vaihinger, cuyo *Die Philosophie des Als-Ob* [Filosofía del "como si"] incluye el marco analítico básico de este capítulo (Vaihinger, 1924). Vaihinger reconoció hasta qué punto la ciencia y otras formas de razonamiento operaban por analogía, considerando la confusión de los sucesos y los datos "como si" fueran análogos a fenómenos ya familiares y comprendidos.²⁸ Los materiales que describiré y analizaré a continuación operan sobre un material imperfecto, inconsistente y ambiguo. Producen una ilusión de certidumbre, claridad, facticidad y autoridad.

28 Este uso característico de la analogía y la metáfora en las presentaciones científicas se analiza en las obras de Max Black (1962) y Mary Hesse (1965, 1966) y aparece descrito en el próximo capítulo con sus respectivas notas a pie de página. Véase también el análisis que sobre Vaihinger realiza Lon Fuller (1967, cap. 3).

Incluso la literatura más cercana a los "expertos" en la materia da la misma imagen de una realidad no problemática. Un folleto publicado por el Consejo Nacional sobre Alcoholismo refiere a los "casi diez millones de alcohólicos entre los bebedores de nuestra nación" (National Council on Alcoholism, 1976). Otro folleto, dirigido al público y publicado por el Instituto Nacional contra el Abuso de Alcohol y el Alcoholismo (NIAAA), incluye un breve artículo firmado por el director donde se señala que "el hecho trágico es que diez millones de personas en nuestro país tienen hoy graves problemas de alcoholismo" (National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, 1976: 2; el destacado me pertenece). La revista *Newsweek*, en una nota de tapa sobre el alcoholismo, utiliza un lenguaje más calificado y, al referirse al "hecho inferido por el NIAAA", sostiene que

aproximadamente uno de cada diez de los noventa y cinco millones de estadounidenses que consumen alcohol es un alcohólico propiamente dicho, o por lo menos un bebedor problemático (definido por el NIAAA como aquel que bebe lo suficiente para causar problemas a sí mismo o a la sociedad) (*Newsweek*, 1974: 39).

¿De dónde proviene como hecho la cantidad de alcohólicos (y/o "bebedores problemáticos") en los Estados Unidos? Si el NIAAA ha reunido los datos, ¿dónde están? El único censo del total de la población de los Estados Unidos es efectuado por el gobierno del país y no incluye preguntas sobre hábitos de bebida. Varios debates académicos sobre los problemas del alcohol citan como fuente de la existencia de nueve o diez millones de alcohólicos el ampliamente distribuido *Alcohol and Health-New Knowledge*, un compendio de nociones sobre problemas de alcohol publicado por el NIAAA. El primero de esos informes fue publicado en 1971, el segundo en 1974 y el tercero en 1978. El primer párrafo del informe de 1974 dice así:

La cantidad de estadounidenses cuyas vidas se han visto adversamente afectadas por el alcohol depende de la definición; los que están en tratamiento activo por alcoholismo [...] probablemente constituyan los primeros cientos de miles, pero *puede haber* por lo menos diez millones de personas cuyo consumo de alcohol haya creado problemas para ellas o sus familias o sus amigos o sus empleadores, o con la policía, en el último año (National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, 1974: 1; el destacado me pertenece).

Ni siquiera esta declaración sumamente cauta y calificada está respaldada por estudios o documentación debidamente citados.²⁹

Las audiencias del Congreso en torno al proyecto de ley del cual surgió la legislación sobre abuso de alcohol y alcoholismo que estableció el NIAAA son una clara prueba de cómo cobró forma y medida la realidad pública de la magnitud del problema del alcohol. En su discurso de apertura, el presidente de la Subcomisión de Salud Pública y Bienestar Social de la Comisión de Comercio Interestatal y Exterior de la Cámara de Representantes se refirió al "grave problema de salud" representado por la estimación de que "al menos cinco millones de estadounidenses, o una persona cada cuarenta, pueden ser considerados alcohólicos" (Cámara de Representantes de los Estados Unidos, 1970: 1). En la página 257 el "problema" ya había aumentado a dieciocho millones. Allí el representante del estado de Florida, Rogers, argumenta que "al haber dieciocho millones de personas afectadas" tendrían que destinarse más fondos y debería haber más personal dedicado al tema. ¿Pero de dónde proviene esa nueva cifra?

Pocos minutos antes, el comité había escuchado el testimonio de tres expertos: el subsecretario de salud y asuntos científicos del Ministerio de Salud, Educación y Bienestar Social (DHEW), el director del Instituto

29 En el texto del informe de 1974 se presenta material sobre los hábitos de bebida estadounidenses, incluido el consumo problemático de alcohol. El texto describe varias entrevistas realizadas por Harris y sus compañeros por encargo del NIAAA y establece que esas entrevistas, efectuadas en el período 1972-1974, son el origen y la fuente del material presentado. Un diagrama presentado en p. 27 da cuenta del porcentaje de bebedores problemáticos por edad en los Estados Unidos en 1973. No se proporciona ninguna otra información sobre la cifra total de diez millones (National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, 1974: 7-8, 18). En el informe de 1978 (National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, 1978) la cantidad de bebedores problemáticos aparece en tres postulados diferentes, todos y cada uno de ellos basados en el mismo estudio, encargado por el NIAAA y presentado en junio de 1977 (Johnson y otros, 1977). En primer lugar, el informe afirma en su p. v: "Hay entre 9.3 y 10 millones de bebedores problemáticos estimados (incluidos los alcohólicos) en la población adulta". Eso figura en la sección titulada "Highlight". Según esa misma línea de pensamiento, en la introducción el informe postula que "usualmente estimamos que hay diez millones de bebedores problemáticos (alcohólicos incluidos) en los Estados Unidos" (National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, 1978: xvii). El tercer postulado, en el capítulo 1, es idéntico al primero, con la salvedad de que la modalidad pasa de la aseveración del presente del indicativo ("hay...") al condicional: "se estima que habría entre nueve millones trescientos mil y diez millones de bebedores problemáticos (alcohólicos incluidos) en la población adulta".

Nacional de Salud Mental (NIMH), y el director adjunto de la División de Prevención del Abuso de Alcohol y el Alcoholismo. Los tres eran médicos, y el tercero era una autoridad líder en problemas de alcoholismo. El subsecretario estimó la cantidad de "alcohólicos" entre seis y siete millones, y sostuvo que había habido un aumento desde un estudio anterior que los estimaba en cinco millones.³⁰ Utilizó el pronombre *nosotros* para respaldar la estimación y le pidió su opinión al director del NIMH. Este presentó al experto diciendo que había "pasado veinte años en el campo del alcoholismo" y que podía "hablar con conocimiento de causa sobre el tema" (Cámara de Representantes de los Estados Unidos, 1970: 224).

Las afirmaciones del director adjunto son ejemplos de cómo hasta los cambios más casuales y ligeros de nomenclatura tienen resultados inesperados. Si bien señaló que "las cantidades permanecieron estables durante un tiempo", aludió a un estudio concluido recientemente por una unidad de investigación social que demostraba que "la cifra se acerca a nueve millones de personas *con problemas de alcohol*" (Cámara de Representantes de los Estados Unidos, 1970: 224; el destacado me pertenece). Luego adujo que, dado que los profesionales de la salud no realizaban un diagnóstico hasta no asistir a las últimas etapas de la enfermedad, sin incurrir en errores podía duplicarse la cantidad de afectados. Así, a los cinco primeros millones de alcohólicos se les sumaron otros trece millones en menos de un día. Si a esto se agrega el material presentado, se cuenta con un panorama de un problema de gran magnitud que por lo tanto requería una nueva agencia gubernamental y mayor cantidad de fondos.

¿Pero de dónde salieron los nueve millones? En las sesiones se hizo referencia al estudio *American Drinking Practices* (ADP), que fue la primera encuesta nacional a gran escala sobre hábitos de bebida. Realizada por el Grupo de Investigación Social de la School of Public Health de la Universidad de California, Berkeley, en el bienio 1964-1965, la encuesta se centró en las prácticas de consumo de bebidas, no en los problemas con la bebida ni en el alcoholismo (Cahalan, Cisin y Crossley, 1969). Sin embargo, ese mismo grupo efectuó otra encuesta nacional en 1967, específicamente dedicada

30 La temprana estimación de cuatro o cinco millones de alcohólicos proviene de la obra de Mark Keller y colaboradores en el Rutgers Center of Alcohol Studies. Se basaba en la fórmula desarrollada por E. M. Jelinek, que utilizaba las tasas de mortalidad por cirrosis y una compleja *ratio* entre alcohólicos con complicaciones hepáticas y alcohólicos sin complicaciones hepáticas. La fórmula ha sido acaloradamente debatida y continúa siendo, en el mejor de los casos, un supuesto sistemático (Keller, 1962; Seeley, 1960; Popham, 1956).

a la investigación de los problemas con la bebida y luego detallada en dos publicaciones (Cahalan, 1970, Cahalan y Room, 1974). Los hallazgos de la encuesta de 1967 parecen ser la base de la cifra de nueve millones.³¹

Considerar que la cifra establecía como un hecho la existencia de nueve millones de alcohólicos implicaba una ficción en varios sentidos. En primer lugar, porque una categoría de análisis suplantó a otra. La mayor ambición de las encuestas del Programa sobre Droga y Alcohol (ADP) en lo atinente a problemas con la bebida era trasladar la atención desde el alcoholismo crónico —con su patrón de adicción, pérdida de control y frecuencia de intoxicación— hacia el concepto más difuso y diferenciado de "problemas con la bebida". El autor de *Problem Drinkers* identificó once tipos de problemas con la bebida, entre otros la borrachera, la intoxicación frecuente, los problemas en el trabajo, los problemas matrimoniales y otros (Cahalan, 1970: cap. 2). Uno de ellos —el consumo sintomático de alcohol— estaba muy cerca del concepto tradicional de alcohólico, pero incluso así resulta confuso porque existen varios patrones posibles.

El autor de *Problem Drinkers* es absolutamente explícito sobre la importancia de la definición y describe la suya propia como "más bien arbitraria (pero estadísticamente útil)" (Cahalan, 1970: 2). Las definiciones alternativas plausibles, agrega, expresaban los porcentajes de bebedores problemáticos entre el 3 y el 30%, comparados con el 9% que proponía el autor. Esas magnitudes tampoco pueden usarse para estimar la cantidad de alcohólicos:

comparar las estimaciones de alcohólicos y bebedores problemáticos es un ejercicio inútil porque los conceptos de alcoholismo y problemas con la bebida no son muy similares, no se

31 Las conversaciones con el personal que supervisó las encuestas indican que la cifra fue solicitada al Grupo de Investigación Social por el entonces director del Comité Nacional sobre Alcoholismo (precursor del NIAAA), bajo presión de los titulares de una comisión del Congreso que querían una tasa de prevalencia. Esto ocurrió en 1969. Según mi informante, le dijeron al director que si quería una cifra de personas bajo tratamiento por alcoholismo, esa información costaría varios cientos de miles más. Las encuestas no habían medido el "alcoholismo" sino los "problemas con el alcohol", que es un concepto muy diferente (véase más abajo). Le dijeron al director que, si necesitaba usar esa cifra, debía proyectar el 9% que tenía un promedio elevado de problemas en esa encuesta sobre el total de la población estadounidense en edad de beber, lo que sumaba unos diez millones de personas. La cantidad sonaba demasiado "obvia" y fue rebajada a nueve millones.

aplican necesariamente a las mismas personas, y pueden tener consecuencias por completo diferentes para la etiología y requerir medidas preventivas de salud pública y tratamientos diferentes (Cahalan, 1970: 3).

A partir de una muestra representativa de hombres abstemios, Cahalan y Room descubrieron que la tasa de casos de alcoholismo según la definición clásica era del 5% en esa población (Cahalan y Room, 1974: 32).

En segundo lugar, el carácter ficcional del hecho público —la cualidad como si de certidumbre y autoridad— proviene de utilizar el material de estas muestras y encuestas como fuentes para sacar conclusiones sobre tasas de prevalencia. El interés del Grupo de Investigación Social no estaba centrado en la prevalencia sino en el proceso. Sus integrantes hicieron foco sobre temas tales como las correlaciones entre problemas, el medio social de los bebedores problemáticos, la estabilidad de los patrones de bebida problemática en el tiempo y los elementos ambientales que afectan esa práctica. La muestra utilizada en el estudio *Problem Drinkers* fue intencionalmente “liviana” en lo atinente a los abstemios y los bebedores moderados, y “pesada” en lo concerniente a los bebedores pesados. Fue necesario “pesar” la incidencia de esas magnitudes para poder hacer afirmaciones sobre la población total.

Más aún, y como suele suceder en esta clase de estudios, la muestra utilizada no era la más apta para hacer proyecciones sobre la población nacional total. Tres años más tarde se tomó una submuestra de la National Drinking Survey. En la muestra original había resultado imposible entrevistar a aproximadamente el 10% de los candidatos elegibles. La submuestra incluyó al 66% de los entrevistados en la etapa 1. La muestra original entrevistó en realidad al 49% de los participantes en la etapa 1, o al 45% del total de candidatos elegibles para la muestra de probabilidades originaria. Si bien estos porcentajes son muy buenos para este tipo de estudio, eso no impide que su calidad sea demasiado difusa como base para establecer certezas sobre tasas de prevalencia. Esas ambigüedades y restricciones, expresadas en principio, más tarde son ignoradas al derivar conclusiones y finalmente olvidadas cuando llegan a otros ámbitos y otros transmisores. Un hecho no es un casi-hecho, ni un acaso-hecho, tampoco un hecho conveniente. Se transforma en realidad.

Cahalan y su grupo produjeron una serie de estudios que aspiraban a sustituir una visión más “realista” de los problemas vinculados con el alcohol, distinguiendo una variedad de situaciones y condiciones que creaban problemas asociados con la bebida. Realizaron una lectura explícita

del material, tendiente a mostrar que los bebedores problemáticos no estaban subsumidos en el estereotipo del “alcohólico”. En la arena pública esto resultó en un aumento de los alcohólicos: la misma categoría que ellos creían limitar.³² ¿Qué sentido tiene todo esto? Lo que menos me preocupa es la “legitimidad” del postulado de que existen (o no) nueve o diez millones de alcohólicos. Me interesa el resultado de este proceso de expansión y dramatización del carácter del conocimiento transmitido. En cada paso del proceso, desde el recabamiento de la información hasta su interpretación y su transmisión, se creó un mundo tanto más creíble en lo fáctico. En cada nivel, el problema del alcohol creció. Presentar un mundo de indeterminación, de interpretación y elección, de más o menos y tal vez, disminuiría la importancia del problema en un contexto de demandas de atención, dinero y compromiso en permanente competencia.

Permítaseme ilustrar el proceso con un ejemplo que indica cómo aumenta el drama y suscita apoyo. El siguiente extracto proviene del informe de la Cámara de Representantes sobre la ley que estableció el NIAAA:

Está claro que el abuso del alcohol y el alcoholismo constituyen uno de los más graves problemas de salud del país. [...] Varios voceros del DHEW citaron estimaciones que mostraban que hay probablemente dieciocho millones de alcohólicos en los Estados Unidos (Cámara de Representantes de los Estados Unidos, 1970: 3).

Semejante afirmación de magnitudes, si bien crea un mundo fáctico de orden y certeza, es en otro sentido una afirmación retórica... una manera de decir: “Miren, este es un problema importante; merece atención y prioridad”. Las dos estrategias, la del académico y la del funcionario público, el periodista o el formador de opinión, no son iguales. La estrategia del académico está descontextualizada, por completo alejada del ámbito donde debería competir con otras demandas de atención y compromiso. La estrategia de los que utilizamos el conocimiento para instar

32 En una publicación reciente Room señala que, en un informe sobre consumo de alcohol y víctimas, él y sus colaboradores evitaron cualquier figura modal que pudiera aludir a homicidios “debido” al alcohol. Sin embargo, los informes del gobierno que se basaron en él, aludieron a cantidades “hasta...” utilizando el extremo más alto de la gama contemplada en el informe (Room, 1978: 196).

a la acción no es la misma. Una ex autoridad en temas de alcoholismo, por entonces en funciones de gobierno, lo expresó con estas palabras: "Cuando yo era profesor, criticaba la idea de que el alcohol es una droga. Ahora que debo presentarme en público y hablar ante las masas siempre digo que el alcohol es una droga" (a partir de notas tomadas por mí durante una reunión informal, 1973).

Esta concepción bipolar del conocimiento y la realidad no debe perderse de vista cuando se lea mi descripción del "estado de la cuestión" en la investigación sobre los conductores alcoholizados.

EL "ESTADO DE LA CUESTIÓN" EN LA INVESTIGACIÓN SOBRE EL FENÓMENO DE CONDUCIR ALCOHOLIZADO

Si bien las leyes que prohíben conducir alcoholizado entraron en los códigos legales casi en simultáneo con la aparición del automóvil en las autopistas, el estudio sistemático del consumo de alcohol y la seguridad del tránsito es producto de los últimos treinta años, y especialmente de los últimos veinte. Con el perfeccionamiento de los medios fisicoquímicos para detectar y medir el nivel de alcohol en sangre proliferaron una serie de estudios antes imposibles de realizar (Hoffman, 1973). Los principales artículos sobre el tema aparecieron hacia fines de la década de 1930 en el *Journal of the American Medical Association* (Heise, 1934, Holcomb, 1938). Los trabajos posteriores fueron pospuestos hasta la finalización de la Segunda Guerra Mundial.

En 1950 la sección sobre alcoholismo del Karolinska Institutet sueco organizó la primera conferencia internacional sobre consumo de alcohol y seguridad vial en Estocolmo. Como sería característico en las conferencias más recientes de ese mismo tenor, esta fue organizada por un instituto de investigación y se concentró en el alcoholismo antes que en el automóvil. Esta primera conferencia estuvo dominada por una serie de estudios experimentales sobre el impacto del alcohol en el desempeño fisiológico motor y sobre la conducción bajo condiciones simuladas y experimentales (International Conference on Alcohol and Road Traffic, 1950; en especial, los artículos de Leonard Goldberg y coautores). Estos y otros estudios similares realizados en los Estados Unidos y en otros países llevaron a la conclusión de que el consumo de alcohol disminuía el desempeño del conductor y causaba un estilo de "conducción imprudente".

Durante la década de 1960, tres clases de estudios concentraron la atención de los investigadores y responsables políticos. Los más frecuentes eran los estudios de la presencia de alcohol en la sangre de los automovilistas y peatones muertos o lesionados en accidentes automovilísticos. Los estudios de William Haddon y sus colaboradores fueron especialmente influyentes (Haddon y Bradess, 1959, McCarroll y Haddon, 1961).³³ Esta serie de estudios fue la principal fuente de postulados sobre la importancia y la magnitud del problema de conducir alcoholizado. Si bien algunos estudios también informaban sobre la presencia de alcohol en las víctimas/pasajeros y/o en las víctimas/peatones, el énfasis siempre se hizo en el conductor (Haddon y Bradess, 1959, Freimuth y otros, 1958, McCarroll y Haddon, 1961, Waller y Turkel, 1966). Y si bien otros estudios de la década de 1960 y posteriores también utilizan el nivel de alcohol en sangre en las víctimas y/o participantes en el accidente, se concentran en otros aspectos del problema además de la presencia de esa sustancia y utilizan como información otros tipos de evidencia.³⁴

Una segunda serie de estudios se concentró en el conductor alcoholizado e intentó localizar las características demográficas y otros rasgos sociales, culturales o médicos que podrían diferenciarlo de la población general. Se utilizaron registros de arrestos policiales por conducir bajo los efectos del alcohol (DUIA) o información sobre víctimas fatales para comparar al conductor alcoholizado con la población general de conduc-

33 Estoy en deuda con Tracy Cameron por su consumada descripción y análisis de la literatura producida acerca del fenómeno de conducir alcoholizado. El lector encontrará un tratamiento exhaustivo de los estudios sobre el tema en Cameron (1977: cap. 3). El trabajo de Richard Zylman en este campo ha sido el más informado y más crítico de los muy numerosos estudios y análisis (véase especialmente Zylman, 1974b).

34 En su exhaustiva reseña de la literatura producida sobre los conductores alcoholizados Tracy Cameron compiló una bibliografía de 353 ítems. (La cantidad no fue redondeada en 350, para demostrar que efectivamente los conté.) Puede decirse que esto refleja el "estado de la cuestión" en el conocimiento acerca del fenómeno de conducir alcoholizado. La mencionada bibliografía está integrada por artículos publicados en libros y periódicos, libros e informes del gobierno publicados, no publicados y parcialmente publicados (disponibles en las agencias gubernamentales, a veces con dificultad). En varios casos, ítems no conectados entre sí dan testimonio de la misma investigación. A menudo constan de un informe destinado al patrocinador, un artículo en una revista académica y una ponencia presentada en un congreso y luego publicada en un volumen acerca de automóviles. Por mi parte, he leído 113 de los 353 ítems incluidos en la bibliografía de Cameron. He intentado incluir aquellos que más se destacan en la literatura sobre el tema y en el análisis de esta investigadora.

tores (Hyman, 1968a, 1968b; Cosper y Mozersky, 1968). Una de las mayores preocupaciones de estos estudios era el rol del bebedor problemático o el alcohólico como posible fuente de accidentes automovilísticos y de episodios desproporcionadamente frecuentes de personas alcoholizadas al volante (Waller, 1967, 1968, Waller y Turkel, 1966, Popham, 1956, Schmidt, Smart y Popham, 1962). Otros estudios también analizaban los patrones de accidente de los alcohólicos recuperados (Selzer, 1961, 1969, Selzer y Weiss, 1966). Este grupo de estudios dio fundamento a la aseveración de la NHTSA de que "los alcohólicos y otros bebedores problemáticos [...] son responsables de gran parte del problema total" (U.S. Department of Transportation, 1968: 1).

Se reconoció que en su mayoría los estudios sobre este fenómeno carecían de grupos de control adecuados, de modo que resultaba imposible calcular la población en riesgo: aquellos que realmente bebían alcohol y conducían. Así, no pudo medirse el incremento en el riesgo de accidente debido al alcohol. Las encuestas e investigaciones a partir de la detención de vehículos en las carreteras eran muy costosas y difíciles de realizar. Sin embargo, se realizó una muy importante en 1964. Lo que se conoce como estudio de los Grandes Rápidos pronto pasó a ser la investigación sobre el fenómeno de conducir alcoholizado más significativa de la década (Borkenstein y otros, 1964). El mencionado estudio comparaba los niveles de alcohol en sangre. Se recopiló información de aproximadamente nueve mil conductores involucrados en accidentes de tránsito y de unos ocho mil conductores de automóviles que fueron obligados a detenerse en lugares y horas idénticos a los de los nueve mil accidentes. Este estudio ha sido la mayor fuente de postulados sobre la magnitud de la presencia del alcohol, el grado en que aumenta el riesgo debido al consumo de esta sustancia entre los automovilistas y el carácter demográfico de los conductores alcoholizados.

La investigación arriba mencionada ayudó a llamar la atención sobre la magnitud del problema. Con la creación de la NHTSA y su Oficina de Políticas Preventivas del Alcoholismo en 1968 (que en 1973 fue absorbida por la Oficina de Programas para el Conductor y el Peatón) se habilitó una fuente estable de financiamiento y programas. La creación del NIAAA en 1970 sumó un ímpetu adicional a la investigación sobre el tema y el cumplimiento de la ley. Estos grupos constituyeron la base principal de financiamiento para la investigación, programas y publicidad en la década de 1970.

Durante los años setenta la investigación en la materia profundizó los patrones generales de la década previa. La NHTSA lanzó un programa

para aumentar el cumplimiento de las leyes en treinta y cinco ciudades que sancionaban a los conductores alcoholizados. Para evaluarlo se realizaron numerosas encuestas en las carreteras (Voas, 1975, Wolfe, 1975, Perrine y otros, 1971). En líneas generales, los estudios realizados en la década de 1970 han prestado mayor atención a los controles y comparado grupos, preocupándose menos por la magnitud de la presencia del alcohol que por la naturaleza del conductor alcoholizado como agente causal (Perrine y otros, 1971, Perrine, ed., 1973, Filkins y otros, 1970). Como parte de esta orientación se han realizado otros estudios de subgrupos no relacionados con los alcohólicos. Este es especialmente el caso de quienes analizan la variable de edad en relación con los accidentes automovilísticos (Pelz y Schuman, 1975, Pelz y Williams, 1975, Zylman, 1973). Estas investigaciones también se han ocupado de la responsabilidad causal por accidentes que involucran el alcohol y la conducción de vehículos (Sterling-Smith, 1975).

La investigación de los años setenta ha prestado más atención a otros factores asociados con el alcohol que su contraparte de los años sesenta. El reconocimiento creciente de una perspectiva múltiple hacia los accidentes automovilísticos y el consumo de alcohol, aunque no es típico de las investigaciones sobre el fenómeno de conducir alcoholizado, se presenta como un rasgo cada vez más característico de estos trabajos. Y constituye una base fundamental para el desarrollo de literatura crítica sobre esas investigaciones (Zylman, 1968, 1972a, 1974a, 1975b, Hurst, 1973, Cameron, 1977).

LA FICCIÓN ISOMÉTRICA:

NIVELES DE ALCOHOL EN SANGRE

Analizaré varias ficciones comunes en la literatura sobre el fenómeno de conducir alcoholizado, con dos objetivos en mente:

1. señalar la fragilidad, la incerteza y la inconsistencia de la información sobre la que se fundamentan las políticas y los pronunciamientos; y
2. examinar cómo, incluso en el nivel de la enseñanza primaria, bajo la presión de la necesidad de contar con conocimiento útil, se construye una fachada de certeza y generalización

afirmativa que está muy lejos del contexto de ambigüedad y duda.

No es mi intención execrar los materiales ni tampoco a sus autores, sino en cambio comprender cómo se construye un mundo de realidad mientras la cruda confusión del mundo real cobra forma en la arena de las acciones públicas. Una vez presentados los dilemas que conlleva ser científico en un mundo de información no científica, retomaré la explicación cómo la convicción del hecho se vuelve dramática e incluso más certera.

La finalidad de la investigación sobre el fenómeno de conducir alcoholizado es determinar los efectos del alcohol sobre el automovilista. ¿Pero cómo puede saberse si un automovilista está o no está *bajo los efectos* del alcohol? Antes de que comenzaran a utilizarse los métodos cromatográficos para detectar la concentración de alcohol en sangre, y antes de la introducción del alcoholímetro en 1950, tanto los científicos como las agencias que se ocupaban de hacer cumplir la ley debían utilizar la observación clínica directa para determinarlo. Eso equivalía a una montaña de informes imposibles de corroborar, opiniones individuales y criterios difíciles de aplicar a cada caso de una misma manera. Tanto en términos legales como para los "laboratorios" de investigación, la tecnología que permitía medir el nivel de alcohol en sangre significó una medida definitiva y fácil de validar que, en consecuencia, acentuó la aplicación de la ley y estimuló el horizonte de convicciones (Hoffman, 1973, Holcomb, 1938).

Todas las investigaciones sobre el fenómeno de conducir alcoholizado de los últimos treinta años han utilizado el conteo de alcohol en sangre como indicador de que una persona está o no está bajo los efectos del alcohol. Toda la legislación de los Estados Unidos define esa misma condición en términos del dosaje (a partir de ahora, NAS: nivel de alcohol en sangre). Sin embargo, el objeto de preocupación no es ese sino el efecto del alcohol sobre la capacidad de conducir un automóvil. En otras palabras, una condición fisiológico-química se transforma en una condición de comportamiento. El NAS se considera isométrico, similar en medida al estado psíquico de "estar bajo esos efectos" [*under influence*]. Esta construcción imaginaria es mi primera ficción.

Es necesario describir el NAS para darle un contexto. En pocas palabras, el cuerpo humano metaboliza el alcohol en el hígado a un ritmo constante. El hígado, aunque goce de excelente salud, sólo puede convertir en grasa determinada cantidad de alcohol por unidad de tiempo. El alcohol remanente es depositado en la sangre antes del metabolismo.

La cantidad puede conocerse si se utilizan procedimientos químicos y se la expresa como porcentaje. En los Estados Unidos se expresa en términos de miligramos de alcohol por mililitros de sangre. Un nivel de diez centésimos del 1% indica que cada 100 ml de sangre hay 100 mg de alcohol. De acuerdo con la definición legal más común en los Estados Unidos, un NAS de 0,10% (o 0,10) da cuenta de que se está bajo los efectos del alcohol.³⁵

El alcoholímetro es un instrumento que permite determinar indirectamente el NAS, merced a una proporción fija entre el alcohol en el aliento y el alcohol en los pulmones. El análisis de orina es un tercer método, pero no se lo emplea mucho en la investigación ni para el cumplimiento de la ley. Aunque no ha suplantado al análisis directo de sangre, el alcoholímetro se ha transformado en el sistema más ampliamente utilizado por los investigadores y la policía para determinar el DUIA.

Yo también he adoptado una ficción: que el análisis científico de la sangre y el aliento provee la medida "verdadera" del NAS. Trato los resultados de esas pruebas *como si* esos métodos fueran 100% precisos el 100% de las veces. Hago eso porque carezco del conocimiento necesario para evaluar adecuadamente la teoría o la información experimental en las cuales se basan. Sin embargo, reconozco que bajo ningún concepto la cuestión está cerrada. En particular, los resultados del alcoholímetro están sujetos a debate. La uniformidad de la proporción entre el alcohol en el aliento y el alcohol en sangre está en duda.³⁶ Esta ficción es de uso generalizado. El alcoholímetro es la herramienta común para las encuestas realizadas en el camino, y el NAS es *el* definidor operacional del DUIA (Borkenstein y otros, 1964, Voas, 1975, Wolfe, 1975).

Estas ficciones son esenciales si queremos convertir la información cruda en una argumentación consistente y organizada para solucionar cuestiones importantes. A falta de estas ficciones, sería difícil o imposible sacar conclusiones que ostenten cierta convicción, tanto

35 Más exactamente, la mayoría de los estados, como California, utilizan 0,10 como evidencia *prima facie* de DUIA y 0,05 como evidencia *prima facie* de *no* DUIA. Entre ambas hay una "zona gris" donde se requiere evidencia de comportamiento para demostrar el DUIA. Muchos países europeos usan 0,08 e incluso hay *algunos*, en Europa del Este, que utilizan 0,03 como mínimo para determinar el DUIA. Unos pocos estados norteamericanos usan 0,15.

36 Véanse los artículos de Curry, Dubowski, Levett y Karras, Robinson, y especialmente Harper, en Israelstam y Lambert (eds., 1975).

para el público al cual están dirigidas como para el investigador. En el caso del NAS, la ficción que requiere aceptación es su diagnóstico de calidad isométrica, porque los fundamentos para aceptar el isometrismo son débiles en algunos casos específicos. La experiencia del conductor con el consumo de alcohol, del bebedor con la conducción del automóvil, de cada persona con esas dos prácticas... todo esto influye sobre la capacidad del conductor alcoholizado al volante (Zylman, 1968, Hurst, 1973, Cameron, 1977). Una misma cantidad de alcohol tendrá menos efectos sobre la capacidad de conducir de un hombre sano de mediana edad que bebe mucho, recién terminó de comer, tiene sobrepeso y hace muchos años que maneja que sobre una adolescente de estatura y peso promedio, con sólo un año de experiencia al volante, cuatro horas después de comer. Esto quiere decir que el NAS *no* es del todo isométrico con el comportamiento. Hay un error omnipresente, porque algunos pueden estar *verdaderamente* "bajo esos efectos" con uno por debajo del límite fijado y algunos pueden *verdaderamente* no estarlo con un NAS por encima de dicho límite. La legislación ha intentado salvar este entuerto estableciendo límites muy altos que puedan abarcar a muchas personas y muchas situaciones; pero no sabemos cuántos escapan por un extremo del tamiz o quedan erróneamente atrapados en el otro. Una vez más, los investigadores y los legisladores deben tratar este problema *como si* no existiera para poder determinar si una persona o una víctima está o no está "bajo esos efectos".

La ficción también aparece cuando se proyectan datos experimentales a un ámbito natural. Los policías me han dicho (véase el capítulo 4) que a veces "detectan" a los conductores ebrios porque conducen demasiado despacio o de manera demasiado "perfecta" para su condición, desplegando una ansiedad que resulta de comprender que están "bajo esos efectos" y se exponen al riesgo de sufrir un accidente o ser arrestados. Ese riesgo no fue parte del diseño del experimento; no sabemos cómo conducen las personas después de haber bebido si creen que corren peligro de accidente o de ser arrestadas. Esa clase de estudios no se han realizado, una vez más porque el marco de relevancia de los experimentadores los excluyó. La proyección de información experimental a ámbitos naturales requiere de la ficción del isomorfismo: estando consciente de determinadas condiciones, la gente se comporta de la misma manera en que se comportaría bajo condiciones naturales.

Lo que la ficción del isometrismo le permite hacer al investigador está perfectamente ilustrado en este extracto de un artículo reciente sobre encuestas realizadas en el camino:

Casi la mitad de los conductores entrevistados dijeron que habían consumido bebidas alcohólicas en algún momento del día en que se realizó la entrevista [...] y el 22,6% registró un conteo de alcohol en sangre (CAS) del 0,02%.

Aproximadamente un octavo de los conductores había bebido lo suficiente para perjudicar su capacidad de conducir—CAS del 0,05% o superior—y uno de cada veinte presentaba un CAS considerado ilegal en cada estado (0,10% o superior) (Wolfe, 1975: 46; el destacado me pertenece).

La oración destacada es claro ejemplo de cómo la ficción se convierte en hecho. No se proporciona evidencia directa sobre el desempeño al volante. Se infiere que cada caso con un CAS superior a 0,05 implicaba ebriedad y conducción imprudente, y que cada caso con un CAS inferior a 0,05 no lo implicaba. *Lo que comenzó como una conjetura, como una generalización, como un asunto de aplicación práctica, se ha transformado en una opinión consistente y certera.* El CAS se ha tomado como ícono, como modelo del acontecimiento: la conducción imprudente o deficiente del automóvil.

Una vez más, esto no es una crítica a un modelo imperfecto. Comprendo que de otro modo no es posible realizar una investigación de esta índole. Los hallazgos de la investigación están incluidos entre los presupuestos que permiten derivar conclusiones y hacer generalizaciones. Comprender y reconocer el carácter borroso y ambiguo del "hecho" en este contexto no es lo mismo que presentar una afirmación definitiva y certera de conocimiento válido y fiable sobre la cantidad o la frecuencia de la conducción deficiente o imprudente del automóvil.

Lo que afirmo es el uso del CAS como medida de conducción deficiente o imprudente en tanto conocimiento creado: como conocimiento que ha requerido la aplicación de ciertas técnicas ficcionales. El CAS ha sido tratado *como si* fuera conducción deficiente o imprudente. Incluso mientras escribo esto trato la cita arriba mencionada de un documento de investigación *como si*, ella también, fuera isomórfica: similar, en su forma, a otros estudios de DUIA. No es que esos usos sean un método malo o deficiente. Es, más bien, comprender que la ficción ha sido esencial para la creación de un mundo ordenado de hechos.

LA FICCIÓN UNIVERSALISTA: RECOLECTAR INFORMACIÓN

Es probable que llegado este punto tú, mi lector, te impacientes conmigo. Estoy exigiendo demasiado de la ciencia: un censo exhaustivo de todos los casos de conducción de automóvil perjudicada o no perjudicada por el consumo de alcohol. No es esa mi intención, sino que ambiciono comprender cómo es posible el conocimiento y cómo adopta diferentes formas en diferentes contextos.

Pero la imposibilidad de estudiar directamente el universo completo de actos relevantes ha dejado en manos del investigador de la conducta humana uno de los temas más complejos y perturbadores de la ciencia social: el muestreo. Si para estudiar el todo es imprescindible estudiar la parte, ¿cómo es posible hacer afirmaciones respecto del todo? La respuesta del muestreo es que el científico podrá dar por sentado que la parte es como el todo, que representa el universo que es su objeto de preocupación. La parte es tomada —si nos valemos del término literario— como una sinécdoque, como una representación. Cómo obtener representaciones válidas de un universo ha sido una de las mayores preocupaciones de los métodos de investigación en el estudio sociológico.

La investigación sobre el fenómeno de conducir alcoholizado no es una excepción. Así, afirmo que las dificultades y limitaciones para reunir información que represente el universo de los acontecimientos vinculados con este fenómeno quedan encubiertas en la ficción de que la información reunida es una muestra “fiel a la verdad” del universo bajo análisis. Esta es la segunda ficción que estudiaremos aquí.

Para empezar, ¿qué es lo que vamos a estudiar? ¿Qué son los accidentes automovilísticos y cómo se puede reunir información al respecto? El universo completo de los accidentes automovilísticos lo incluiría todo, desde los más leves raspones hasta las carnicerías masivas con múltiples víctimas fatales. Los informes oficiales de los accidentes, *como si* informe y realidad estuvieran fundidos —por ejemplo, en *Accident Facts* el número de accidentes causados por el alcohol—, plantean grandes problemas al investigador.³⁷

Otro uso de la sinécdoque aparece en la ficción de que el arresto por conducir alcoholizado indica la extensión o la naturaleza del evento de conducir en esa condición o refleja las características de los conductores alcoholizados. La variación en los arrestos por DUIA de una jurisdicción a otra y la diversidad de las políticas de acusación en cuanto a cargos y condenas se debatirán y analizarán en detalle en el capítulo 4. Los estudios que utilizan los arrestos y sus registros para sumar conocimiento acerca del fenómeno de conducir alcoholizado operan entonces *como si* esa muestra no representativa pudiera considerarse una representación apropiada.

Estas consideraciones son reconocidas por muchos de los que crean el estado de la cuestión en la investigación sobre el tema. Por esta y otras razones, la mayor parte de los estudios se han realizado con información sobre conductores y/o peatones muertos en accidentes automovilísticos. Irónicamente, los muertos dicen más que los vivos. Ofrecen menos resistencia al análisis del nivel de alcohol en sangre y sus accidentes casi siempre son debidamente informados a las autoridades. Por desgracia, el hecho de la muerte —incluso en esta era de prolongación biológica de la “vida”— sigue siendo el ejemplo supremo de una condición fáctica entre las sociedades seculares.

Aquí, al menos, tenemos una tierra de certidumbres... ¿donde impenan los hechos y la ficción queda relegada a la biblioteca? Por supuesto que no. Para desarrollar el conocimiento sobre la importancia del alcohol en los accidentes de tránsito, la información derivada de los conductores debe ser tratada *como si* ellos también representaran un universo de acontecimientos asociados al conducir alcoholizado. Aquí están involucradas por lo menos tres de esas ficciones: 1) que morir como resultado de un choque automovilístico es un acontecimiento claramente verificado; 2) que la prueba de NAS se efectúa por igual en todos los casos de fatalidad o, al menos, que los límites no afectan las opiniones y las conclusiones; y 3) que todos los conductores tienen igual probabilidad de morir en similares circunstancias de choque.

EL “HECHO” DE LA MUERTE ATRIBUIBLE AL AUTOMÓVIL

Mientras reunía información sobre el NAS y muertes atribuibles al automóvil en el condado de San Diego (como describo en el capítulo 5), tomé conciencia de varias cuestiones. La oficina del forense —fuente de la información— consideraba “muerte por automóvil” cualquier muerte reportada a consecuencia de un choque de automóvil. Esto incluía por lo menos

³⁷ El informe de Alcohol y Seguridad Vial de 1968 se refiere a “800 000 choques cada año” resultantes del consumo de alcohol (Congreso de los Estados Unidos, 1968: 1).

una muerte ocurrida dos años después del accidente inicial, varias muertes ocurridas después de accidentes en otros estados e incluso una acaecida en otro país (México está a media hora de distancia de San Diego). La localización de la muerte, no del choque, era el criterio utilizado por el forense dado que su jurisdicción es geográfica y no afecta a los agentes causales. Cuando le pregunté a la unidad de investigación de la NHTSA por el criterio utilizado para definir a las víctimas de los accidentes automovilísticos, los investigadores con quienes hablé no sabían hasta cuánto tiempo después del choque podía presumirse que se debía al automóvil. Luego discutimos el tema con las personas que se dedicaban a codificar los datos y nos dijeron que el límite de tiempo era un año. La información europea reportada por las Naciones Unidas utiliza, según una nota a pie de página, un período no mayor a treinta días, aunque diez países declaran utilizar diferentes períodos que van desde la escena del accidente hasta un año después (Naciones Unidas, 1974: 86, 88). Independientemente de lo que sean, las muertes atribuibles al automóvil no existen en estado prístino, ni carentes de relación con la interacción entre el acontecimiento y el observador y las categorías lingüísticas de la nomenclatura utilizada.

Además, atribuir la muerte al automóvil requiere de una inferencia astuta. Así, los informes del forense que dictaminan "muertes por automóvil" ocasionalmente incluyen que el cuerpo fue encontrado dentro o cerca del vehículo y que, dado el estado destruido del vehículo, se presume que la muerte puede ser producto de un choque automovilístico. Estas afirmaciones revelan la naturaleza inferencial y selectiva de la categoría. Varios estudios han planteado la posibilidad distintiva de que algunos accidentes automovilísticos sean resultado de propósitos suicidas (S. Brown, 1968, Tabachnik, ed., 1973, D. Phillips, 1977). El suicidio deliberado y las no tan deliberadas formas de "descuido" no se toman en consideración en el acto práctico de nombrar los acontecimientos como productos de un accidente automovilístico, pero introducen cierta ambigüedad al codificar o categorizar aquello que es ignorado o desdenado en la construcción del concepto de "muerte por automóvil". Los estudios sobre los conductores alcoholizados son complicados por el hecho de que el uso de alcohol en relación con el suicidio deliberado o semideliberado es una posibilidad.

Otro elemento presente en la compleja denominación de los acontecimientos como muertes atribuibles al automóvil es la posibilidad de la muerte natural, ocurrida antes o después del choque. El único estudio que conozco que analiza esta cuestión sostiene que el 30% de las "muertes por automóvil" también se atribuyeron a causas naturales (Gerber y otros, 1966). Una vez más, no pretendo señalar que el uso de la designación "víctima fatal de

accidente automovilístico" esté injustificado, sino que sólo puede utilizarse como una ficción. La realidad es demasiado ambigua, incierta e inconsistente para corresponder a categorías que la muestran inequívoca, cierta y consistente. La información no se recoge pura y exclusivamente para propósitos de investigación; la "víctima fatal de accidente automovilístico" no es una categoría natural sino humana. Sólo podemos presumir que las muertes debidas al automóvil en las que hubo consumo de alcohol tuvieron tanta probabilidad de no ser deliberadas como aquellas en las que no lo hubo.

LA FICCIÓN DE LA MUESTRA ADECUADA

El NAS se utiliza para determinar la presencia o la ausencia de alcohol y la existencia de DUIA, pero sólo una porción de los conductores se ven sometidos al test. Sin embargo, muchos informes tratan a la población que pasa por el test *como si* efectivamente representara a la totalidad de la población, o *como si* lo no testeado fuera similar a lo testeado cuando no hay cosa alguna que indique que así sea. Las dependencias que proporcionan información, como los hospitales y las morgues, habitualmente realizan análisis de alcohol en sangre en los cadáveres. El análisis de sangre deja de ser confiable si es realizado cuatro o seis horas después de la muerte... o del último trago. Incluso si la muerte ocurre dentro de las cuatro a seis horas siguientes, la posibilidad de que se realice un NAS disminuye con el tiempo. Así, es más probable que se lo realice cuando la muerte ocurre en el momento del accidente o poco después. Estas son limitaciones para condiciones de investigación perfectas. Por lo tanto, una parte de los conductores que mueren debido a un choque no son testeados. Esto impone una limitación significativa para una investigación que intenta evaluar la frecuencia del DUIA en los accidentes automovilísticos que resultan en muerte. No sólo se da el caso de que el conductor que presenta DUIA y no resulta muerto no sea testeado, sino que también es posible que el conductor que muere no sea testeado.

¿Qué tan numeroso es el grupo no testeado? Al reseñar los estudios de DUIA en 1977, Cameron incluye una lista de veintitrés trabajos sobre conductores fallecidos en accidentes de tránsito en los Estados Unidos en los que se reportó el porcentaje de conductores DUIA (Cameron, 1977: 133).³⁸

³⁸ También se realizaron seis estudios en el extranjero. Dos de ellos notificaron la misma base de porcentaje y el mismo número total de accidentes. Uno reportó una base de testeo de aproximadamente el 95% de todos los accidentes. Por lo tanto, estos estudios ignoran el problema del testeo. El cuarto estudio se basó sólo en 29 casos (Cameron, 1977: 130-133).

En dieciséis de los estudios sólo se informa la cantidad testeada y se la utiliza como base para establecer porcentajes o bien, como ocurre en cinco de los trabajos, no hay información sobre la cantidad de no testeados, aunque la base para calcular el porcentaje es ligeramente menor que la cantidad total de accidentes. En siete estudios se informa el número de accidentes y el número de víctimas fatales testeadas y no testeadas. En dos de estos últimos casos, la cantidad total de casos testeados era inferior a cincuenta (Waller y Turkel, 1966, Boston University School of Law-Medicine Institute, 1969). En otras palabras, en la mayoría de los casos se asume la naturaleza representativa de lo testado como sinécdoque del universo total de víctimas fatales de accidentes automovilísticos. En los dos casos que acabo de mencionar se toma un pequeño número como representativo de un conjunto más grande de muertes ocurridas durante un período más prolongado.

En los cinco estudios que informan víctimas de accidentes automovilísticos testeadas y no testeadas, el índice más elevado de muertes totales fue del 72% (Davis, 1974). El más bajo fue del 32% (Baker y otros, 1971). Los otros fueron del 68%, el 63% y el 35% (Baker y Spitz, 1970, McBay y otros, 1974, Filkins y Carlson, 1975). En ninguno de estos estudios, en los que se reportó la discrepancia entre el número total de víctimas fatales y el número de personas a las que se les realizó el NAS, hay *menos* de un 28% para quienes el NAS es inaccesible. En mi análisis de diecisiete años de informes forenses en el condado de San Diego descubrí que, entre las 2616 víctimas de accidentes automovilísticos informadas, sólo se reportaron los resultados del NAS de 1991, aproximadamente el 76%. Ningún año hubo un índice que superara el 84%.

Analizaré la presentación de tres estudios diferentes sobre víctimas fatales y mostraré cómo manejaron los problemas planteados por la escasez de información. En dos de estos casos se presume que la población estudiada es sinécdoquica respecto de un universo mayor. En el tercer caso se reconoce claramente el tema. Estamos hablando de estudios destacados dentro de este campo, a menudo citados y utilizados por Cameron en sus reseñas.

En un estudio presentado a la NHTSA por el High Safety Research Institute de la Universidad de Michigan, los autores resumen los hallazgos de una comparación entre víctimas fatales, alcohólicos, DUIA arrestados y condenados y otros infractores (Filkins y otros, 1970). Hay un análisis considerable de conductores fallecidos. La primera página (1970: 5) se refiere a información de este estudio que "indica que el alcohol es un rasgo característico en *muchos* accidentes fatales. El 45% de la población total de 616 víctimas fatales tenía niveles de alcohol en sangre de 0,10 o

más" (el destacado me pertenece). El siguiente párrafo informa al lector que el 55% de los 309 conductores estaba legalmente inhibido. No se menciona la población total de víctimas fatales de tránsito o de conductores fallecidos. Queda la impresión de que se ha estudiado el universo de víctimas fatales.³⁹ Esto es difícil de creer a la luz de todo lo que sabemos sobre los estudios del NAS en las víctimas fatales de accidentes de tránsito. No se ofrece ningún tratamiento del tema.

Una ficción más compleja que deriva del problema del muestreo aparece en un estudio de víctimas fatales al analizar para que en diferentes tipos de accidentes se considere "principal responsable" el conductor fallecido (Sterling-Smith, 1975). El autor señala al lector que "sólo seis casos computados en un período de treinta meses presentan información insuficiente" (1975: 94). Dos páginas más adelante se informa al lector que sólo se contó con CAS en el 37% de las muertes de conductores. La presencia de alcohol y la incidencia de DUIA fueron evaluadas clínicamente en el 63% restante (1975: 95-96). No obstante, el informe establece que "122 (el 46%) de los operadores estaban *hasta cierto punto bajo los efectos* del alcohol" (1975: 105; el destacado me pertenece). Incluso las determinaciones (clínicas) más incompletas de DUIA son tomadas aquí como una muestra "verdadera" de casos fatales.

La tendencia a presentar información calificada e imperfecta *como si* fuera válida es quizás inherente a la necesidad estética de claridad y concisión. Haddon y Bradess, en uno de los primeros estudios de gran envergadura, eran agudamente conscientes de la cuestión comprobado-no comprobado (Haddon y Bradess, 1959). Allí discutían con lujo de detalle los elementos que afectan el testeo. Tomaron la decisión, basándose en la perspectiva médica sobre los niveles de alcohol en sangre, de restringir su muestreo de conductores muertos en accidentes en los que participó un solo vehículo exclusivamente a aquellos automovilistas que no habían sobrevivido al choque más de cuatro horas. Afortunadamente, como ellos mismos señalaron, el médico forense del condado de Westchester (donde se realizó el estudio) tenía un gran interés en el problema de conducir alcoholizado y a raíz de ello los autores obtuvieron datos de CAS para el 95% de las 87 víctimas fatales; el informe agrega que "se estudiaron los niveles post mórtem de alcohol en sangre en un grupo de 83 automovilistas"

39 El informe completo establece que fueron incluidas todas las víctimas fatales que murieron dentro de las veinticuatro horas del choque, y que esa cifra incluía "casi todas las víctimas fatales" en el condado durante el período estudiado.

fallecidos en choques en los que participó un solo vehículo. Sin embargo, la información tabulada (1959: 210) indica que hubo 117 conductores fallecidos en choques de esa clase, y por tanto la muestra que presentan los autores sólo abarca al 70% de ese universo. No obstante, cuando Haddon, Suchman y Klein presentan el informe en *Accident Research*, su texto clásico, afirman que los resultados del estudio demuestran "que el alcohol estuvo presente en altas concentraciones en el 70% de los automovilistas fallecidos en accidentes en los que participó un solo vehículo" (Haddon y otros, 1964: 208; el destacado me pertenece).

Lo que ocurre en la ficción de la representación universal es que los resultados son analizados *como si* fueran el universo total debatido o *como si* fueran una representación adecuada de ese universo. Las falencias y ambigüedades que contiene la información son "dejadas de lado" en procura de claridad y certeza. Los hechos adquieren una forma sólida e innegable y encajan en un mundo de precisión y validez científicas. Incluso si los investigadores son conscientes de las dudas, las imperfecciones y las limitaciones de los datos, los resultados de la investigación se presentan como hechos innegables, como autoridad del mundo externo: lo que Herbert Blumer denomina "hechos obstinados" (Blumer, 1969).

LA FICCIÓN DE LA ASOCIACIÓN: CÓMO SE INVOLUCRA EL ALCOHOL

El Informe sobre Alcohol y Seguridad Vial de 1968 establece, en el primer párrafo, que "el consumo de alcohol conduce a unas 25 000 muertes [...] cada año" (Congreso de los Estados Unidos, 1968: 1; el destacado me pertenece). Los estudios sobre el consumo de alcohol al conducir suelen ser tanto más cautos y aluden al alcohol como "el factor individual más implicado en los choques fatales" (Perrine, 1970: 43) o bien lo definen como "un rasgo característico de muchos accidentes fatales" (Filkins y otros, 1970: 5). No obstante ello, como ha señalado Zylman, el número de automovilistas muertos con un CAS por encima del máximo legal ha sido enfatizado para llegar a conclusiones de naturaleza causal (Zylman, 1974). Las dificultades que los límites del testeo imponen a la muestra, la notoria incidencia de CAS elevado en los accidentes en que participa un solo vehículo y la falta de material probatorio inequívoca en muchos estudios sobre quién "está en falta" hacen que esas conclusiones resulten peligrosas. No en todos los accidentes fatales en que el CAS de quien va al

volante supera el máximo legal permitido puede suponerse que el conductor ha sido el responsable.⁴⁰ Tampoco puede decirse que todos los casos, ni siquiera la mayoría, que tienen como correlato la muerte de automovilistas que habían consumido alcohol implican más de un vehículo. Si bien los estudios de accidentes en que ha habido consumo de alcohol establecen que en aproximadamente dos tercios de ellos participa un solo vehículo, los estudios de responsabilidad sólo estudian choques en que participan más de uno. Así, sustituyen una visión de la responsabilidad orientada hacia la póliza de seguro del automotor por una investigación orientada hacia la "causa" (Sterling-Smith, 1975, Cameron, 1977: 179 y ss.).

Sin embargo, los estudios sobre el fenómeno de conducir alcoholizado a menudo presentan al alcohol *como si* fuera la única causa, o la principal, de los accidentes de conductores ebrios. Estas explicaciones de "causa única" son cruciales para considerar al alcohol como una meta de la acción social. Gran parte de los trabajos sobre el tema de conducir alcoholizado se han ocupado de señalar el "hecho" de que el alcohol aumenta el riesgo de tener un accidente cuando se conduce un vehículo. Al concentrarse casi exclusivamente en el factor del alcohol, esos trabajos necesariamente transforman uno de los elementos de un complejo patrón de "causas" en un factor excluyente. Zylman, que ha sido uno de los más grandes críticos de esos estudios, lo expresa en forma sucinta:

Las personas experimentadas en el estudio de problemas sociales no se sorprenderán al escuchar que las explicaciones de causa única y los programas dirigidos hacia una sola meta son inadecuados. El eslogan de que "el alcohol causa accidentes" es tan engañoso como la afirmación contraria. Sin embargo, llegar a la conclusión de que nada puede hacerse al respecto violenta nuestra tradición histórica (Zylman, 1968: 231).

Estas cuestiones pueden esclarecerse mediante el análisis de la variable de edad como elemento determinante en los accidentes automovilísticos y las

40 De por sí, el concepto de responsabilidad está sujeto —como se ha demostrado en el capítulo 1— a múltiples críticas en tanto implica una selección de modos alternativos de percibir los elementos causales. El concepto, tal como se lo utiliza en los informes de accidentes, está relacionado con los propósitos de las aseguradoras y con decisiones legales. Incluso así, la necesidad de encontrar responsabilidades se ve gravemente cuestionada en el ítem "sin culpa" en el campo de los seguros (Calabresi, 1970).

víctimas fatales. La desproporcionadamente alta frecuencia de conductores jóvenes (16 a 25 años) y ancianos (70 y más) entre las víctimas de accidentes es impactante (Carlson, 1973, Harrington, 1972, Pelz y Schuman, 1975, Zylman, 1973). No obstante ello, suele notarse un NAS más alto en los accidentes y las víctimas fatales abarcados en el grupo de mediana edad (26 a 69 años). Para poder comprender el rol del alcohol en los accidentes y las muertes a la luz de estas diferencias de edad, es necesario considerar una variedad de elementos. El alcohol está asociado con otras características o variables, de modo tal que su presencia puede conducir a falsas inferencias respecto de sus efectos causativos o monocausativos. Así, la sobreimplicación de personas jóvenes entre las víctimas fatales de accidentes automovilísticos fue considerada –en el estudio de edad, exposición y alcohol realizado por Carlson– como una función del hábito tanto más extendido entre los jóvenes de conducir de noche, en contraste con las personas mayores. Conducir de noche aumenta los riesgos y también la posibilidad de consumir alcohol en la población general de conductores (Carlson, 1973). En otro conjunto de estudios, esta vez realizados por Pelz y Schuman, los autores concluyen que los jóvenes alienados y socialmente hostiles son más propensos a los accidentes y también al consumo de alcohol. Los jóvenes no alienados que beben alcohol y conducen parecen ser menos vulnerables a los accidentes fatales (Pelz y Schuman, 1975).

Esto no equivale a afirmar que el alcohol no sea un factor relevante, sino más bien que a menudo aparece asociado a otras condiciones necesarias. Cameron (1977: 158-160) señala que, si bien hay un porcentaje más alto de víctimas fatales DUIA entre las personas de mediana edad (25 a 69 años) que entre los jóvenes (16 a 25 años), este último grupo presenta más muertes que el primero. Esto se debe a la mayor proporción de víctimas fatales entre los jóvenes que entre los de mayor edad.

A veces el alcohol se vuelve significativo porque acentúa o bien cataliza algún otro elemento en el patrón de conducir. Zylman (1973) hace mucho énfasis en la inexperiencia de los jóvenes en ambos aspectos de la cuestión: beber y conducir. Así, el mismo NAS afecta más al “nuevo” conductor alcoholizado que al “viejo” (Carpenter, cit. en Zylman, 1973: 220). Carlson (1973) sugiere que el joven de entre 18 y 19 años está involucrado en aprender a beber y a conducir, mientras que el conductor de más edad ya pasó por esa experiencia de entrenamiento. Aquí hay muchas condiciones implicadas. La hora del día en que se encontró el mayor porcentaje de conductores con NAS elevado (entre las 3 y las 6) es también el período “más seguro” en términos de muerte y accidentes: es el momento con densidad de tráfico más baja.

La estructura de presentación de los estudios vuelve difícil analizar el rol del alcohol y no obstante conservar el modelo causal múltiple. Borkenstein y otros (1964) efectuaron el que llegaría a ser el estudio de control caminero más importante de la literatura acerca del conductor alcoholizado. A menudo se lo ha citado como prueba del significativo efecto del alcohol sobre el aumento de riesgo de accidente. En la síntesis inicial del estudio los autores señalan que “la suma de resultados presentados aquí es obra de la conveniencia [...] porque en procura de brevedad se han omitido las restricciones que deben hacerse cuando se interpreta esta clase de datos” (1964: xvii). Aun así en el texto hay numerosas oraciones aditivas como: “Los conductores con niveles de alcohol positivos causaron más de una quinta parte de todos los accidentes observados en este estudio, aunque constituyen aproximadamente el 11% de la población de automovilistas” (1964: 169). Una vez señalado el alcohol como factor que estudiar, el lenguaje de la aseveración y la recapitulación hace que la creación ficcional sea posible y probable.

Esta es la tercera de las ficciones: la asociación se convierte en causación. El descubrimiento de que el alcohol está asociado con un accidente automovilístico progresa hasta considerar a esa sustancia como *la* causa del accidente. La rapidez con que se percibe al alcohol como villano ejemplifica el carácter moral de la construcción fáctica. Sin esa orientación moral, es difícil transformar los datos en lineamientos políticos. La multicausalidad debilita la capacidad y la intencionalidad que hacen que el control parezca posible. El presupuesto de que el alcohol *siempre* tiene la culpa fortalece la certidumbre respecto de la existencia de un corpus creíble de conocimiento que respalda aquello que, en principio, sólo parece sensato.

Un método alternativo consistiría en utilizar el modelo de análisis multivariado (Hirschi y Selvin, 1967). Este modelo presupondría una compleja interacción de variables. Evaluaría la manera en que cada variable –por ejemplo la hora del día, la edad, el camino, la antigüedad del automóvil, etc.– se combina con todas y cada una de las otras; el agregado que cada una de esas variables hace a la predictibilidad (la cantidad de la varianza), y la cantidad predicha por separado y en conjunto por cada variable. Sin embargo, es probable que estos resultados no sean muy útiles porque no son capaces de persuadir a la gente para que realice una acción específica, tampoco contribuyen a enmarcar políticas. “El propósito fundamental de los análisis de accidentes”, escribieron Borkenstein y otros (1964: 4) en su estudio clásico, “es, a fin de cuentas, desarrollar métodos de control”.

CONOCIMIENTO Y AUTORIDAD:**EL HALO DE LA CONVICCIÓN**

En su *Tratado de argumentación. La nueva retórica*, Perelman y Olbrechts-Tyteca (1969 [1958]: 26-31) establecen la distinción entre convencer y persuadir. Ambos procedimientos consisten en ganar adhesión para un argumento dado. Convencer es un proceso que reclama la validez del argumento para todos los seres humanos racionales, para un público universal. La persuasión, en cambio, reclama que la argumentación sea válida para un público específico. La lógica y la ciencia son métodos que pretenden establecer verdades universales, verdades que no pueden considerarse materia de opinión. Todas las personas racionales deben llegar a las mismas conclusiones. La persuasión, por otro lado, opera en el reino de lo probable, de lo opinable:

Para aquellos preocupados por los resultados, persuadir es más que convencer, dado que la convicción es meramente la primera etapa de la progresión hacia la acción. [...] A la inversa, para quienes defienden el carácter racional de la adhesión a un argumento, convencer es más importante que persuadir (1969 [1958]: 27).

La distinción implica públicos divergentes, como bien señalan Perelman y Olbrechts-Tyteca. Convencer implica una forma de argumentación en la que se llega inevitablemente a un acuerdo debido al carácter imperioso de la razón, cuya validez es atemporal y absoluta. El público que presupone esa argumentación –como ocurre en las matemáticas, la lógica o la ciencia en general– es universal, puesto que reclama ser “válida para la razón de todos los hombres” (1969 [1958]: 31 y ss.). La persuasión, en cambio, es siempre un acto que supone un público especial e identifica el carácter y la posición de los argumentadores. Cuando la convicción demanda objetividad, el argumento de la persuasión requiere imparcialidad, pero asume que el persuasor es también un actor en los acontecimientos y que por lo tanto tiene un compromiso: “Precisamente porque aspira a justificar una elección, la argumentación no puede proveer justificaciones que tiendan a mostrar que no hay opciones y que existe sólo una solución posible para quienes analizan el problema” (1969 [1958]: 62 y ss.).

El *Tratado de argumentación* nos enseña a subrayar la importancia de los diferentes contextos para evaluar cómo se utilizan los datos y la información. El científico que presenta su trabajo ante un auditorio de colegas suyos no necesariamente está orientado hacia las mismas clases

de significado que quien pretende encontrar una solución a problemas prácticos. A su vez, el político y el profesional operan dentro de círculos de conflicto respecto de la acción, de intereses y metas competitivos, de valores y creencias discrepantes. En la historia social de los hechos del alcoholismo antes descrita, los congresales y los burócratas argumentan a favor de la importancia y el significado del alcoholismo contra otros para quienes el tema tiene menos relevancia y valor. El conjunto de creencias fijas sobre el fenómeno implica una inversión de emociones, tiempo, ambiciones y dinero.

El conocimiento del científico es un conocimiento en abstracto. Cuando se presupone un auditorio universal no es necesario esforzarse demasiado para extraer el significado práctico de los datos o las conclusiones. No es necesario hacer concesiones a la persuasión. El conocimiento del profesional, del funcionario político, del burócrata, del periodista es conocimiento en la práctica. Si no estamos gobernados por ese conocimiento, al menos estamos influidos por sus consecuencias. El funcionario político y ex profesor citado anteriormente, que llegó a referirse al alcohol como si fuera una droga, establecía una distinción entre cómo había usado el conocimiento en el contexto académico y cómo lo había usado en el contexto político. Estas consideraciones sobre el contexto son relevantes para comprender las transformaciones que describiré a continuación.

La distinción entre convicción y persuasión que Perelman y Olbrechts-Tyteca trazaron no explica, sin embargo, cómo se usa cada una en el campo de la otra. Mi análisis sobre “el estado de la cuestión” en la investigación sobre conductores alcoholizados ha demostrado cómo la persuasión entra en el ámbito de la convicción cuando la investigación es considerada, ella también, una forma de argumentación. Sin embargo, la persuasión hace uso de una “realidad” respecto de la cual hay acuerdo en su intento de persuadir. En los debates sobre alcoholismo el persuasor intenta que algunos aspectos de la discusión queden situados más allá de cualquier opción. Alude a los “hechos” como si instaran a concordar a una audiencia universal, como si pudieran ser base y fundamento de futuras opciones sobre posibles acciones a realizar respecto del alcoholismo.

Es importante reconocer que gran parte del debate público sobre temas relacionados con el alcohol y con conducir alcoholizado tiene lugar en una atmósfera de conflicto aceptado, en la que una parte argumenta *contra* la otra con la intención de inducir a alguien a hacer algo que supuestamente no está dispuesto a hacer. El carácter del diálogo público es el debate, no la demostración. El objetivo no es aprobar proposiciones en abstracto sino alcanzar la acción y el compromiso.

En lo que resta de este capítulo examinaré la arena pública del conocimiento en la práctica: los "hechos" de conducir alcoholizado. Enfatizaré dos aspectos del uso del conocimiento. El primero es la transformación continua de un conocimiento parcial, calificado y frágil en un hecho cierto y consistente. El segundo es la transformación de un hecho abstracto en hechos de significado dramático, que implican actitudes y compromisos, que proyectan imágenes y valores, que tienen un sentido poético antes que semántico. Ambos aspectos son importantes para desarrollar una imagen o persona del conductor alcoholizado que exprese la sensación de un orden moral y cognitivo en el que pueda ser fijada y determinada la responsabilidad causal y política.

EL SIGNIFICADO DRAMATÚRGICO DE LOS HECHOS

Lo que propongo aquí es que el aparato conformado por los medios públicos, las autoridades oficiales y los profesionales actúa para construir la sensación de un mundo ordenado con relación al problema de conducir alcoholizado. Ese mundo es definitivo, tanto cognitiva como moralmente. Presenta una imagen de hechos creíbles e inapelables sobre beber alcohol y conducir, fundamentada en el conocimiento obtenido por el método científico; una imagen de un orden moral en que el acto de conducir alcoholizado es condenado y la campaña en su contra es una lucha para convencer a los pecadores de ser virtuosos; una imagen que proclama autoridad. Un orden institucional de poder es proyectado como producto del consenso y la legitimidad, *como si* fuera imperioso y estuviera más allá de discusión entre personas racionales.

Escribir acerca del conductor alcoholizado como elemento dramático equivale a tratar los acontecimientos públicos *como si* fueran solamente obras teatrales, no acontecimientos de la realidad. Intento abordar la presentación pública del fenómeno de conducir alcoholizado como un texto dramático en tres sentidos. Esos sentidos enfatizan el "como si" o el carácter ficcional de esta forma de acción pública (Burke, 1968) y su halo de exaltación y conflicto: su valor dramático. Lo dramatúrgico es sólo una manera de organizar la experiencia: en palabras de Goffman (1974: cap. 1), un modo de enmarcar. No la considero una alternativa sino más bien un elemento adicional para el análisis positivista de la acción como medio hacia un fin. Esto resalta los aspectos a menudo menos reconocidos de una situación compleja y multifacética.

El primer sentido en que una acción pública es dramática consiste en que, acorde a la metáfora del teatro, es una representación, una actuación. En tanto representación o actuación, no debe concebirse como una respuesta a una "realidad" objetiva e imparcial. Como cuando se pone en escena un acontecimiento, el observador utiliza convenciones que le permiten sustentar la ilusión de un mundo ordenado. El actor actúa *como si* eso fuera un acontecimiento verdadero y real, y el observador suspende el descreimiento. El actor que está sobre el escenario es, ciertamente, el personaje representado: una mujer de mediana edad que canta en un escenario en Nueva York en 1977 *es* Madame Butterfly durante dos horas, una joven belleza japonesa de 1868. La actuación es una ficción, una ilusión de realidad.⁴¹

El segundo sentido en que una acción pública es dramática consiste en ser puesta en escena; es una construcción de los actores como autores. Las obras de teatro se escriben y se planean. El *théâtre de vérité* intenta romper con la naturaleza ilusionista de las actuaciones escenificadas, pero corre el riesgo de ser aburrido. El carácter "ilusorio" de lo dramático no es inesperado. Los autores suprimen los circunloquios, los malentendidos, las indefiniciones y ambigüedades del discurso cotidiano, las pausas y los prolongados interludios de la acción natural. El resultado es una presentación más concentrada e inequívoca de la experiencia:

En el transcurso de la interacción se sostiene una práctica fundamental de transcripción de la "compensación reveladora". [...] Los oyentes furtivos están por lo tanto destinados a oír fragmentos, y no raudales, de habla cargada de sentido. [...] El teatro, no obstante, pone en escena una interacción sistemáticamente diseñada para ser expuesta ante grandes audiencias de las que sólo puede esperarse que tengan un conocimiento muy general en común con los personajes de la obra que actúan o representan esa interacción (Goffman, 1974: 142).

El tercer sentido en que los acontecimientos son dramáticos es que concitan un entusiasmo y un interés más grandes. Cuando la gente habla de

41 "El arte no es la vida", reza el viejo refrán. Las críticas al modo de análisis dramatúrgico han señalado las diferencias entre lo que ocurre en el escenario y los acontecimientos que ocurren naturalmente (Messinger y otros, 1962). Sobre un debate general de las convenciones utilizadas en las representaciones teatrales, véanse Burns (1972: en especial caps. 4-7) y Goffman (1974: cap. 4).

“dramatizar” un problema o una idea, lo que connota es el proceso de comprimir un conjunto de ideas o eventos en un acto o una experiencia visible. Las elecciones dramatizan la concepción de la democracia participativa. Una pelea de boxeo entre ciudadanos de dos naciones, razas o grupos étnicos diferentes puede dramatizar un conflicto intergrupalo. La experiencia se escenifica de manera tal que aumente el compromiso emocional y se simplifiquen las ideas complejas.

Con esto quiero decir que, cuando los datos crudos del conocimiento sobre el fenómeno de conducir alcoholizado se procesan a través de ficciones de investigación científica, se está dando un paso para convertir la ambigüedad en certeza. Ese proceso se lleva a cabo en la arena pública del gobierno y los medios de comunicación masiva. El conocimiento sobre este fenómeno se dramatiza como un hecho inequívoco de manera tal de justificar la concentración de la atención en el conductor alcoholizado como “causa” mayor de los accidentes automovilísticos.

Richard Zylman ha compilado una importante cantidad de ejemplos sobre cómo se han “malversado” los hallazgos de la investigación: es decir, cómo aumentó la cantidad de conductores alcoholizados responsables de accidentes fatales y cómo se lo informó como un “hecho” comprobado y seguro (Zylman, 1974a, 1974b). Ese autor criticó dichas afirmaciones definiéndolas como “hechos inadecuados”. Desde mi perspectiva, son acciones en un contexto de argumentación, intentos de persuadir a otros para que apoyen un programa, respalden una ley o se abstengan de conducir alcoholizados. En palabras del propio Zylman:

Los agentes de relaciones públicas, los administradores y los efectivos de seguridad voluntarios, así como los investigadores y los funcionarios de programas de acción, realizan con regularidad estas gimnasias semánticas. Las palabras que se usan significan diferentes cosas para diferentes personas. Los hallazgos relacionados con segmentos específicos y únicos del problema de los accidentes de tránsito se aplican indistintamente, como si pudieran aplicarse al problema en su conjunto, y algunos hallazgos de la investigación son ignorados mientras que otros son distorsionados (Zylman, 1974a: 8).

Dos de los ejemplos de Zylman fueron tomados de una sesión del Congreso y de un folleto de información pública del programa de consumo responsable de alcohol (ASAP), respectivamente. En el primer ejemplo el director de la NHTSA, para justificar los grandes gastos realizados en

medidas tendientes a reducir el consumo de alcohol, adoptó en 1972 la posición oficial que sostiene que “el alcohol está implicado en el 50% de todos los accidentes fatales en las autopistas” y mencionó varios estudios para respaldar su posición (Zylman, 1974b: 165-166). En el segundo ejemplo, un folleto sobre el programa de medidas cita como fuente de autoridad el informe *Alcohol and Highway Safety* de 1968 porque “de hecho, [...] los conductores alcoholizados contribuyeron directamente en más de la mitad de todas las muertes y lesiones por accidentes de tránsito” (el destacado me pertenece). Como señala Zylman, incluso ese informe de 1968 decía “casi la mitad de los conductores” antes que “más de la mitad” (1974b: 164). En ambos casos la ilusión de certeza es transmitida en el intento de persuadir.

Estas “gimnasias semánticas”, como las llama Zylman, son de uso común en el material público. Una de las ficciones más frecuentes es utilizar ese 50% “implicado” para dramatizar el consumo de alcohol como “causa” de numerosos accidentes, sin hacer referencia a las diferentes proporciones de DUIA entre los conductores que participaron en choques de un solo vehículo o de múltiples vehículos, o bien accidentes de conductor y peatón. Aun así, un artículo usado en el curso sobre conductores alcoholizados en el programa de extensión universitaria de la Universidad de California en San Diego referido a “los hechos acerca del consumo de alcohol y los accidentes”, deja la inequívoca impresión de que en un 50% las muertes por accidente automovilístico se deben a casos en que los conductores están alcoholizados:

Numerosos estudios revelan que el consumo de alcohol es un factor preponderante en un gran número de accidentes de tránsito. Estudios realizados en Wisconsin y California sobre accidentes que causaron víctimas fatales muestran que el consumo de alcohol *estuvo implicado* en más del 50% de esos accidentes (*Traffic Safety Magazine*, s.f.: 1; el destacado me pertenece).

La misma ficción, a veces utilizando la expresión “relacionado con el alcohol” en lugar de “implicado”, aparece en aquellos folletos de distribución pública del ASAP que citan o mencionan estudios sobre el tema. Un panfleto de información pública de la Fundación de Investigación en Adicciones de Canadá, una de las organizaciones líderes a escala mundial en la investigación en este campo, incluso desdibuja la distinción entre “accidentes” (en los cuales, por definición, hay uno o dos conduc-

tores implicados) y muertes, que también incluyen a los peatones y los pasajeros.

Las muertes por tráfico vial constituyen el 43% de todas las muertes accidentales en Ontario. De acuerdo con estudios recientes, aproximadamente el 50% de esas muertes implican "algo más que un rastro" de alcohol (Addiction Research Foundation, 1975).

Las implicaciones de este corpus fáctico construido se evidencian en el fácil pasaje del conductor alcoholizado al "conductor ebrio", como frecuentemente lo llaman en los diarios y revistas. Esto lleva a extraer conclusiones rápidas en el debate público, como puede apreciarse en la siguiente carta enviada a un periódico metropolitano:

Su artículo (del primero de octubre) sobre muertes en las autopistas olvidó mencionar la causa principal de las muertes en las autopistas: el conductor ebrio. Si pudiéramos expulsar al conductor ebrio de las autopistas la cantidad de muertes por tráfico vial disminuiría en un 50% (*Los Angeles Times*, 16 de octubre de 1973).

Pero mi intención no es hacer una crítica, como sí pretende Zylman. Las diversas declaraciones alegadas como "hechos", como conocimiento cierto, también tienen un estatus retórico. Testimonian el carácter grave del tema a través de su facticidad. Capturan la atención y requieren que el oyente acepte la importancia del problema de DUIA, tanto porque las magnitudes son altas como porque existe un relato confiable acerca de un mundo ordenado donde es posible afirmar que el alcohol es la causa de muchos accidentes fatales. En el esfuerzo por persuadir a personas escépticas, renuentes e indiferentes a adoptar una estrategia de acción que implica costos, molestias y displacer, la aparición de la certeza es un recurso retórico esencial. Los números dramatizan la preocupación. Resumir la investigación de manera tal de eliminar las restricciones y las incertidumbres permite mantener la afable uniformidad del relato. El mundo de la realidad objetiva es —como gran parte del comportamiento natural— confuso, ambiguo e imponderable; por lo tanto debe ser organizado, interpretado y comprimido para crear un mensaje claro, para configurar una realidad comprensible y al mismo tiempo objetiva.

La imagen del mundo de la ciencia no es la del mundo de la acción. Los seminarios de investigación constituyen el campo de la ciencia, así

como la fábrica constituye el campo de la industrialización. El científico enfrenta a un público cuya hostilidad se presume neutral, cuyo escepticismo no es partidista sino olímpico. Se supone que los científicos no tienen un compromiso pasional con una u otra conclusión. Las reservas y los resultados parciales, las brechas en el conocimiento y las áreas de ignorancia son perfectamente admisibles. No caben dudas de que esta imagen está muy lejos de ser una descripción exacta del mundo real de los científicos activos. Sin embargo, subraya el contraste con un ámbito cuya audiencia ya está comprometida con una línea de acción y a la que es necesario persuadir de adoptar la línea de acción opuesta.

El argumento sobre el fenómeno de conducir alcoholizado no puede utilizar el lenguaje y la atmósfera del seminario. Para enfrentar a una audiencia hostil cuya conducta se espera controlar, el argumento debe presentar un estado de la cuestión que esté más allá de toda disputa. Admitir ante el público que los "hechos" no son claros, que es necesario traducirlos en una certeza, equivale a apuntalar la cuestión que el orador está pasionalmente consagrado a derribar. No debemos mirar insistentemente al árbitro mientras intentamos noquear al contrincante. El acercamiento público al problema de conducir alcoholizado no es un informe sobre lo que se ha investigado: es un llamado a la acción. Ya he señalado que ni siquiera los informes de investigación se ven afectados por el escenario donde eventualmente desarrollarán su actuación estelar. Sin embargo, estas consideraciones trasladan las fuentes de autoridad y convicción, antes situadas en el método científico, hacia el interés moral o el interés político, o incluso hacia ambos.

EL DRAMA MORAL DEL CONDUCTOR ALCOHOLIZADO

¿Es por "accidente" que he utilizado el lenguaje del conflicto y del combate para describir las campañas públicas, las leyes y la información sobre el problema del alcohol? Mi objetivo es explorar cómo la presentación del tema adquiere la forma de una confrontación dramática entre el informado y el ignorante. En esta sección describiré esa confrontación como un enfrentamiento entre el bien y el mal. El conductor alcoholizado es el gran protagonista del drama moral de los accidentes automovilísticos. Aporta una explicación mayor para una fuente de muerte y destrucción. Convertirlo de pecador en virtuoso es un elemento sobresaliente dentro del drama público del automóvil y la sociedad estadounidense.

Lo que pretendo hacer con este análisis de la presentación pública del conductor alcoholizado es tratar los pronunciamientos públicos como formas dramáticas similares a aquellas que se utilizaron en otras situaciones y otros períodos históricos. Seguiré el provocador análisis de Kenneth Burke, para buscar el principio sacrificial como tema dramático en la creación del orden social. Así, cuando se expresa una imagen de orden social, también se retrata su opuesto —el desorden—. El hecho dramático consiste en ver a algunos actores como víctimas y a otros como villanos. El orden se alcanza gracias al sacrificio, y de allí deriva la unidad. Este tema universal no está ausente en la vida moderna.⁴² En el drama del conductor alcoholizado, este es retratado como villano y otros personajes, incluido él mismo, como víctimas. El “accidente” no es resultado de un destino azaroso y ciego, sino de seres humanos que no respetan el orden moral de la sobriedad.

La misma facticidad ficticia descripta más arriba permite que el drama sea representado. Acerca los acontecimientos al modelo de villanía y ruindad imaginado y de ese modo contribuye a organizar actitudes de condena. Una vez más, las observaciones de Burke resultan pertinentes:

La “perfección” de un enemigo secular es la instancia observable más clara de los modos en que ese paso absolutizador intermedio está involucrado. Dadas las vastas complejidades del mundo moderno, sería difícil encontrar una víctima material “perfecta” para cualquiera de nuestros males. [...] [Las personas] están dispuestas a hacerse a sí mismas relatos de víctimas tan consumadas que el sacrificio de semejantes ofrendas redundaría en una cura de análoga consumación. La naturaleza “fragmentaria” del enemigo pasa así a adquirir los atributos de un absoluto. (Burke, 1954: 293)

Consideremos ahora los siguientes titulares de noticias: “CHP plans drunk driver crackdown” [La CHP planea medidas severas contra los conductores ebrios] (*Los Angeles Times*, 27 de noviembre de 1977, 1ª sección, p. 23); “Stronger laws are needed to curb drunken drivers”

42 “El ‘dramatismo’, concebido como tal, no pregunta cómo pueden ser eliminados en una cultura científica los motivos sacrificiales revelados en las situaciones de magia y religión, sino qué nuevas formas adoptan” (Burke, cit. en Combs y Mansfield, eds. 1976: 15).

[Se necesitan leyes más fuertes para frenar a los conductores ebrios] (*Los Angeles Times*, 27 de octubre de 1973, 2ª sección, p. 1); “Crackdown on drunk drivers in L. A. begins” [Comienza la mano dura contra los conductores ebrios en Los Ángeles] (*Los Angeles Times*, 6 de julio de 1976, 2ª sección, p. 1); “Study defends drinking drivers” [Un estudio defiende a los conductores alcohólicos] (*San Diego Union*, 1º de septiembre de 1974, B1-5). Esta terminología conlleva la sensación de una batalla, de un conflicto en el cual el conductor alcoholizado es una de las partes: el enemigo. “¡Usted podría ser mi muerte!... si es un conductor alcoholizado” proclama un boletín informativo del ASAP desde la tapa (Greater Tampa Alcohol Safety Action Project, s.f.). Allí se retrata al conductor alcoholizado como un agente activo cuyas acciones son socialmente hostiles e irresponsables. Otro folleto del ASAP incluye una cita de un mensaje dirigido al Congreso por el entonces presidente Richard Nixon:

Nuestro porcentaje de muertes en autopistas es una tragedia y una atrocidad de indecibles proporciones. Y resulta tanto más vergonzosa porque la mitad de esas muertes implican automovilistas o peatones bajo los efectos del alcohol (U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, s.f.).

Considero necesario comentar dos aspectos de estas presentaciones y de otras ya descriptas. Primero, el conductor alcoholizado es retratado como “ebrio”. El “pecado” de beber alcohol y conducir es casi una puesta en escena microcósmica y simbólica de las fuentes de desorden, de la negativa a respetar los controles y los límites de la vida social (esto se discute *in extenso* en el capítulo 5). La ebriedad tiene su propio imaginario, y su definición varía de un grupo a otro. Antes he expuesto que, si bien algunos conductores alcoholizados están “ebrios”, muchos de ellos no demuestran una pérdida de capacidad para conducir o conducirse o controlar el vehículo al extremo que ese término implica.

El segundo aspecto de la presentación que requiere comentario es la fórmula “conductor ebrio”. Aquí la implicación, que examinaremos con mayor detalle en el siguiente capítulo, es que la ebriedad sería un atributo permanente de la persona. No se describe el evento de conducir alcoholizado, sino a una persona como “conductor ebrio”. La personificación del acontecimiento mantiene viva la sensación de un drama de conflicto contra las personas desordenadas, una representación o puesta

en escena de la desviación. Es un drama de agente en el cual el individuo es el motor primordial.

Los mismos atributos dramáticos están presentes en la personificación del diseño del automotor como "villano". Según la presentación de Ralph Nader, es la industria automotriz la que opera como "víctima" en los ritos sacrificiales. Abro "al azar" su libro *Peligroso a cualquier velocidad* y leo:

Durante décadas, la explicación convencional preferida por el *establishment* de seguridad vial e insinuada en las leyes, con el respaldo de la industria automotriz y sus aliados, fue que la mayoría de los accidentes son causados por conductores insensatos (Nader, 1972 [1965]: xiii).

Aquí también, mediante expresiones como "explicación preferida" e "insinuada en", un posible drama de ambiente, de entorno, se convierte en un drama de agente en que los directivos de la industria automotriz serían los villanos.

Todas las presentaciones reunidas forman una imagen concentrada del fenómeno de conducir alcoholizado, que da como resultado un drama de moral y orden que explica los accidentes automovilísticos y las muertes. No son eventos azarosos e ineludibles ante los cuales debemos doblegarnos, sacrificios hechos al ángel vengador para obtener el don del Progreso tecnológico. El orden natural no es el principal "responsable" de la tragedia y la destrucción desatadas por el automóvil. Es la irracionalidad, la venalidad e incluso la codicia de los seres humanos; la gente mala que se hace mal a sí misma y les hace mal a otros. "En contraste con la comunicación científica, que intenta encontrar una hipótesis adecuada para una situación, la dramatización crea una situación que predetermina la hipótesis" (Young, 1965: 151).

3. El arte literario de la ciencia: comedia y *pathos* en la investigación sobre el conductor alcoholizado

PRÓLOGO

Ha sido habitual distinguir los esfuerzos para persuadir por medio del lenguaje (a actividad del artista) de aquellos que pretenden hacerlo por medio de la lógica (la actividad del científico). Albert Hofstadter ha hecho de esta diferencia entre los usos científico y literario del lenguaje el eje de su distinción entre las dos funciones del arte y la ciencia. El artista literario, sostiene Hofstadter (1955), utiliza el lenguaje como vehículo significante de su actividad. *Cómo* se describen o se explican los acontecimientos es más importante que el tema de la narración o el poema. Esto no es así en el caso del científico. El lenguaje no es sino un medio a través del cual se habla acerca del mundo externo. Aquello que se describe y analiza no es en sí mismo afectado por el lenguaje a través del cual se lo transmite.

En líneas generales, el científico busca *elementos involucrados entre sí en patrones de dependencia* [...] el lenguaje del científico no es uno de esos elementos [...] él no debe permitir que su lenguaje se transforme en parte del contenido de su afirmación. El carácter del objetivo imaginario logrado por el artista depende de la naturaleza del lenguaje que emplea, mientras que el lenguaje del científico no opera dentro del patrón de relación que formula (Hofstadter, 1955: 294-295).

Esto es lo que denomino una teoría de "panel de ventana". Insiste en la irrelevancia intrínseca del lenguaje para la empresa científica. El objetivo de presentar ideas y datos es permitir que el público vea el mundo externo tal como es. En concordancia con las prescripciones normativas del modelo científico, se deberá elegir un lenguaje y un estilo que se aproximen, lo más estrechamente posible, a un panel de vidrio transparente. De este modo se aproximarán al orden normativo de la ciencia.

Los científicos expresan sus procedimientos, hallazgos y generalizaciones en un lenguaje "neutro". Sus palabras no crean ni construyen esa realidad que buscan describir y analizar.

Desde otro punto de vista, ese uso tan neutro del lenguaje es una imposibilidad. La filosofía idealista ha insistido, en líneas generales, en la importancia del rol del observador para aquello que es observado, pero rara vez el foco de atención se ha desplazado de las teorías y los conceptos al lenguaje de la presentación, a los documentos científicos como recursos de comunicación y productos culturales. Para eso debemos acudir a los teóricos de la literatura. Northrop Frye propone una perspectiva diametralmente opuesta a la de Hofstadter:

Cualquier cosa que haga uso funcional de las palabras estará siempre involucrada en todos los problemas técnicos de las palabras, incluidos los problemas retóricos. El único camino de la gramática a la lógica, entonces, atraviesa el territorio intermedio de la retórica (Frye, 1957: 331).

El análisis que hace Frye del trabajo científico figura al final de un ensayo más abarcativo sobre la literatura y queda confinado al debate general. Los críticos literarios, en líneas generales, han limitado su arte al análisis de la literatura. Con algunas excepciones, que discutiré más adelante, el análisis literario del conocimiento científico no existe. No obstante, si las palabras, las oraciones, los párrafos y las unidades más grandes son una herramienta fundamental para expresar y, por lo tanto, para persuadir, un análisis de la manera en que el conocimiento científico conduce a acciones prácticas no puede ignorar el lenguaje y el estilo literario de la ciencia como objeto de estudio (White, 1976).

Y eso es, precisamente, lo que pienso hacer en este capítulo. Lo presentaré en forma de obra de teatro para hacer más obvia la metáfora de la literatura. No afirmo que la Ciencia *es* Literatura, sino antes bien que podemos tratar a la Ciencia *como si* fuera Literatura, y que este artificio metafórico será productivo. Aumentará mi comprensión, y la comprensión del lector, a propósito del producto y sus implicaciones para la acción práctica. En este proceso quizá pueda conducirnos a ambos a comprender mejor en qué aspectos la metáfora es simultáneamente aplicable e inaplicable (R. Brown, 1977, Turbayne, 1962). Pero ahora prosigamos con el prólogo.

Según opino, la distinción entre Ciencia y Literatura reviste dos dimensiones, y me ocuparé de ambas en este capítulo.

EL ESTILO LITERARIO DE LA CIENCIA

(LA SUSTANCIA DEL ACTO I)

El citado pasaje del filósofo Hofstadter da testimonio de la hipótesis intuitiva a la que aludí más arriba. Ese pasaje implica que ser científico es dar una forma definida al lenguaje en uso, es escribir de una manera particular que le muestra al lector que el escritor está "haciendo ciencia". El escritor debe persuadir a su público de que los resultados de la investigación *no* son literatura, *no* son un producto del estilo de presentación. El estilo del no-estilo es, en sí mismo, el estilo de la ciencia. Lo que estoy afirmando es que hay un arte literario implícito en la presentación científica.

EL ARTE LITERARIO EN LA CIENCIA

(LA SUSTANCIA DEL ACTO II)

En este acto observaré el contenido de la Ciencia. Frye (1957: 74) sostiene que en la prosa literaria, a diferencia de la prosa no literaria, los "valores-signo de los símbolos están subordinados a la importancia de su estructura en tanto motivos interconectados". No obstante, si la Ciencia posee un carácter literario, sus esfuerzos por ser evocativa, interesante, estéticamente agradable y por hacer que la obra sea relevante y significativa contrastarán con las funciones de tipo "panel de ventana" descritas por Hofstadter. El contenido de la investigación será, en parte, el resultado de su presentación. Si toda comunicación entraña un nivel asertivo y descriptivo, y asimismo un nivel estético y artístico, el panel de ventana nunca será del todo transparente; siempre habrá una veta de cristal manchada que despertará nuestra imaginación y nuestro asombro.

LA RELEVANCIA DEL ARTE EN LA CIENCIA

(LA SUSTANCIA DEL ACTO III)

Si bien hay un goce estético propio del juego del análisis, mis intenciones no son puramente artificiosas. Hay además una convicción de que ese análisis marca una diferencia, de que la faceta artística de la Ciencia es una parte significativa del despliegue del mundo externo que produce el científico. No sólo mostraré esa faceta artística de la Ciencia, sino que utilizaré esa exposición para comprender el producto: la teoría, la generalización o la conclusión a la cual condujo el trabajo del científico. Más importante aún, la utilizaré para arrojar luz sobre las acciones prácticas que emergen como prescriptivas a través de este proceso de Ciencia artificiosa.

Mi atención no está puesta en *la Empresa Científica*. Es más modesta y a la vez más inquisitiva. Limito mi visión a un conjunto de ventanas: los estudios de investigación en el área que analiza el fenómeno de “conducir mientras se está bajo la influencia del alcohol”.

Si bien aludiré a varios artículos, escogí especialmente un informe para poder realizar un análisis más exhaustivo. Mi método –tratar a los artículos o ensayos como narraciones y analizar sus marcos– requiere que analice el artículo o ensayo como una unidad. Atento a esto, he apelado a un recurso literario bastante común en la ciencia: la sinécdoque, un recurso de representación en el que la parte sustituye al todo. Seleccioné un artículo para examinarlo en profundidad, para que represente al sistema del análisis literario aplicado a un documento científico. Elegí ese artículo, “Identification of problem-drinking among drunken drivers” [Identificación del problema con la bebida entre los conductores ebrios] (Waller, 1967), por dos razones conscientes: 1) ha sido influyente y citado a menudo por otros investigadores y en documentos oficiales como fundamento para la defensa de determinadas políticas; y 2) representa una cantidad de estudios y artículos que, en los últimos años, han obrado como elementos de persuasión para transformar las estrategias tendientes a controlar los accidentes automovilísticos asociados con el consumo de alcohol. Esto también es una operación ficcional, ya que cada estudio y cada interpretación son únicos.

Hacia fines de la década de 1960 y comienzos de los años setenta, la idea de que los conductores alcoholizados son casi siempre alcohólicos y bebedores problemáticos ganó mucho terreno. Como diagnóstico, constituyó una fuente significativa para el desarrollo de escuelas de reeducación para conductores alcoholizados y programas de tratamiento para infractores condenados por DUIA. Los nuevos estudios realizados hacia fines de la década de 1970 suscitaron grandes críticas a esta perspectiva y la viabilidad de esos programas sumarios de alternativas comenzó a ponerse en duda (Cameron, 1977, Room, 1978: 188-190).

Basta ya de dilaciones. ¡Arriba el telón!

ACTO I

ESTILO CIENTÍFICO: LA RETÓRICA DEL MÉTODO

¿Cómo procede el científico para afianzar su pretensión de estar “haciendo ciencia” y por consiguiente ser leído de una manera “científica” por la audiencia? En el marco del panel de ventana, el científico no pide

esa “suspensión voluntaria del descreimiento” gracias a la cual, según Coleridge, el público del teatro aceptaba que un escenario en Londres fuera el balcón italiano de Romeo y Julieta. Sin embargo, ¿cómo hace el científico para actuar como dramaturgo, montar una escena teatral y persuadir a sus lectores de que consideren su obra como un determinado tipo de producción antes que como otro?

En este acto de mi obra desarrollaré el *género* literario del informe científico, y mi tópico no será su contenido sino su forma. Para ello utilizaré dos modos de análisis literario. Seguiré a Kenneth Burke (1945) y analizaré las *claves dramáticas* en uso: escena, acto, agente, agencia y propósito. El objetivo aquí es “descubrir” la ubicación de la responsabilidad para describir la acción. Junto con algunos teóricos de la ficción narrativa como Henry James, Percy Lubbock (1957) y Wayne Booth (1961) utilizaré el concepto de *voz* para explicar la relación del observador con lo observado y del observador con la audiencia, que influye sobre el punto de vista o la posición del escritor hacia su tema y su público.

LAS CLAVES DE LA DRAMATURGIA

¿Cuál es el entorno escénico del artículo? Los artículos científicos no se publican en cualquier parte: aparecen en un marco establecido. El artículo “Identification of problem-drinking among drunken drivers” no apareció en la revista *Playboy* ni en una colección de relatos breves estadounidenses, tampoco en un estudio sobre los alumnos de primer año. Está “ubicado” en el *Journal of the American Medical Association*. El medio habilita la pretensión de que el artículo sea tomado como provisto de autoridad y prestigio, no como una ficción o un escrito producto de la imaginación. Todos los estudios sobre el fenómeno de conducir alcoholizado incluidos en este libro se parecen a este en tanto fueron hallados en ámbitos dedicados a la investigación y no al arte. En su mayoría los publicaron revistas médicas, en algunos casos publicaciones del área de la seguridad del automotor o de la seguridad en general. Un conjunto sustancial fue publicado en el *Journal of Studies on Alcohol* y otro grupo puede encontrarse en las actas de congresos académicos sobre problemas con el alcohol o, más específicamente, sobre el problema de conducir alcoholizado. El *Journal of the American Medical Association* no es primordialmente un órgano de noticias o asesoramiento profesional. Incluye material sobre nuevas investigaciones en las áreas de fisiología y ciencia médica. Para jugar el juego, entonces, el científico debe escoger el campo apropiado.

ACTO

¿Cuál es la acción del artículo? Yo quiero mostrarlo como una forma narrativa, como un "relato" o una "historia" que tiene movimiento, con un comienzo y un final que implican cambios. El artículo comienza con un título que describe una categoría –"bebedores ebrios"– y un atributo –"problemas con la bebida"–, y que implica una acción: la "identificación". Inmediatamente después del título aparece un resumen. Presenta el artículo en forma sucinta: los métodos utilizados y los "hallazgos", como la "elevada correlación detectada entre personas objeto de dos o más arrestos que involucraban consumo de alcohol y la impresión que esas mismas personas suscitaban de tener problemas con el alcohol" (Waller, 1967: 124). Esta presentación resumida habilita la inferencia de que aquello que es significativo en el artículo puede separarse del cuerpo, más abarcativo, del lenguaje. El público, si así lo desea, puede conocer el meollo de la obra leyendo el resumen. La producción teatral sirve a fines ornamentales.

Como sucede en una narración, el primer párrafo plantea una tensión que el artículo procederá a resolver. Se le dice a la audiencia que

se vuelve cada vez más evidente que una sustancial proporción de los conductores que sufren accidentes después de haber bebido o que son arrestados por conducir ebrios no son bebedores sociales, sino más bien personas que tienen problemas de larga data con el alcohol (1967: 124).

Esta afirmación plantea una tensión entre esa perspectiva, más reciente, acerca de los conductores alcoholizados y otra, más antigua y más convencional, según la cual los conductores alcoholizados representan a la población general de bebedores: es decir, a los bebedores sociales.

A diferencia de un cuento breve o un poema, el artículo busca y obtiene su material más allá de los limitados confines de su propio producto. Refiere a otros estudios, incluidos algunos del propio autor, para fundamentar algunas de sus afirmaciones. A diferencia de lo que ocurre en el campo artístico, el autor revela sus conclusiones al comienzo. "Este hallazgo vuelve necesaria una reevaluación de los métodos usuales para prevenir que se conduzca después de beber" (1967: 124).

En el despliegue del relato ocurre la acción del artículo. Habiendo anticipado el comentario final en el primer párrafo, el autor no pretende dejar sin explicación el asunto. Sigue un patrón: primero, la descripción de los métodos utilizados para identificar los problemas

con la bebida entre los conductores alcoholizados; segundo, los resultados o hallazgos de este método; tercero y último, el comentario en que se explica la importancia y el significado de los resultados. Este orden secuencial dispone el sentido de las políticas, de aquello que debe hacerse, como producto de métodos que generan resultados. La actividad respaldada y/o rechazada aparece como la culminación del método. Esta centralidad del método y externalidad de los datos es la principal clave del relato. El método es el fundamento, la razón para persuadir al lector a pensar diferente y/o actuar diferente. La resolución del conflicto o tensión que se plantea en el primer párrafo implica un cambio de ángulo desde una perspectiva convencional sobre los conductores alcoholizados hacia una nueva perspectiva que obra tanto en la comprensión cognitiva como en el diseño y la implementación de políticas. En este sentido el flujo (o la acción) del artículo es dramático.

AGENTE

Lo más sobresaliente aquí, y en nuestra discusión más amplia acerca del agente bajo la rúbrica *voz* más adelante, es la postura oculta y modesta del observador. Como sugeriría la teoría del "panel de ventana", el autor no debe irrumpir en el producto. Sin embargo, debemos confiar en el observador de una manera diferente a la que requieren las obras artísticas. Si el artista no pretende ser un informador del mundo fáctico sino un constructor de productos imaginarios y placenteros, su pretensión de veracidad no es parte del reclamo esencial de aceptación artística. No tenemos necesidad de aceptar a James Joyce como productor confiable de relatos sobre Dublín a comienzos de la década de 1900 para poder apreciar su *Retrato del artista adolescente*. El lector ni siquiera necesita saber quién es el autor para poder apreciar una novela. Pero cuando el autor da testimonio de un mundo con propiedades reales, su integridad y su competencia para informar están en cuestión.

El dilema entre personalizar y eliminar al agente parece haberse resuelto, en la mayoría de los estudios sobre conductores alcoholizados, mediante un artilugio de identificación a través del rol. En este artículo, después del título, figuran el nombre y las credenciales del autor: Julian A. Waller, doctor en medicina, máster en salud pública. En una nota a pie de página, se describe al autor como a una persona vinculada con una organización:

Ex miembro del Comité de Salud Ocupacional, del Departamento de Salud de California, el doctor Waller se desempeña actualmente en el Comité de Enfermedades Crónicas (1967: 124).

De este modo, el agente es descrito en un rol (salud pública y médica) y dentro de una organización.

Habiendo informado al público sobre su competencia profesional y la aprobación de sus pares, el autor debe abandonar el centro de la escena para que el documento no se vea afectado por la presencia demasiado obvia del observador. El lenguaje escogido cumple una función fundamental en cuanto hace énfasis en el carácter externo de la fuente de acción y el carácter pasivo del agente. Es decir: "Se decidió utilizar este último método" (Schmidt y Smart, 1959: 632) y no "Decidimos usar...". O bien: "La prueba indica que hay una diferencia significativa" (Borkenstein y otros, 1964: 188) y no "Sobre la base probatoria, llegamos a la conclusión de que...". Otros ejemplos que compilé en una variedad de artículos estudiados son: "Los datos [...] confirman un hecho evidente" (Holcomb, 1938: 1034) e "Informes recientes han sugerido..." (Waller, 1966: 532).

En el artículo de Waller de 1967 (*nota bene*: he personalizado el producto) esos circunloquios son frecuentes. La voz activa está ausente. En la primera oración el autor (por inferencia) escribe: "Se está volviendo cada vez más evidente...". ¿Pero para quién? A lo largo del artículo la conclusión o el resultado se expresa como algo que emerge de un mundo externo de datos o diagramas. "Se encontraron diferencias...", "Este hallazgo vuelve necesaria una reevaluación de...".

AGENCIA

Este patrón de rechazo de los términos personales o de la voz activa postula la fuente de acción en la agencia o método. El artículo de Waller utiliza un estilo consistente con la teoría del "panel de ventana", estableciendo una realidad externa al observador. El estilo reafirma ese carácter externo y aporta el supuesto epistemológico básico; utilizando el mismo método diferentes observadores deben llegar a las mismas conclusiones.⁴³ El lenguaje y el estilo obedecen a la filosofía.

43 En una crítica a una versión de este capítulo publicada previamente, Bruno Latour hizo una valiosa observación sobre el uso de métodos como recurso validatorio. En una comunicación personal me sugirió que quienes se dedican a las ciencias menos "duras" suelen ser defensores más vehementes de su

Tanto la identificación del autor en el comienzo como la pasividad del estilo sustentan la imagen de un procedimiento en el cual el observador está gobernado por un método y por las reglas de la integridad científica que lo rigen. El autor hace hincapié en este aspecto a lo largo del artículo, siguiendo un régimen de atención meticulosa al detalle y por lo tanto evitando el posible juicio del lector de que no ha sido lo suficientemente escrupuloso en el cumplimiento del método. Así, los porcentajes se dan en decimales, como 19,3 o 6,1% para las muestras que van de 160 a 19 (tabla I, en Walter, 1967: 125). Allí donde debe emplearse la discreción, se describe meticulosamente el acontecimiento para evitar cualquier insinuación de capricho o parcialidad: "Un conductor no alcoholizado involucrado en un accidente también apareció en la muestra de conductores ebrios. *A los propósitos del análisis* fue considerado como una persona distinta en cada grupo" (1967: 125; el destacado me pertenece).

PROPÓSITO

Que el autor pretende convencer de ciertas conclusiones a su auditorio es a la vez explícito y evidente. La importancia del método corrobora el estilo de distanciamiento general. El autor pretende convencer, pero no persuadir, al público presentándole un mundo exterior y dejando que esa realidad externa se ocupe de convencerla. Para eso, el lenguaje debe ser vaciado de sentimiento y de emoción. El tono debe ser clínico, distanciado, despersonalizado. El lenguaje del autor no debe ser "interesante", ni sus descripciones coloridas, ni sus palabras una clave para despertar alguna emoción en el público. Ya desde el título—"Identification of problem-drinking among drunken drivers"—el lenguaje es llano, prosaico y descriptivo, despojado de imágenes. El título describe un objeto ("conductores ebrios") y un conjunto de atributos (problemas con la bebida) junto con un proceso que debe efectuar: la identificación. El título no es exuberante ni confuso ni gracioso. Contrastémoslo con un título más periodístico—"No pudo evitarlo"—o con uno más literario, a la vez ambiguo e intrigante: "El final del camino". (La designación "conductor ebrio"

trabajo que los biólogos que él estudió. Por consiguiente, la atención que el estudio de Waller destina al método no es típica de la ciencia. Sin embargo, en el flujo de acontecimientos de las políticas, esta investigación forma parte de una ciencia que sirve como fundamento para justificar determinadas orientaciones en aquellas.

parece una violación de ese estilo y será analizada con mayor detalle más adelante.)

Ahora querría reunir en un haz todos estos hilos de análisis. El estilo del artículo y su ubicación en una publicación médica lo vuelven reconocible no como Arte sino como algo que reclama ser Ciencia. El lenguaje es deliberado, no evocativo, meticulado y limitado en cuanto a las imágenes. Le informa al lector que la convicción proviene de una realidad externa: no del autor ni del uso que este hace del lenguaje. La descripción es mínimamente metafórica. Jakobson sugiere que el tropo (figura de discurso) fundamental de la ciencia es la metonimia —una relación de contigüidad— mientras que el de la poesía es la metáfora —una relación de similaridad— (Jakobson, 1966 [1956]). Sin embargo, como subrayo en este capítulo, el elemento metafórico es crucial para la Ciencia (véanse también Turbayne, 1962, Sapir, 1977). La intención es parecer cognitivo y lógico antes que afectivo o emocional. Nosotros, el auditorio, debemos pensar y no sentir. Aunque el autor no es anónimo y está identificado como un científico que pertenece a una organización gubernamental, el estilo de escritura basa la acción del artículo en la mediación de los procedimientos metodológicos de recolección de datos y análisis. El agente es minimizado y el drama del artículo se presenta como algo que fluye a partir del despliegue de los procedimientos del método, y no de los intereses, las parcialidades o el lenguaje del autor.

VOZ Y PUNTO DE VISTA

En las últimas décadas la crítica literaria se ha ocupado extensamente del punto de vista, sobre todo en los análisis de novelas (Friedman, 1969). Desde Flaubert y Henry James, los novelistas se han propuesto de manera consciente aparecer cada vez menos en sus novelas, con la esperanza de persuadir al lector no *contándole cómo son* los personajes sino *mostrándoselos* por intermedio de la acción (Booth, 1961: cap. 1). Cuando el novelista caracteriza a los protagonistas mediante una descripción, los *cuenta*. Cuando presenta la acción y deja que el lector infiera el carácter de los personajes, los *muestra*. “Yo soy una cámara”, escribió Christopher Isherwood en la primera frase de *Adiós a Berlín*, “con el obturador abierto, totalmente pasiva, que registra y no piensa”.

Puede considerarse que el autor de un artículo científico es un narrador que hace una presentación específica de su punto de vista:

Estén o no involucrados como agentes en la acción, los narradores y quienes reflexionan acerca del tema en tercera persona difieren marcadamente según el grado y la clase de *distancia* que los separa del autor, del lector y de los otros personajes de la historia que relatan o reflexionan (Booth, 1969: 180).

RELACIÓN PÚBLICO-AUTOR

Al hacer énfasis en la pasividad del autor y en su ausencia como *motor* principal de los acontecimientos y las conclusiones, describí al observador como alguien que se presentaba a sí mismo ya sea como un “panel de ventana”, ya como una cámara. En ese sentido, el autor no reclama para sí un punto de vista ventajoso y especial en comparación con su público. Está en la misma butaca, y desde allí muestra las observaciones que conducen a las conclusiones. El público sabe tanto y tan poco como el autor. Están en un plano de igualdad.

Uno de los recursos utilizados más a menudo para alcanzar esta equiparación es, por supuesto, el plural “nosotros” mayestático o editorial. No lo encontré en el artículo de Waller. La ausencia consistente de cualquier designación del autor también se ve reforzada por el recurso a la voz pasiva a la hora de describir la acción: “La información se obtuvo...”; “Se aventura la siguiente impresión...”. Si bien no aparecía en el artículo de Waller, otros autores utilizan el “nosotros” inclusivo para insertarse entre el público: “En la investigación acerca de los accidentes, ya *hemos* superado la etapa...” (Hyman, 1968b; el destacado me pertenece).

El estilo del artículo de Waller procura transmitir una relación de equivalencia entre el autor y su auditorio. Su modo de escribir reduce la distancia y evita cualquier pretensión de autoridad o juicio superior por parte del autor. Parece decir:

Yo les daré, lectores, todo el conocimiento y la información fáctica que poseo. Razonaremos juntos y llegaremos a un consenso gracias a los hechos y a la razón. Ustedes, como personas racionales, no tienen otra opción que llegar a la misma conclusión que yo.

Esta relación del autor con su público puede diferenciarse, por supuesto, de otras con una equivalencia más o menos unitaria. Cuando el autor relata o dice en lugar de exponer, reclama la autoridad y la distancia de alguien cuyo punto de vista es superior al del lector, o que tiene una

mayor capacidad o un conocimiento especial, como el científico que se dirige al público lego o Henry Fielding cuando escribe sus novelas. En caso contrario, el autor "muestra" algo al lector y deja que este haga lo que se le antoje con eso que "vio", como en una obra de Pirandello o en algunas formas contemporáneas de la etnografía. Incluso en mi lectura de artículos de investigación encontré una o dos instancias en que el autor presentaba un conjunto de hallazgos y no los interpretaba ni los ordenaba en un conjunto de conclusiones (Gerber, 1963).

DISTANCIA Y SUJETO

¿Quién es el autor en relación con los sujetos que estudia? ¿Es uno de ellos? ¿Decididamente no se encuentra entre aquellos a quienes describe? ¿Cuál es su posición respecto del objeto de estudio? ¿Qué distancia lo separa de él? A partir de Marx, los interminables debates acerca de la objetividad y la moralidad política de la ciencia han planteado la cuestión del punto de vista como una preocupación ética dominante para el científico. Robert Merton ha formulado la cuestión en términos espaciales al hablar de "insiders" y "outsiders" (Merton, 1972). El problema es análogo al de la distancia en el análisis literario.

El estilo clínico del artículo de Waller expresa la posición del "outsider" al considerar a los conductores alcoholizados como un grupo del cual el autor, y por consiguiente el público, no forma parte. No siente lealtad hacia ellos ni lo guía interés económico alguno. Son "objetos de estudio", no miembros del auditorio. Su artículo no está dirigido a los conductores alcoholizados. Ninguno de los grupos de muestra referidos incluyen al autor o al público. Tanto el autor como el público son presentados como "outsiders": al no ser conductores alcoholizados, adoptan la posición de observadores de aquello que no son.

¿Es esa una posición de equivalencia? En el primer párrafo el autor habla de la necesidad de reevaluar "los métodos corrientes para prevenir que se conduzca un automóvil después de haber bebido". A lo largo del artículo, no quedan dudas acerca de a qué "bando" pertenece el autor; tampoco hay señal alguna de una intención por parte del autor de persuadir al público de la sabiduría de ese "bando". Eso se da por sentado. El autor, y por inferencia su auditorio, son superiores a los sujetos estudiados porque están lejos y por encima de la conducta de conducir alcoholizado.

La postura o punto de vista del autor es de equivalencia con su público y de superioridad hacia sus objetos de estudio. En concordancia con el

poder suasorio de la razón, el estilo de la Ciencia tiende a minimizar el papel de la retórica, a negar y subestimar la evidencia del punto de vista. La caracterización de la ficción que hace Wayne Booth es inconsistente con la teoría del "panel de ventana" por la que aboga la Ciencia:

En suma, la opinión del autor siempre es evidente para cualquiera que sepa cómo buscarla. [...] Y cuando comenzamos a ocuparnos de esta cuestión, nunca debemos olvidar que, si bien el autor puede hasta cierto punto escoger sus disfraces, jamás puede optar por desaparecer (Booth, 1961: 20).

Usted, lector, y yo hemos llegado al final del Acto I, en que el dramaturgo revela su postura dialéctica. Una vez alcanzado este punto, probablemente sospecharán cómo sigue la cosa. Por mi parte, comenzaré con la afirmación de que A es no-A; y lo que Wayne Booth escribió acerca de la Ficción, yo lo afirmaré acerca del Hecho. El Arte y la Retórica no han sido enviados al exilio perpetuo ni condenados a vivir fuera de los muros de la Ciencia y el Conocimiento. Con o sin pasaporte, se deslizan subrepticios en los refugios de la erudición clínica y aséptica, y desde sus estaciones subterráneas organizan incursiones a los cuarteles generales del enemigo.

TELÓN

Fin del Acto I

ACTO II

ARTE LITERARIO: LA RETÓRICA DE LA SUSTANCIA

Les he mostrado el escenario. Ya es hora de producir la obra propiamente dicha, de ocuparse de los contenidos después de haber visto el envoltorio. El primer acto ha sido la retórica del método: el estilo de la Ciencia. El segundo acto es la retórica de la sustancia: la presentación del fenómeno revelado por el estudio.

Para facilitar la discusión del artículo de Waller reproduzco a continuación el resumen que incluye al comienzo. Es una panorámica "en crudo", expeditiva:

Se ha comparado información acerca de contactos previos con agencias de asistencia social, especialmente en los casos en que

se verificó que estuvieron relacionados con problemas con la bebida, a partir de una muestra de casos de 150 conductores ebrios, 33 conductores involucrados en accidentes que habían bebido pero no fueron arrestados, 117 conductores sobrios involucrados en accidentes, 131 conductores responsables de infracciones, 19 conductores con citaciones además de órdenes de arresto y 150 conductores sin incidentes. El criterio de selección para los bebedores problemáticos fue que registraran dos o más arrestos previos vinculados con el consumo de alcohol o bien hubiesen sido identificados por una agencia comunitaria de asistencia social como bebedores problemáticos. Estos criterios dieron el siguiente resultado: conductores ebrios, 63%; conductores con un accidente después de haber bebido, 50%; conductores con órdenes de arresto, 30%; conductores no bebedores con un accidente, 14%; personas con infracciones de tránsito, 8%; y conductores sin incidentes, 3%. Se notó una alta correlación entre los conductores con dos o más arrestos con consumo de alcohol y la impresión que suscitan de tener problemas con la bebida. Las agencias comunitarias conocían al 87% de los conductores ebrios, con los que en la mayoría de los casos habían tenido múltiples contactos antes de que cumplieran los 30 años de edad.

REDUCCIÓN A SUSTANCIA:

LA QUIDAD DEL OBJETO

Empecemos por el principio: el título y la primera oración. ¿Cuál es el objeto de estudio según lo describe el autor? El título incluye un término significativo que contrasta con el carácter clínico y no emotivo del artículo y con el tono general: "ebrio". Esta palabra expresa una imagen específica, mucho más concreta que la más débil y también más general "bebedor". Un "conductor ebrio" no sólo es una figura más oprobiosa que el "conductor bebedor", o alcoholizado, sino que además esa expresión remite a una imagen más visual debido a la experiencia común del público con la ebriedad. La palabra "ebrio" puede expresar —y de hecho para mí expresa— la sensación de una persona tambaleante, incoherente, fuera de sí y por lo tanto impredecible y peligrosa. Sin embargo, la primera oración le muestra al lector un objeto un poco diferente, con una imagen menos específica y menos visual. El objeto estudiado aquí fueron "los conductores que sufren accidentes después de haber bebido o que

son arrestados por conducir ebrios" (Waller, 1967: 124). Y si bien Waller refiere constantemente a los "conductores ebrios", su objeto de estudio fueron aquellas personas arrestadas por violar restricciones legales contra la "conducción bajo la influencia del alcohol", como su conteo de alcohol en sangre evidenció. Los arrestos con o sin accidentes *no* son en sí mismos evidencia de "ebriedad" desde una concepción legal o propia del sentido común.

Con la primera oración y el título, el autor ya convirtió el "hecho" en imagen: modificó los datos o bien los redujo a otra cosa. Determinó qué aspectos de los eventos de accidentes ocurridos después de haber consumido alcohol debía resaltar. El tema del reduccionismo es crucial, tanto para la Ciencia como para este artículo. Es una de las maneras más utilizadas por el científico investigador para dar sentido u otorgar relevancia a su trabajo. "La metonimia", escribe Kenneth Burke, "es un recurso del 'realismo poético'" (Burke, 1945: 506). Las palabras con que se describe el objeto en el artículo de Waller ya implican una reducción en determinada dirección, ya que el autor ha rechazado el uso de otras designaciones. Ha sustituido la parte ("ebrio") por el todo ("bebedor"): una vez más, el recurso literario de la sinécdoque.

La descripción del objeto involucra otros temas, además de la reducción, cuyo análisis es importante en función de las últimas conclusiones y las políticas recomendadas. Aquí el uso de Waller es similar al de la mayoría de los trabajos que abordan el tema del "conductor alcoholizado". Waller, como tantos otros, limita la gama de cuestiones conectadas con los eventos que estudia. El lenguaje utilizado conduce a una específica formulación del objeto en desmedro de otras.

El concepto de "conductor alcoholizado" hace énfasis en el agente y minimiza la escena o el acto o la agencia como elementos posibles en los accidentes. "Beber" se transforma en un atributo de la persona; hay conductores que beben y conductores que no beben, así como hay conductores varones y conductoras mujeres, conductores de mayor edad y conductores jóvenes, conductores competentes y conductores incompetentes. Tanto el concepto de "conductor alcoholizado" como el de "conductor ebrio" conducen a una búsqueda de atributos que existen antes, durante y después de la acción de conducir un automóvil. Otros términos utilizados, aunque menos frecuentes, dirigen la atención hacia aspectos de la situación de conducir. Los términos "conductor disminuido por el alcohol" o "conductor intoxicado" colocan al conductor en un contexto a la vez que sitúan al atributo en interacción con una situación: le otorgan un carácter temporario antes que permanente.

También es posible dejar de lado al "conductor" y describir el mismo fenómeno en términos que enfatizan la ubicación, la escena o el acto. La frase "personas involucradas en casos de conducir alcoholizado" o incluso "conducir alcoholizado" contrastan con "conductor alcoholizado" porque ponen de relieve el carácter situacional del acontecimiento examinado.

Estas diferencias entre "conductor" y "conducir" no son meramente gramaticales. Reflejan los puntos de vista significativos de la psicología y la sociología, respectivamente: la diferencia entre un drama de agente y un drama de escena. Al elegir la palabra "conductor" para el título y la oración inaugural, Waller insta a la audiencia a adoptar la perspectiva de la psicología y a emprender la búsqueda de características perdurables en las personalidades, a diferencia de la perspectiva de la sociología que hace énfasis en el contexto como escena.

METÁFORA:

LA TRANSFORMACIÓN DEL CONDUCTOR-BEBEDOR

El artículo de Waller es uno entre varios importantes ensayos de investigación que dieron como resultado una perspectiva transformada del conductor alcoholizado en los círculos gubernamentales y jurídicos. Su estudio influye en la decisión sobre cuál de las dos perspectivas principales habría que utilizar para pensar acerca de los conductores alcoholizados y para desarrollar políticas destinadas a minimizar la ocurrencia de este tipo de episodios. Estas perspectivas se expresan a través de dos términos o metáforas centrales: el *bebedor social* y el *bebedor problemático*. Según puede decirse, lo que ocurre en este artículo es una reconceptualización dramática de la figura del conductor alcoholizado que lo traslada desde la categoría de bebedor social a la de bebedor problemático.

Digo que estos términos son metáforas porque no se los utiliza para ampliar el sentido de la información inicial. No son descripciones de la información fáctica reunida sino, en cambio, formas de presentar esos datos de forma tal de crear vínculos con algo que la audiencia ya conoce. Aumentan la percepción al extender la información inicial hacia otro ámbito. A partir del enfoque interactivo de la metáfora de Max Black (1962), Mary Hesse postula la idea de metáfora que he adoptado aquí:

La metáfora opera traspolando las ideas e implicaciones asociadas del sistema secundario al sistema primario. Estas selec-

cionan, resaltan o suprimen rasgos de lo primario; iluminan nuevos intersticios de lo primario; lo primario es visto a través del marco de lo secundario (Hesse, 1966: 232).⁴⁴

La conclusión más importante del artículo de Waller es que, contrariamente a la visión que imperaba por entonces, "una proporción sustancial" de conductores alcoholizados son bebedores problemáticos y no, como se creía antes, bebedores sociales. Una "gran" cantidad de conductores alcoholizados también tenía un prontuario de arrestos relacionados con el consumo de alcohol o habían sido diagnosticados por una o más agencias de servicio a la comunidad como personas que tenían un problema relacionado con el consumo de alcohol. Prontuarios y/o diagnósticos de ese tipo se encontraron sólo entre un "pequeño" porcentaje de los conductores no alcoholizados.

Una vez más, en el primer párrafo el autor le cuenta a su público cuál es la naturaleza de los dos tipos encontrados entre los conductores alcoholizados: uno en tanto bebedor social y otro en tanto bebedor problemático.

Los métodos actuales para disminuir el problema de beber alcohol y conducir asumen, según dice el autor, que "el conductor equivocado ha cometido su acto racionalmente pero estúpidamente" (Waller, 1967: 124). En contraste, el comportamiento del tipo opuesto, el bebedor problemático, es caracterizado como una "*patología psicológica* antes que como una equivocación social" (el destacado me pertenece).

En este párrafo y en el resto del artículo Waller aborda el tema central del conocimiento y las políticas sobre el fenómeno de conducir alcoholizado: ¿esos conductores que amenazan con causar accidentes deben ser vistos como ciudadanos ordinarios cuyos hábitos de consumo de alcohol son "normales" para el estilo de vida estadounidense? ¿O son personas extraordinarias cuyos hábitos de consumo de alcohol son "anormales" para ese estilo de vida? Si el primero fuera el caso, tendríamos que ver al conductor alcoholizado como a una persona adaptada en líneas generales cuyo lapsus ocasional no es señal de un atributo básico conectado con un comportamiento antisocial. No se trataría de una persona desviada. Pero si fuese el caso de la segunda alternativa, el conductor alcoholizado

44 En un número de *Critical Inquiry* Paul Ricœur también señala cómo el pensamiento metafórico organiza los sentimientos y la cognición (Ricœur, 1978). Véanse también los artículos de Cohen y de Booth en ese mismo número.

sería una persona menos controlable, más compulsiva y menos pasible de cambiar por obra de la razón y la persuasión.

El contraste persiste en el modo de descripción. Las acciones del ciudadano ordinario son meramente venales. Es "social": adaptado y no compulsivo. Puede actuar tontamente, pero existe un atributo básico de capacidad racional y actitud. Es "improbable que repita su indiscreción" (1967: 126), a diferencia del conductor que es un bebedor problemático y que "no aprende de una experiencia punitiva" (1967: 129). Este último está "engullido por el diluvio de problemas relacionados con el alcohol".

La "metáfora raigal" —el sistema metafórico básico respecto del cual se trazan las distinciones— es, esencialmente, orgánico-médica (Bruyn, 1966: 137). La población de conductores alcoholizados es vista a través de la lente del lenguaje médico. Algunos son "normales" y otros son "patológicos". Ambos términos se repiten al describir, respectivamente, los dos tipos de conductores y los dos tipos de bebedores en la sociedad. Los bebedores sociales son ciudadanos normales y su beber alcohol y conducir no es síntoma de desviación de los atributos propios de la persona sana. Los bebedores problemáticos *no son sanos* y su beber alcohol y conducir emana de una personalidad defectuosa y poco saludable.

MITO Y ARQUETIPO:

LA PRODUCCIÓN DE LA MORALIDAD*

Los críticos literarios han señalado a menudo el uso recurrente de ciertos personajes y tipos como base para temas y patrones en la literatura contemporánea. Estos arquetipos constituyen uno de los principales recursos del artista y permiten que el lector identifique lo nuevo gracias a la forma de lo viejo. Los sociólogos, valiéndose de una metáfora literaria, han expresado la misma idea en los conceptos de "rol social", "tipos sociales" y "tipología ideal". Northrop Frye se refiere a esos patrones comunes de tipología como "mitos", ya que toman como base imágenes, historia y sucesos ya compartidos:

* Las moralidades (*moralités*, *morality plays*) eran un género de alegoría teatral típica del final de la Edad Media, en que el protagonista se encuentra con personificaciones de diversos atributos morales que intentan conducirlo a una buena vida. Este tipo de obras fue especialmente popular en los siglos XV y XVI. Nacidas a partir de la evolución de los misterios medievales, las moralidades representaban un giro hacia un teatro más secularizado. [N. de T.]

El realismo, o el arte de la verosimilitud, evoca la respuesta a la pregunta de "cómo se parece esto a lo que sabemos". Cuando lo que está escrito *es igual* a lo que conocemos, tenemos el arte del símil extendido o implícito. Y dado que el realismo es el arte del símil implícito, el mito es el arte de la identidad metafórica implícita (Frye, 1957: 136).

Para poder crear conocimiento teórico y generalizable, el autor debe mostrar la semejanza entre los objetos específicos de su estudio y las categorías más universales de acontecimientos y de personas con los cuales el público ya está familiarizado. A menos que elija esos tipos, el conocimiento existirá en el nivel de la historia o la etnografía descriptiva de una época, un lugar y un conjunto de gente específicos. Los roles sociales, como "el padre", o los mitos literarios, como la historia de Edipo, se vuelven formas convencionalizadas a través de las cuales pueden describirse los objetos. Esos mitos y arquetipos tienen una relación particular con los modelos científicos. El modelo de un sistema sin fricciones permite a los físicos "hablar acerca del" movimiento; el modelo de un "grupo primario" permite a los sociólogos "hablar acerca de" las relaciones humanas. La similitud entre los productos de este proceso analógico en la ciencia y en la literatura impulsaron a Max Black (1962: 41), en su análisis de los modelos, a referirse a estos como "arquetipos conceptuales", y a Vailinher a considerarlos "ficciones".

A la luz de los tipos vistos como mitos podemos analizar nuevamente los más importantes contrastes en el artículo de Waller entre conductores que beben y conductores no beben, y entre "bebedores sociales" y "bebedores problemáticos". Todos estos son tipos con los cuales hay familiaridad, ya sea por experiencia real o vicaria, o por ambas. Son temas instaurados en la literatura popular y el teatro, como también en los noticieros y las conversaciones comunes y corrientes. La idea del "asesino ebrio" encarna a un personaje cuya irresponsabilidad y compromiso con un estilo de vida hedonista acarrearán tragedia para otros. El uso del término "ebrio" en el título es una invocación a un tema instaurado en un contexto oficial de personas que llaman la atención debido a que se las arrestó por conducir después de haber bebido alcohol. Del mismo modo, el uso de la designación "bebedor social" implica un contraste con "ebrio". ¿Y si supusiéramos que Waller aludía a "bebedo-

res problemáticos" y "ebrios sociales"? En ese uso alternativo se habría referido a una categoría de personas que, si se da la ocasión, beben hasta emborracharse pero cuya acción no expresa un problema de adicción. Este comportamiento es sumamente común en un vasto segmento de los estadounidenses (Cahalan y otros, 1969).

Así, la tipología opera para etiquetar y estigmatizar a los conductores alcoholizados como "bebedores problemáticos", y para etiquetar y exonerar a los "bebedores sociales" como ciudadanos responsables que han cometido un desliz pero cuyo descuido no refleja una falla personal. Los términos raigales "normal" y "patológico" continúan moldeando a estos grupos a imagen y semejanza de las formas arquetípicas. Se considera a los conductores alcoholizados como análogos a los bebedores problemáticos y se los caracteriza según los términos del mito del bebedor como desviado, descastado y estigmatizado. Esos seres "engullidos por el diluvio de los problemas relacionados con el consumo de alcohol" son descriptos de la siguiente manera:

El tema central en la vida de los conductores ebrios parece ser el alcohol. Casi tres cuartas partes de sus numerosos arrestos involucraban el consumo de alcohol. Sus matrimonios con frecuencia iban rumbo a la disolución debido al exceso de alcohol. Respecto de los conductores ebrios, en los informes de arrestos comúnmente se observaba que el individuo había sido arrestado por agredir a su esposa después de regresar a su casa borracho como una cuba y que ella lo regañara por su comportamiento alcohólico (Waller, 1967: 129).

Waller ha proporcionado al público una contundente descripción de la figura del bebedor como desviado. Los trabajadores de las agencias públicas de asistencia social, cuyos informes utilizó Waller, habían notado problemas con la bebida en sólo una cuarta parte de los casos y obtenido diagnóstico médico de alcoholismo sólo en una décima parte. Waller explicó esta contradicción respecto de sus hallazgos señalando que los trabajadores de las agencias habían usado la imagen instaurada de la borrachera brutal y el "vagabundo de los barrios bajos". Pese a todo, el retrato que ofrece Waller está bastante cerca de esa imagen instaurada. Cuando escribe sobre la muestra de personas con órdenes de arresto por no haberse presentado ante una citación por infracciones no relaciona-

das con la bebida, Waller dice que ellas "*también* representan a una población con una profunda patología psicosocial" (1967: 129; el destacado me pertenece).

Si el bebedor problemático ha sido estigmatizado como responsable de conducir luego de beber alcohol y el conductor alcoholizado ha sido estigmatizado como bebedor desviado, en ese mismo proceso el "bebedor social", el afable "ciudadano establecido", se ha visto "liberado del anzuelo" y absuelto de toda acusación de desvío. El arquetipo contrastante —el bebedor social— es un "conductor equivocado" cuando se descarría. Es un hombre racional y de buena voluntad que "puede ser disuadido". Es improbable que esa clase de hombre sea un conductor alcoholizado: un "bebedor social *podría* errar una vez en el excesivo consumo de alcohol, lo suficiente para resultar en su arresto, pero sería improbable que repitiera su indiscreción" (1967: 126; el destacado me pertenece). Si bien no es precisamente heroico, el bebedor social no es un villano ni es venal.

El uso implícito de formas instauradas ha permitido al autor producir una moralidad en la cual el conducir alcoholizado es el escenario donde se expresa su carácter moral y personal. El bebedor social es el epítome de la Humanidad: racional, socialmente responsable, proclive a ocasionales y muy humanos lapsus de conducta pero básicamente respetuoso de la ley, controlable y controlador, y receptivo frente a las normas de cooperación y control social. Podemos confiar en que este *boy scout* de las autopistas cumplirá con los dictados de una sociedad racional e interdependiente con un mínimo de criterio y se obligará a sí mismo a no salirse del camino. Pero no podemos decir lo mismo del bebedor problemático. Él es el delincuente juvenil. Irresponsable, compulsivo e irracional, su consumo de alcohol es parte de su desviación y del desafío que busca plantear a las normas de la sociedad.

LA RETÓRICA DE LA ACCIÓN

El autor no se contenta con detenerse frente a la ventana abierta. Después de *mostrarle algo* al público, Waller también le *cuenta* cómo su estudio modifica el comportamiento proscripto. Al dar por sentado que comparte con su auditorio el interés por disminuir la cantidad de casos de conducir alcoholizado, deriva conclusiones acerca de la manera en que su auditorio debería formular políticas con ese fin. Su mensaje está dirigido a un público de responsables políticos o asesores, no a los conductores alcoholizados o a personas que podrían llegar a ser conducto-

res alcoholizados. "Este hallazgo vuelve necesaria una reevaluación de los métodos corrientes para prevenir que se conduzca un automóvil después de haber bebido".

El argumento de "Identification of problem-drinking among drunken drivers" es que el aparato para hacer cumplir la ley no puede controlar eficazmente el fenómeno de conducir alcoholizado porque el conductor alcoholizado es usualmente un problema médico, no legal. Los presupuestos de la ley, según Waller, están basados en la imagen del "bebedor social": esperan que el delincuente o el delincuente potencial sea una persona motivada racionalmente cuyo comportamiento presente y futuro pueda ser influido por el temor al castigo. El problema del conductor alcoholizado debe en cambio enfrentarse a la figura del "conductor problemático", que no puede ejercer suficiente autocontrol para permitir que operen las consideraciones racionales. El párrafo central dice lo siguiente:

Los 971 arrestos previos entre los conductores ebrios, 694 de los cuales se debían al consumo de alcohol, representan un patético monumento al evidente fracaso del enfoque punitivo para prevenir posteriores dificultades con la bebida. Dada la usual disponibilidad de métodos más apropiados para tratar y rehabilitar a quienes tienen problemas con el alcohol, debemos mirar con estupor el continuo empleo de técnicas que han demostrado de manera tan contundente su futilidad. Los métodos corrientes para tratar el alcoholismo son altamente exitosos en el rango de un cuarto a un tercio de los pacientes y por lo menos parcialmente exitosos en una proporción sustancial de los restantes (1967: 124).

En palabras de Burke, Waller ha producido una transformación de la escena: ha pasado de los tribunales al hospital o la clínica. Después de reconceptualizar al conductor alcoholizado —que pasa así a ser paciente luego de haber sido delincuente—, disminuye la importancia de las medidas legales como políticas apropiadas y aumenta la relevancia de la práctica médica para resolver el problema de beber alcohol y conducir. El público debe ahora observarlos a ellos —médicos, personal a cargo del tratamiento de alcohólicos, expertos en alcoholismo—, no a los abogados y la policía, como agentes efectivos de la política social en este campo.

Cabe señalar que, mientras el autor procede a extraer implicaciones para la acción, la "medurada cadencia" del estilo científico da paso a un ritmo más abrupto y a un lenguaje más emotivo e imperativo. Aparecen

frases como "evidente fracaso", "patético monumento", "mirar con absoluto asombro". Como había señalado Frye, cuando el autor intenta persuadir al público a la acción, la "estratégica retirada de la acción" que caracterizaba a los informes de métodos y hallazgos cede ante un ritmo más veloz y un estilo más emotivo (Frye, 1957: 327). La mayoría de las imágenes a las que alude este artículo provienen de la introducción y la última sección, titulada "Comentario".

Así llegamos al final del segundo acto con una anacrusa. Los tribunales han abandonado su posición central y han quedado a un costado. Los médicos y paramédicos expertos en tratamientos contra el alcoholismo tienen ahora los roles protagónicos. El público lector del *Journal of the American Medical Association* puede parafrasear al personaje de tiras cómicas Pogo y decir: "Hemos encontrado la solución y la solución somos nosotros".

TELÓN

Fin del Acto II

ACTO III

LA RETÓRICA DE LAS JERARQUÍAS SOCIALES

El drama de la investigación sobre el conductor alcoholizado, especialmente como lo ejemplifica el estudio de Waller, puede ser considerado ahora como un proceso dialéctico a cuyo actor principal —el conductor alcoholizado— se lo ha transformado de bebedor social aceptable en bebedor problemático estigmatizado. A continuación afirmaré que esa transformación también implicó el desmantelamiento de una forma de jerarquía social y su reemplazo por otra. Por medio de la investigación como ámbito dramático, el fenómeno de la jerarquía es re-presentado y emerge como algo diferente de su aparición inicial, cuando el telón se abrió por primera vez.

LA JERARQUÍA DE LOS BEBEDORES COMO JERARQUÍA SOCIAL

El análisis de los conductores alcoholizados y sus patrones de bebida, como bien ejemplifica el estudio de Waller, le ha mostrado al público un cambio en el carácter jerárquico de los actores principales. En este cambio el bebedor social ha sido "ascendido" al ser exonerado de la acusación de

responsabilidad por los accidentes automovilísticos. El "conductor alcoholizado" ha sido "degradado" al ser igualado al "bebedor problemático". Esa misma ecuación estigmatiza el estatus, ya etiquetado como desviado, del "bebedor problemático". Durante la representación de la obra, lo que estaba abajo ha subido y lo que estaba arriba ha bajado. El bebedor social recupera el aura de epítome de la Humanidad, mientras que el conductor alcoholizado pasa a ser "patológico": marginal y desviado. De este modo, la brecha entre quien respeta la ley y quien la evita se ha ensanchado. El bebedor social ha ascendido en la jerarquía de quienes merecen respeto, mientras que debido a un auténtico *double entendre* el conductor alcoholizado ha sido "rebajado" (Burke, 1945, Duncan, 1962: 6).

Esta distinción, y su correlativa jerarquía, son también congruentes con la estructura social. Corresponden a las jerarquías de clase, raza y origen étnico. Como muchos estudiosos recientes del fenómeno de conducir alcoholizado, Waller hace algo más que colocar al conductor en el espectro de los bebedores. También localiza al conductor alcoholizado como bebedor problemático en la estructura de la sociedad estadounidense. Waller adhiere a la idea de que los conductores alcoholizados y los bebedores problemáticos pertenecen a los estratos de renta y estatus social más bajos. Informa que el 49% de los conductores ebrios eran negros, si bien sólo constituían el 25% de la población de Oakland, sede del estudio. Los conductores de ascendencia mexicana o nativa estadounidense constituían el 11% de los conductores ebrios, y entre el 2 y el 4% de la población total de conductores. Aunque calificada, emerge la imagen del estatus inferior del conductor alcoholizado. Cuando analiza la información sobre los registros de arrestos, Waller escribe: "Los conductores no blancos presentaban porcentajes más altos de arrestos y más arrestos por persona. Sin embargo, las diferencias no eran significativas en cuanto a $P \leq 0,05$, excepto para aquellos conductores de ascendencia mexicana o india con infracciones" (Waller, 1967: 128).

En un estudio similar anterior (Waller y Turkel, 1966) los autores encontraron una diferencia significativa en términos estadísticos respecto de la raza. Entre los casos de accidentes automovilísticos con víctimas mortales, era más probable que tuvieran presencia de alcohol en sangre los negros antes que los blancos, y también era más probable que tuvieran evidencia de cirrosis hepática o un prontuario de arrestos por ebriedad pública, o ambas cosas. Sin embargo, los niveles de alcohol en sangre eran más altos entre los bebedores blancos que entre los bebedores negros. En un comentario sobre estos hallazgos, los autores señalan:

Hay razones para creer que la subcultura predominante entre los negros estadounidenses es sumamente tolerante respecto del consumo de alcohol, lo cual explicaría las diferencias observadas. Sin embargo, el consumo excesivo de alcohol no está sobrerrepresentado entre las víctimas fatales de raza negra (Waller y Turkel, 1966: 535).

Nótese que en ambos artículos primero se presenta la imagen del negro como bebedor problemático y luego se introducen limitaciones, en lugar de presentarla directamente como una imagen con restricciones o ambigua. Lo que ha ocurrido aquí es que el problema de conducir alcoholizado ha quedado situado en el punto más bajo de la escala social. Otros académicos han sido menos empáticos respecto de las diferencias de clase. Como postula un informe de investigación: "las diferencias de clase, aunque presentes, no son significativas, excepto por la marcada disparidad entre las personas más pobres y menos instruidas y el resto de la población" (Casper y Mozersky, 1968: 110). La ecuación de estructura social y bebedor problemático no es respaldada por todos los investigadores (las diferencias religiosas y étnicas también se consideraban significativas).⁴⁵

El surgimiento del bebedor problemático como conductor alcoholizado y la localización de una fuente primordial de bebedores problemáticos en las categorías más bajas de la jerarquía social en el artículo de Waller sitúan el problema fuera del ámbito del ciudadano recto. Mientras el bebedor social era la fuente potencial del problema de los accidentes automovilísticos ocasionados por la bebida, el estilo prevalente en los hábitos estables de consumo de alcohol en la clase media y la clase trabajadora estaba impugnado. Atrapados entre las presiones y las exigencias autoimpuestas de "mano dura" y la percepción del fenómeno de conducir alcoholizado como un crimen "normal" perpetrado por personas "normales", los tribunales y la policía han tenido dificultades para

45 Los estudios que reportan las características ocupacionales y/o raciales de los conductores alcoholizados arrestados o no arrestados no presentan hallazgos uniformes. Aunque en líneas generales Cameron afirma que los operarios encajan mejor en la categoría de conductores alcoholizados que los empleados de mayor rango, existen también varios estudios que postulan lo contrario. Para un análisis del fenómeno, véanse Cameron (1977) y los trabajos allí citados, como asimismo Zylman (1972b). En cuanto a resultados más específicos y opuestos, véanse Casper y Mozersky (1968), Hyman (1968a) y Marshall y Purdy (1972).

responder. Los hallazgos de Waller aportan una solución fácil al dilema moral planteado al comienzo del artículo con la imputación de negligencia y descuido a personas ordinarias y respetuosas de la ley. El problema fue trasladado a personas que están "enfermas" y que, en cualquier caso, tienen muchas probabilidades de ser moralmente sospechosas. De este modo se refuerza la estructura social y la legitimidad de la jerarquía social, a la vez que y se elimina la posibilidad de degradación.⁴⁶

COMEDIA Y TRAGEDIA EN LAS ESTRUCTURAS SOCIALES

Si esto es un análisis literario de un documento, ¿cuál es la naturaleza de la escritura? ¿Es una comedia, una tragedia, una tragicomedia o una farsa? Busco la respuesta en la caracterización final de los principales protagonistas: el bebedor social y el bebedor problemático. La importancia de la pregunta va más allá de completar el análisis literario. Determinar el tenor de la escritura nos ayudará, a ustedes y a mí, a comprender la clase y la calidad de la respuesta emotiva que el autor del documento intenta provocar en el lector.

Cualquiera sea el estatus del bebedor social en la escena original, en la conclusión –afirmo– es presentado como figura cómica. Es el clásico borracho gracioso: una figura de estabilidad y posición establecida que ha perdido provisoriamente el equilibrio. No se lo retrata como una amenaza para la comunidad en las autopistas, en su vida familiar o en sus roles de trabajador y ciudadano. Su hábito de beber, e incluso el hecho de que conduzca después de haber bebido, se torna cómico. No es venal, ni "sociópata" o "patológico", tampoco una amenaza constante para el público. La ebriedad como acontecimiento inusual y episódico en la vida de una persona estable es un suceso cómico, que clásicamente se representa en el drama mediante escenas de comedia. Sólo cuando la ebriedad es percibida como una constante, como un evento compulsivo cargado de amenaza recurrente hacia uno mismo y hacia otros, se vuelve atemorizante y "trágica".

Pero el conductor alcoholizado como bebedor problemático no es la figura trágica de la historia literaria. Víctima de su propia incapacidad para

46 Room ha escrito que el Ministerio de Transporte y las compañías de seguros de las víctimas, basándose en la investigación existente, intentaron cambiar la imagen del conductor alcoholizado de bebedor social a bebedor problemático o alcohólico "con el explícito propósito de aumentar la desviación percibida del conductor ebrio" (Room, 1978: 189).

controlar la ingesta de alcohol y posiblemente socializado en un estilo de vida que impide cualquier cambio en sus hábitos de ocio, no puede modificar su comportamiento ni siquiera por la sanción de un castigo legal y el miedo a morir en un accidente. Sin embargo, no estamos ante la historia de la caída de un gran hombre desde un lugar muy alto y ahora carente de poder para recuperar el trono. ¡Él no es ningún Edipo! Fuente de su propia destrucción, y de la destrucción de otros, es una figura sin poder cuyos estigmas no son compensados por ninguna insignia de gloria.

EL DESCENSO AL PATHOS Y LA TERAPIA

Tampoco la gran figura del drama de Waller es heroica o perversa. El bebedor social es, en el peor de los casos, un tonto; y en el mejor de los casos un hombre racional. Ni él ni el bebedor problemático, su imagen contrastante, son hombres heroicos atrapados por fuerzas inmensas, indiferentes o malévolas que moldean sus destinos. Si el bebedor problemático es trágico, la suya es una tragedia mimética de baja estofa; la tragedia de un alma patética, no de un alma trágica. Su estatus inferior y sus impulsos compulsivos lo vuelven una figura de *pathos*, y es imposible que el público lector y el autor se identifiquen con él. Sus problemas surgen de su indulgencia y por tanto no son digno resultado de llevar al exceso sus –de otro modo loables– motivos, como sucede en cambio con Macbeth, que "sobrepasa" su propia ambición.

Lo que distingue profundamente a este drama de muchas otras tragedias literarias es el recurso al "*deus ex machina*": en este caso, la intervención del autor, del público y del tratamiento profesional del alcoholismo. Se cuenta con un arsenal de esperanza –bajo la forma de consejeros, analistas y profesionales– para redimir al bebedor patético mediante el vehículo de la terapia. La veta utópica de la ingeniería social eleva el drama por encima del hálito de desesperación e irrevocabilidad que entraña la alta tragedia mimética. Ningún instituto para ciegos puede ayudar a Edipo, ningún centro asistencial para ancianos puede hacer que Lear recobre su cordura.

SENTIMIENTO CIENTÍFICO:

LA UNIÓN DE FORMA Y SUSTANCIA

Ahora me encuentro ante una contradicción evidente. El estilo de lenguaje no emotivo ha creado todo un conjunto de emociones: cómicas, trágicas, patéticas. Pero el lenguaje de la Ciencia no es el mismo que el

de la Literatura, y despertar sentimientos es tanto más ambiguo aquí que sobre el escenario. Y aunque Waller describe al bebedor problemático jamás nos dice, jamás le dice al público, qué debe sentir por ese personaje central. Cuando llamo "patético" al conductor alcoholizado lo hago en deferencia a los sentimientos que me despertó el artículo y a los sentimientos que espero que suscite en el lector "ordinario". Esta expectativa se ve reforzada por mi experiencia sobre cómo han respondido a este problema en otros contextos y en otros lugares aquellas personas que probablemente habrán de leer el artículo de Waller.

No deja de ser significativo que el lenguaje con que el escritor ha intentado describir sus personajes se escude en las formas no emotivas descriptas con anterioridad, en lugar de emplear las frases más directas con las que un novelista o un dramaturgo podrían intentar despertar sentimientos. El conductor alcoholizado se destaca como un objeto por fuera del ámbito emocional del escritor y el lector. Por este motivo es necesario analizar el *pathos*, limitarlo e incluso obliterarlo como reacción del público.

Es importante señalar que el único uso claro del lenguaje emocional aparece cuando el autor describe, no a los actores —en este caso, los conductores alcoholizados—, sino a aquellos funcionarios que crean políticas que afectan a los actores. En la cita anterior el autor emerge de su guarida para calificar las políticas pasadas como un "monumento patético" y para verlas con "absoluto asombro". Allí hay ironía, enojo y burla.

La renuencia o limitación para identificarse con el conductor alcoholizado le permite al escritor —quien, además, por ende, intenta persuadir al lector— identificarse con la "sociedad" como víctima. Ver al "bebedor problemático" en términos altamente diferenciados o individuales, o verlo como un objeto de preocupación, tornaría menos claro el problema de conducir alcoholizado y más problemático el objetivo del control social. Ser punitivo, como lo ha sido la ley según Waller, o benevolente, como podría implicar una "sociología de la desviación" (Becker, 1967, Gouldner, 1968), equivaldría a adoptar una posición muy diferente: menos funcional, menos eficiente, menos preocupada por la maximización racional de los beneficios y la minimización de los costos. La crítica que Waller le hace a la ley, y su apoyo a la terapia médica, es un argumento basado en la eficiencia para el funcionamiento social. El conductor alcoholizado no es héroe ni villano. Debe ser ayudado porque genera "problemas" para otros; por ejemplo, para sus lectores.

Forma y sustancia convergen. Al situar al conductor alcoholizado en lo más bajo de la estructura social y construirlo como un objeto neutral,

se amplía el control. Para poder considerar los costos y los beneficios sociales, se aconseja al lector y al responsable político que acallen sus sentimientos hacia las cualidades específicas y particulares —detestables o atractivas— de los conductores alcoholizados y los vean como tipos desde la perspectiva de la organización y la sociedad. Tanto el lenguaje y el sentimiento como las imágenes y las emociones son propios de la jerarquía olímpica y la lógica organizacional: *sans passion, sans danger*.

TELÓN

Fin del Acto III

Cuando presenté por primera vez algunas de las ideas de este capítulo en un seminario dictado en el Goldsmiths College de la Universidad de Londres, surgió la pregunta: ¿no estoy utilizando los recursos del Arte en mi análisis? ¿Mi postura crítica hacia el autor no está acaso fuera de lugar, dado que yo también podría, de la misma manera, "rebajar" mi propia actuación? Estas críticas me invitan a aportar un análisis y un razonamiento sobre el estatus del documento científico en tanto algo que amerita ser aceptado como un relato "verdadero". Al invocar una descripción de la Ciencia como Arte, ¿no habré disminuido u obliterado la pretensión de la Ciencia de hacer Ciencia y no Arte?

Estas críticas me piden que vaya más allá de *mostrar* que los documentos científicos pueden ser examinados como si fueran obras de arte. Quieren que les *cuenta* a los lectores las conclusiones que extraigo en términos del desarrollo de una política. Intentaré hacerlo en esta última sección.

Una respuesta posible es que Waller ha sido deficiente como científico. Por cierto, mis críticos en Goldsmiths sentían que yo mismo, por medio de la ironía, había adoptado un tono de superioridad moral e intelectual respecto de él: que me había comportado como un "sabelotodo". Por desgracia, no puedo negarlo. La transformación del autor de la competencia a la ignorancia está implícita en cualquier crítica. Pero esa "deficiencia" no es una falla personal, no es una brecha en la operatividad del autor dentro de los estándares y el canon del método científico. Es implícita e inherente a la empresa de definir, describir e interpretar datos mediante la comunicación verbal o escrita desde el momento en que las conclusiones y generalizaciones implican definir una orientación para la acción. Eso es lo que quiero decir cuando hablo de "tener una cultura".

Lo que me preocupa es convertir declaraciones de hechos en declaraciones de políticas, que es precisamente el procedimiento que se utiliza

para obtener conclusiones de acción a partir de descripciones de conocimiento. Precisamente en el acto de desarrollar y presentar información específica clasificada en categorías generales —el meollo mismo de la teorización y/o la producción de conclusiones— donde emergen los actos de selección, de nomenclatura, de presentación y lenguaje artísticos. Waller no es acusado de “mala” ciencia. Su procedimiento es un producto normal del esfuerzo de los procedimientos científicos por dar sentido al mundo y formular ese sentido en un lenguaje que conduzca a la acción.

Para ser relevante o significativa, la información no sólo debe ser seleccionada; también debe ser tipificada e interpretada. Al hacerlo, el lenguaje y el pensamiento se transforman en vehículos que expresan esa relevancia. En palabras de Burke, son “modos de acción” (Burke, 1950, 1945: xxii). Nos conducen a conclusiones y, por ende, a nuevas perspectivas. Esto no significa que la Ciencia sea “reducida” a la Retórica y por lo tanto se vuelva corrupta e inútil. Antes bien, significa que el componente retórico es inevitable si el trabajo o la obra ha de tener relevancia teórica o política. Por lo tanto, el análisis del trabajo científico *debería* incluir tanto su componente retórico como su componente empírico. La ciencia es, por consiguiente, una forma de acción cuyos sentidos derivan tanto de su Arte como de su Ciencia (White, 1976).

La retórica *persuade*, compromete la atención intelectual activa como asimismo las respuestas emotivas del oyente [...] el lenguaje figurativo no sólo *expresa* la pertinencia de ciertos axiomas culturales: también provee la condición semántica mediante la cual los actores tratan con esa realidad (Crocker, 1977: 46).

Este análisis de la Ciencia como Literatura no es, bajo ningún concepto, inconsistente con la ciencia “normal” en tanto instrumento para engendrar verdades. Sin embargo, apunta a las múltiples realidades en que y por cuyo intermedio puede construirse la Ciencia. Hace unos años yo iba conduciendo por el campo con un amigo, que por entonces trabajaba como locutor de radio. Al escuchar un noticiero que acababa de dar una noticia impactante dije: “¿Oíste eso?”. Mi amigo respondió: “Sí. La dicción del locutor es terrible”. Como Schutz (1970: 245-262) y más recientemente Goffman (1974) han mostrado y contado: hay muchas realidades posibles para otorgar sentido a los eventos y los objetos. Lo que es importante y significativo, al menos para el análisis que hemos presentado aquí de la literatura sobre los conductores alcoholizados, es que ese análisis aumenta nuestra capacidad de reconocer las maneras en

que los objetos —en este caso los bebedores y los conductores— son transformados por la presentación dramática.

Pero en otro nivel, representado por las secciones donde analizo las transformaciones de sentido en los objetos de las políticas, los componentes dramáticos y artísticos de la Ciencia no son tan consistentes con la visión de la Ciencia como conocimiento positivo. Cuando los examino, mis propias palabras tienen un dejo de escepticismo respecto del postulado de que las políticas presentadas por Waller provienen de un cuerpo de conocimiento objetivo. No es que el autor se “equivoque” al llegar a la conclusión de que los conductores alcoholizados pueden considerarse bebedores problemáticos. Es que su interpretación implica una teatralización: implica una interpretación y una presentación que contienen un elemento de elección, y ambas emplean y generan un contexto, un conjunto de sentidos que dan contenido e imágenes a la información. El análisis del documento como actuación o representación literaria ha dejado en evidencia las acciones humanas que provocan la transformación del bebedor social en bebedor problemático. Eso no quiere decir que se haya cuestionado la información. Lo que está en juego, no obstante, es la necesidad de interpretación y la estrecha conexión entre esa interpretación y su forma de presentación, su elemento artístico. Al hacer énfasis en la endebles y ambigüedad de las conclusiones, no me tiembla la mano por haber puesto en cuestión la certeza y la estabilidad de la interpretación científica.

LA AGENDA OCULTA DE LA AUTORIDAD MORAL

Llegado a este punto, ya debe de estar más claro lo que pretendo afirmar. El proceso por el cual se establece la autoridad en el área del conocimiento acerca de los conductores alcoholizados sirve para ocultar a sus usuarios y a aquellos a quienes se aplica que existen opciones morales para el desarrollo de la selección y la adhesión. Las políticas tendientes a llamar la atención sobre el conductor defectuoso y condenar el fenómeno de conducir alcoholizado no son la única solución posible al problema práctico y técnico de la seguridad vial. Las políticas no pueden defenderse sobre la base exclusiva de conocimientos prácticos y técnicos. Eso es lo que he afirmado en esta parte de mi libro. Además del razonamiento técnico e instrumental del científico, existe la opción del filósofo práctico y la creatividad estética del artista. La cultura de la razón instrumental no opera separada de la cultura de los problemas públicos.

Por lo tanto, estoy de acuerdo con Jürgen Habermas:

La nueva ideología se distingue de su predecesora en que escinde de cualquier regulación normativa de interacción el criterio de justificación de la organización de la vida social, y por lo tanto despolitiza a una y a otra. En cambio, las ancla en funciones de un presunto sistema de acción racional orientada a fines (1970).

Si no puede defendérselas sobre la base de la certeza científica absoluta, ¿entonces cuáles son los fundamentos de las políticas? Lo que ha hecho la búsqueda científica de fundamentos absolutos es ocultar los conflictos de sentimientos e intereses implícitos en la admonición "Si va a conducir, no beba; si bebe, no conduzca". Eso no quiere decir que la admonición sea tonta. Yo propongo que es también una conclusión sobre los valores morales: una afirmación de modos de comportamiento respaldados por algunos sentimientos e intereses pero en conflicto con otros.

A continuación recurriré al sistema legal y a su definición del fenómeno de conducir alcoholizado para explorar esa dimensión moral de autoridad ilusoria.

PARTE II

El ritual de la ley: la creación del orden moral

4. La ley como cultura pública

El 8 de noviembre de 1919 Glenn Townsend llevó de paseo a Agnes Thorne a Lover's Lane en Kalamazoo, Michigan; durante el paseo su Cadillac Eight descapotable se salió del camino y chocó contra un árbol cerca de la zanja. Un costado del auto quedó destruido y provocó considerables heridas a la señora Thorne, quien poco después falleció en el hospital por envenenamiento de la sangre. Townsend resultó ileso; después del choque salió del auto arrastrándose y sacó una botella, de la que bebió e invitó a beber a los eventuales testigos del accidente. Estaba tan borracho que no se daba cuenta de lo que había ocurrido con el auto y con Agnes.

Townsend fue acusado y condenado por homicidio culposo. En su apelación ante la Suprema Corte de Michigan, el abogado defensor de Townsend sostuvo que, si bien conducir en estado de ebriedad era un acto criminal en sí mismo, no debería, de no contarse con mayor evidencia de imprudencia, devenir en homicidio después de un accidente fatal. La corte no pensaba lo mismo ("El Estado c. Townsend", 214 Mich. 267, 1921; 183 NW 177; 16 A. L. R. 902).

El propósito del estatuto es prevenir los accidentes y preservar a las personas de las lesiones, y la razón de ello es que una persona ebria tiene tan embotadas, perturbadas y opacadas las facultades de percepción, juicio y reconocimiento de su responsabilidad hacia el prójimo que constituye una amenaza al volante de una máquina tan veloz y poderosa como el automóvil moderno. *Un hombre como ese* debe ser desterrado de las carreteras porque ha cometido el error de emborracharse y por lo tanto se ha mostrado inepto y nada confiable para conducir y guiar un vehículo capaz de alcanzar la velocidad de un tren expreso, que por eso mismo requiere de su conductor que esté en plena posesión de sus facultades. [...] Es un acto de negligencia grave y culpable que un hombre ebrio conduzca y opere

un automóvil en una autopista pública, y aquel que al hacerlo ocasiona lesiones a otro, causándole la muerte, es culpable de homicidio [...] porque hacerlo fue una negligencia criminal ("El Estado c. Townsend", 16 A. L. R. 905, 906 [1921]; el destacado me pertenece).

El lenguaje empleado por el juez Wiest es el lenguaje de la condena. Townsend es algo más que un infractor casual de las reglas de tránsito; tiene "opacadas sus facultades", "se ha mostrado inepto y nada confiable", ha perpetrado un acto de "negligencia grave y culpable". De él se dice que "un hombre como ese" es antisocial y peligroso, independientemente de que se produzcan o no accidentes y lesiones. Es una "amenaza".

Esta descripción del conductor alcoholizado como "borracho asesino" ya ha sido presentada varias veces en este libro. Conforman la sustancia de muchas declaraciones publicadas en la prensa diaria. Ha sido la actitud pública más perdurable hacia el conductor alcoholizado desde comienzos del siglo XX, cuando los estados comenzaron a votar esa clase de legislación. El conductor alcoholizado es un malhechor grave; no es el ciudadano promedio, el "hombre común" que a veces pisa el acelerador, hace un giro en U o actúa de alguna otra manera tonta o perversa como ustedes y yo. Su epítome es el caso "El Estado c. Townsend". Esta decisión y el conjunto de actitudes que ella encarna constituyen el mito del conductor alcoholizado.

El mito del "borracho asesino" o el "asesino ebrio", postulado en "El Estado c. Townsend", es a la vez cognitivo y moral. Construye una visión del alcohol y la conducción de vehículos que ya fue analizada en la primera parte. Pero también construye la premisa moral del carácter defectuoso del bebedor. En el lenguaje tribunalicio, del cual se ha hecho eco reiteradamente la condena pública de los conductores alcoholizados, la persona que conduce su automóvil bajo la influencia del alcohol es un pecador, alguien que le hace mal al prójimo. No es un conductor común y corriente, sino alguien que no cumple con sus obligaciones morales. Su delito es mucho más grave que el del automovilista ordinario que comete una infracción de tránsito.

El mito del "borracho asesino" organiza el orden moral y cognitivo del mundo, de forma tal que puede utilizárselo para dar sentido a la incidencia de accidentes automovilísticos y víctimas fatales. Como modelo, como metáfora icónica, presenta una narrativa que constituye una guía para comprender otros acontecimientos. Como sugiere Mircea Eliade, los

mitos reiterados en el ritual ayudaron al "hombre primitivo a aferrarse a lo real". El mito del "borracho asesino", incrustado en la ley contemporánea, provee un "acto paradigmático" similar: "En virtud de la repetición continua de un acto paradigmático, algo se muestra a sí mismo como *fijo* y *perdurable* en el fluir universal" (Eliade, 1963: 140).

Mi propósito en este capítulo y en el siguiente es describir y analizar la ley que rige el fenómeno de conducir alcoholizado como un sistema de comunicaciones, no sólo en su lenguaje manifiesto sino también en el simbolismo metafórico de sus significados latentes. Vista desde una perspectiva semiótica, como parte de un conjunto de signos y símbolos verbales y no verbales, esa ley posee una propiedad mítica y su promulgación deviene en ritual público (Barthes, 1967: 3, Hawkes, 1977: cap. 5). Como parte de un sistema legal, el contraste entre conducir alcoholizado y otras infracciones de tránsito es esencial para el estatus comunicativo del mensaje del "borracho asesino".

LA METÁFORA CRIMINAL Y LA AMBIGÜEDAD DE LA LEY DE TRÁNSITO

El automóvil entró por la puerta del siglo XX trayendo consigo una nueva fuerza de violencia y peligro. Hizo a un lado al caballo, de andar más lento, y al pausado bote, y corrió una victoriosa carrera contra el único que todavía podía darle batalla: el ferrocarril. Con su pregnante y profundo impacto sobre la vida cotidiana en los Estados Unidos, el automóvil se transformó en origen y fuente de nuevos problemas públicos y dio lugar a nuevos temas en la regulación del comportamiento. La ley creada para controlar la codicia de una industria ferroviaria caracterizada por el *laissez-faire* se las vio negras cuando el Cadacual [*Everyman*]* se transformó en su propio maquinista. El surgimiento de la ley de tránsito y el hecho de que la policía la haga cumplir son las señales más visibles de la revolución del automóvil en la vida cotidiana estadounidense. La "infracción de tránsito" no posee, bajo ningún concepto, un estatus legal claro o inequívoco. Si bien la infracción se define, su "criminalidad" no tanto. La ilegalidad de conducir alcoholizado resulta todavía más ambigua y confusa en la balanza de la justicia penal y en las manos de las cortes, la

* Alusión al protagonista de la *morality play* homónima. [N. del E.]

policía, los fiscales y los abogados defensores. Esa ambigüedad desconcertante será analizada en esta parte del libro. ¿Qué importancia tiene mantener una actitud dura y punitiva hacia el conducir alcoholizado si al mismo tiempo se mantiene una actitud indulgente y tolerante hacia otras infracciones de tránsito?

Pretendo analizar la ley en tanto mecanismo para la definición y la solución de los problemas públicos. Gran parte de los estudios sociales sobre la ley están orientados a sus posibles efectos utilitarios: a disminuir directamente la conducta DUIA e indirectamente a disminuir los daños, lesiones y muerte por accidentes automovilísticos. Yo estoy más interesado en los atributos menos utilitarios pero más culturales de la ley como encarnación de un sentido, de una manera de pensar el fenómeno de conducir alcoholizado y el carácter del conductor alcoholizado. Los atributos utilitarios suelen ser discutidos en el ámbito de las ciencias sociales y en la academia jurídica; por ejemplo, el problema de la disuasión o el impacto; los atributos culturales, en cambio, son menos estudiados, aunque muchas veces se los define como propiedades simbólicas de la ley.

En este capítulo analizaré el sentido de "delito dentro de la ley", tal como se aplica a las infracciones de tránsito, y estudiaré el lugar del conductor alcoholizado "dentro de la ley". Mi campo de estudio es la ley como conjunto de reglas abstractas aunque públicas: opiniones y decisiones a las cuales pueden referir los jueces, abogados, policías, estudiantes de derecho y profesores en el contexto de la labor jurídica y legal. Es la Ley con *L* mayúscula; la legislación y la ley de las legislaturas y los tribunales de apelación, el material de los cuadernillos de enseñanza y las reseñas legales. Pero también consideraré "la ley" con *l* minúscula: su *impacto* sobre el comportamiento, sobre lo que hacen la policía, los fiscales, los jueces y los abogados defensores. En el siguiente capítulo me ocuparé de ambas y analizaré la relación entre, por un lado, las dimensiones cultural y utilitaria de la ley y, por otro, los niveles judicial y tribunalicio de la ley.

LA METÁFORA UTILITARIA EN LA LEY ESTADOUNIDENSE

La ley de tránsito, como cualquier rama de la ley, es un conjunto de afirmaciones del que pueden extraerse implicaciones sobre la conducta humana y la responsabilidad humana. No es solamente un conjunto de

órdenes o mandatos acerca de qué debe hacerse, sino también un grupo de imágenes de carácter moral y fáctico de las que se deduce responsabilidad. El análisis de la ley de tránsito, y del fenómeno de conducir alcoholizado como una instancia legal, me lleva a debatir las concepciones de causación y responsabilidad en la ley de los Estados Unidos y su aplicabilidad a las ordenanzas de tránsito.

En la primera parte de este libro utilicé el análisis del razonamiento metafórico como medio para indagar cómo se presenta la investigación en ciencias sociales y cómo, por consiguiente, la investigación sobre los conductores alcoholizados impactó en las políticas. En numerosas áreas de uso simbólico, la idea de la "metáfora raíz" es útil como herramienta de esclarecimiento y contraste. Este concepto, desarrollado por primera vez por Stephen Pepper, reconoce que la estructura del pensamiento refleja en muchas áreas una analogía entre el sujeto de estudio y algo ya conocido, explorado y utilizado, que se utiliza como modelo para comprender lo nuevo.

El método, en principio, parece ser este: el hombre que desea entender el mundo mira a su alrededor en busca de una clave para comprenderlo. Se interna en un área de hechos del sentido común e intenta comprender otras áreas en esos términos. El área original se transforma entonces en su analogía básica o metáfora raíz. [...] En los términos de esas categorías, procede a estudiar todas las otras áreas de hechos [...] Se propone interpretar todos los hechos según los términos de esas categorías (Pepper, 1966: 91).

Corpus enteros de pensamiento pueden esclarecerse e iluminarse si se utilizan esas metáforas para caracterizar la estructura de pensamiento subyacente y los presupuestos en que se basan los estudios y las conclusiones específicos.⁴⁷ Las metáforas raíz llevan a una comprensión de la supuesta realidad de la cual depende la percepción de los acontecimientos (Auerbach, 1953).

En artículos anteriores varios sociólogos, yo incluido, hemos utilizado el razonamiento metafórico para examinar tipos de comportamiento "impropio" en la historia de las instituciones estadounidenses (Gusfield,

47 Sobre distintos usos del concepto para el análisis del pensamiento sociológico, véase R. Brown (1977: 125-178).

1963a: cap. 3, 1963b, Aubert y Messinger, 1958, Stoll, 1975 [1968]). En los últimos ciento cincuenta años de vida estadounidense, las respuestas institucionales a la ebriedad y al hábito de beber han sido producto de imágenes cambiantes del bebedor desviado. En los primeros años de la Ley Seca, se lo veía conforme a la metáfora del *pecador arrepentido*. Él mismo definía su comportamiento como inmoral o ilegal, o ambas cosas a la vez, y deseaba la salvación. Como buen pecador arrepentido, aceptaba la definición institucional de su comportamiento –que lo señalaba como pecador o criminal– resultante de su elección personal y del cual era culpable. La responsabilidad de enmendar el error recaía sobre él.

El pecador arrepentido no ha sido la única analogía empleada. La metáfora de la enfermedad también ha funcionado como metáfora raíz, sobre todo en las últimas décadas. La percepción del borracho como una persona “enferma”, que ha sucumbido a la “enfermedad” del alcoholismo, ha sido una de las principales formas que adoptó el razonamiento analógico del período posterior a la Derogación. En este imaginario de enfermedad, la resolución del problema –y la responsabilidad por el problema– se trasladan de quien lo padece al profesional médico especializado. Analizaré a fondo el desarrollo y las consecuencias de la metáfora médica en las políticas relacionadas con el alcohol en un estudio todavía en ciernes (véanse también Room, 1978, Schneider, 1978).

Hay además una tercera metáfora: la del “enemigo”. Aquí, está ausente el consenso que subyacía entre el presunto “desviado” y los agentes oficiales acerca de que el fenómeno es lamentable, doloroso y necesita ser cambiado. La distinción entre adaptado e inadaptado, entre desviado y normal, está en peligro y en conflicto. Los participantes en la acción –que en el pasado eran pecadores y redimidos, enfermos y sanos– son ahora enemigos. La actual “revuelta” de los homosexuales contra su definición como “personas problemáticas” es un claro ejemplo. Ellos no buscan ser curados o absueltos, sino que su práctica se reconozca como legítima, una más entre la diversidad de comportamientos sexuales permisibles. En este caso los movimientos para normalizar o despenalizar un comportamiento antes considerado “desviado” convierten un problema religioso, legal o médico en un problema político. La aplicación de la metáfora de la desviación, con sus implicaciones de reprobación e inmoralidad, es de por sí rechazada.

La estructura de razonamiento metafórico adquiere en el proceso legal implicaciones políticas y sociales según cómo se impute la responsabilidad. Las doctrinas legales de culpabilidad y responsabilidad estricta suponen evaluaciones divergentes acerca de los elementos de los hechos

o la realidad; y son estas evaluaciones las que en verdad rigen la imposición de sanciones y las atribuciones de carácter moral. La ley de tránsito no es nada menos que la encarnación de esas metáforas.

CULPABILIDAD Y RESPONSABILIDAD ABSOLUTA

La doctrina del acto intencional como *sine qua non* del comportamiento legal responsable ha regido la ley civil y penal anglosajona durante los últimos ciento cincuenta años. Si bien a menudo se la ha atacado, calificado y modificado, continúa siendo la premisa mayor de gran parte de las respuestas legales al comportamiento. Implica que la acción humana puede asemejarse a la del modelo metafórico de racionalidad del método utilitario. Ese modelo pasa a ser el fundamento de las atribuciones de delito o falta.

Tanto la doctrina de la *mens rea* (“elemento subjetivo”) en la ley penal de los países anglosajones como la doctrina de la falta en la responsabilidad civil, entendidas como bases para establecer la responsabilidad, presuponen una imagen del actor humano como individuo racional y previsor que es responsable por las consecuencias razonablemente previsibles de sus acciones y que puede ser influido de manera significativa en su accionar por el conocimiento y el temor del castigo (Hart y Honoré, 1959: caps. 3, 9, Hart, 1968: cap. 2, Friedman, 1973: segunda parte, cap. 10, tercera parte, Gregory, 1951). La idea de que un acto negligente es esencial para probar la responsabilidad civil hace que la responsabilidad jurídica sea una consecuencia de la falta: de haber utilizado un estándar de cuidado y previsión inferior al que utilizaría un ser humano razonable y prudente. También presupone que el actor es capaz de razonabilidad y prudencia, y que tendría que haber reconocido cuál era la acción apropiada. En los casos criminales, el requisito de la *mens rea* implica intencionalidad. Se requiere que las personas actúen de acuerdo con un estándar derivado de un modelo de ser humano racional y utilitario; estas son responsables de acciones intencionales y de las consecuencias nocivas que sean culpa suya: es decir, de las desviaciones de esos estándares. En tanto personas racionales, utilitaristas, el conocimiento y el miedo al castigo pueden disuadirlas de adoptar una conducta inadaptada.

Que una visión opuesta haya surgido e incluso dominado la ley anglosajona en distintos momentos es indicativo del estatus histórico de la metáfora del comportamiento utilitario. A la responsabilidad estricta, o absoluta, no le preocupan los motivos, condiciones o intenciones de los

actores, sino solamente el carácter de sus acciones. En la péntada dramática de Kenneth Burke (cf. cap. 4),* las doctrinas de la culpabilidad y la intención refieren a la Persona, mientras que las de la estricta responsabilidad se focalizan en los Actos. En otros períodos de la historia jurídica los prepúberes, los deficientes mentales, los físicamente inválidos e incluso los animales y los objetos inanimados han sido considerados culpables de crímenes y castigados de la misma manera que los adultos "normales".⁴⁸ El actual debate sobre el seguro "sin culpa" demuestra que la responsabilidad absoluta está lejos de ser una doctrina muerta y que tiene mucha pertinencia para la ley de tránsito (Calabresi, 1970, Blum y Kalven, 1967, O'Connell, 1971).

Cualquiera sea el estatus de la responsabilidad estricta en la ley civil o penal, desde el siglo XIX la concepción de la culpabilidad o intencionalidad como algo esencial para la responsabilidad ha tenido un gran poder en el razonamiento legislativo y legal.⁴⁹ La acción y la conducta no son ilegales per se; el daño per se no es una cuestión de castigo judicial o redistribución financiera. Abundan las excusas y las circunstancias atenuantes. "De allí que el pertinaz en la falta sea moralmente reprehensible, mientras que el infractor no intencional es simplemente poco atractivo" (Stoll, 1975 [1968]: 195).

* Burke propone un método de indagar la acción basado en la polarización de tensiones en los factores que la definen y en la desviación que suponen respecto de un cuadro de valores simbólicos. Así, describe la péntada, envolvente pentagonal con los elementos que definen la acción (Acto, Actor, Escenario, Medios y Propósito). Y sugiere encarar el análisis desde la relación entre los diferentes vértices para detectar las tensiones dialécticas existentes entre ellos, los desequilibrios, los catalizadores de la trama. Sobre esa base se constituye su gramática de motivos. [N. de T.]

⁴⁸ Véase lo atinente a la Law of Deodands y el Act of Jeofails, conforme a los cuales los animales y los objetos inanimados, como los muebles, [en tanto causantes de un daño o de muerte; N. del E.] eran "condenados a muerte y ejecutados" después de que se los juzgase por sus crímenes (Pollock y Maitland, 1923, II: 473-474). Sobre los cambios en los objetos de desviación y de victimización, véase Rock (1973: cap. 1 y 147-149).

⁴⁹ Friedman sostiene que la incorporación de las nociones de falta y negligencia como necesarias para establecer la responsabilidad en los casos de responsabilidad civil fue en gran medida una concesión a las empresas comerciales en expansión, especialmente a los ferrocarriles, durante el siglo XIX en los Estados Unidos. Permitió que los negocios en pleno crecimiento evitaran un amplio círculo de riesgos posibles y limitó su responsabilidad a los actos imprudentes o negligentes (Friedman, 1973: 261-264; véase también J. W. Hurst, 1956).

La visión utilitaria del comportamiento humano necesariamente hace del mecanismo de castigo y recompensa el principal recurso que la ley puede utilizar para inducir la acción o la inacción del potencial infractor. El castigo puede disuadir; la falta de castigo producirá violaciones a la ley. En tanto principio de conducta humana, la idea de que la acción debe o debería ser influida y gobernada por una decisión racional es el fundamento que permite postular la doctrina de disuasión y castigo como "solución" para los problemas públicos. Es parte de la actitud popular y lega que afirma que el castigo disuade, y que más castigo disuade todavía más.

Cabe resaltar que las doctrinas de responsabilidad, culpabilidad y negligencia limitada y *mens rea* están muy lejos de ser pura y exclusivamente cuestiones de práctica procesal. También son principios morales que influyen sobre las designaciones de carácter moral y deciden qué es reprehensible y qué no lo es. Como sostiene H. L. A. Hart: "aunque el jarrón Ming sea igualmente destruido por obra de un accidente, por descuido o por vandalismo, cada uno constituye un nivel de deshonestidad diferente. El primero no implica una cuestión de responsabilidad y el último es un delito" (Hart, 1968: 136). Dichos principios especifican de qué manera se espera que actúe un hombre bueno, y justifican el castigo y la atribución de responsabilidad al infractor y al negligente. Constituyen los estándares proclamados de la moral pública. Las doctrinas de responsabilidad estricta y absoluta, al soslayar la distinción entre buenas y malas intenciones, parecen tener un tono menos moralista y más flexible aunque forjen un espectro de responsabilidad más amplio.

La doctrina de la culpabilidad y la negligencia provee un argumento moral basado sobre el carácter del actor: falló en cumplir un estándar de buena conducta. Hizo lo que no tendría que haber hecho y es por lo tanto una persona de menor valía y responsable de los daños causados. Las doctrinas que clasifican los actos negligentes y los actos peligrosos o riesgosos como normales y típicos eliminan la atribución de culpa y la determinación del carácter moral del imputado. La doctrina de *mens rea* requiere que se demuestre que el acusado "intentó cometer el acto o provocar las consecuencias" que constituyen el delito (G. Williams, 1961: 218). Desde esta perspectiva, las consecuencias no intencionales no constituyen un delito.⁵⁰ La negligencia que para la ley civil podría hacer que alguien

⁵⁰ Acerca de la doctrina de la *mens rea*, véanse G. Williams (1961), J. Hall (1952), Wasserstrom (1961) y H. L. A. Hart (1968: cap. 6).

fuera responsable por daños no basta para estipular un delito. El mero descuido (con excepciones como un grosero desinterés por las consecuencias de los actos imprudentes, el homicidio y la negligencia brutal) no es un delito, aunque haya personas lesionadas y propiedad destruida.

No obstante, aquí también la doctrina presenta una grieta por la que vuelve a asomar su cabeza la responsabilidad estricta. Los casos de estupro son dramáticos e instructivos. Postular que el acusado desconocía que la mujer era menor de edad o que se confundió no constituye una defensa. Por cierto, la acción legislativa a menudo solió transformar en delitos actos que para la ley de responsabilidad civil eran pasibles de responsabilidad. Por ejemplo, los estatutos regulatorios de la venta de *commodities* generalmente incluyen sanciones penales. Friedman cita como ejemplo un estatuto de 1898 del estado de Nueva York, que calificaba de delito menor el que un vendedor de plata ofreciera como plata de ley objetos que contuvieran de ese metal un porcentaje menor que el especificado. Si bien la "víctima" podría demandarlo amparada por la ley civil, la materia y el costo no eran un remedio apropiado. El estado asumía el rol de consumidor suplente. "Los estados y el gobierno federal estaban invocando una de las funciones históricas de la ley penal: una asistencia administrativa de bajo nivel y salario bajo" (Friedman, 1973: 510).

Dos puntos surgen de este análisis de la responsabilidad civil y el delito en la ley estadounidense. Primero, normativamente hubo un énfasis subyacente en el carácter moral del actor individual como elemento determinante en la construcción de la justicia. Se hizo énfasis en la distribución de la culpa antes que en la distribución de la pérdida, en los "delincuentes" antes que en las "víctimas". Sin embargo, ese énfasis ha sido suavizado por el uso continuo y el creciente desarrollo de las doctrinas de responsabilidad estricta, que hacen hincapié en la distribución de la pérdida y minimizan la culpa moral del actor individual. Se ha producido una transición del estigma al seguro.

El segundo punto es más sociológico que legal. Y es que las legislaturas y los jurados, antes que los jueces, han propugnado una responsabilidad más estricta. Desde otro punto de vista, esto responde a la decisión de respaldar a la "víctima" y obligar a las entidades colectivas—como corporaciones, gobiernos y organizaciones— a hacerse cargo de las pérdidas. El enorme desarrollo de la empresa a gran escala, de unidades y mercados económicos nacionales y regionales, y la interdependencia del transporte han sazonado las concepciones del derecho anglosajón de culpabilidad moral individual con concepciones más colectivas de los seguros y la distribución y administración de las pérdidas.

Este es el trasfondo del surgimiento de la ley de tránsito. La dimensión del peligro representado por el automóvil, debido a la velocidad que alcanzan esos vehículos y a la gran cantidad que pulula por las calles y autopistas, ha generado el problema de tener que regular y controlar el tránsito. El carácter de ese cuerpo de leyes parece anómalo; es penal y proviene de la acción estatal, y no obstante se diferencia del resto de la ley penal por la elevada magnitud de violaciones que los afectan. ¿Cómo puede comprenderse esta posición de la ley estadounidense? ¿Cuál es la justificación para las leyes de regulación del tránsito?

INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y DUA:

CONTRAVENCIONES ORDINARIAS Y DELITOS

En una famosa declaración de 1915, Woodrow Wilson predijo que el automóvil llevaría con toda seguridad el socialismo a los Estados Unidos. Las clases medias y bajas podrían acceder a un mecanismo maravilloso y conveniente antes sólo reservado a los ricos, situación que desde luego acrecentaría su envidia y su resentimiento (Flink, 1976, Rae, 1971: 43). Que el auto no haya seguido siendo el juguete dilecto de los ricos es parte crucial de la historia de la conducción en los Estados Unidos. Si bien las leyes de tránsito no caen con igual peso sobre ricos y pobres, arrojan su maldición sobre ambos con prodigalidad.

La posible violación de una ley de tránsito vehicular constituye la forma de contacto más frecuente entre la policía y los ciudadanos de todas las clases sociales. El robo de un automóvil sigue siendo la forma de delito juvenil y adulto más denunciada. La policía arresta tantísima menos gente por prostitución, exhibicionismo y golpes y lesiones que por infracciones de tránsito. En el bienio 1976-1977 hubo aproximadamente 4,8 millones de citaciones por contravención del reglamento de tránsito en las cortes municipales de California y unas ocho millones setecientas mil infracciones de estacionamiento (Judicial Council of California, 1978: 100). En 1978 se produjeron aproximadamente 116 000 arrestos con custodia policial por violación de una norma de tránsito, que la convirtieron en la tercera fuente en cantidad de arrestos por motivos menores. La principal infracción resultó ser conducir alcoholizado, con aproximadamente 285 000 arrestos, y la segunda fue la ebriedad pública con cerca de 213 000 arrestos (California Department of Justice, 1976: 20-23). En conjunto, estas tres infracciones sumaban el 75% de

todos los arrestos por delitos menores. En 1976 los arrestos de tránsito que involucraron custodia policial y las infracciones de los conductores alcoholizados superaron el *total* de todos los arrestos juveniles y de adultos por delitos en el estado de California. Cuando se pondera la importancia central de los accidentes automovilísticos en las demandas civiles y la ley civil (Friedman, 1973: cap. 7, McRuer, 1963: 54-55), puede parecer razonable para el observador considerar el alcohol, el automóvil y la relación entre ambos como el foco de las instituciones legales estadounidenses contemporáneas.

Pero la cantidad por sí sola no da cuenta de la importancia, y el lugar y el sentido de las infracciones de tránsito en la cultura y la sociedad estadounidenses *no son obra* del recuento. Si Cadacual es un automovilista y la Mujer Común también, ambos son igualmente infractores de tránsito, tan ubicua es la violación de la ley designada por dichas magnitudes. En la mayoría de los estados las infracciones de tránsito son delitos, pero un automovilista aprehendido por exceso de velocidad, giro en U o por pasar un semáforo en rojo suele recibir el castigo que por ley merece el "delincuente común". No detenerse ante un cartel que lo ordena no es el acto de un "asesino" en potencia. Dentro de la doctrina legal se establece una diferencia incluso entre el "infractor ordinario" y el "delincuente".⁵¹ Algunas contravenciones son más graves que otras. ¿Dónde se encuentra el conductor alcoholizado en este marco de desviación y criminalidad?

En 1900, mucho después del final de las gestas de las carretas y de la implantación de los rieles del Union Pacific, apareció el primer automóvil en California. En 1901 la legislatura del estado permitió a las autoridades locales otorgar licencias para los automóviles. A pesar de que eran muy escasos, en 1905 el estado de California aprobó una ley que requería una tarifa de un dólar en concepto de registro así como la exhibición del número de patente. Ya en 1906 había 6248 automóviles registrados.

Las leyes de tránsito llegaron con el crecimiento del parque automotor. En 1905 se estableció por ley el límite de velocidad: 10 mph en las áreas habitadas y 20 mph en las áreas no habitadas (Nida, 1971). Hacia 1920 había

51 Esta distinción se usa en el cuerpo de casos y comentarios concernientes a la inspección y requisa de automóviles, pasajeros y conductores, para así determinar cuándo y cómo la policía puede "cachear" a personas o inspeccionar vehículos. Acerca de la bibliografía al respecto, véase Alwin (1976). El análisis de Alwin debe ser atemperado por la reciente decisión de la Suprema Corte de los Estados Unidos en el caso *Mimms* ("Pensilvania c. *Mimms*", 430 U.S. 106 [1977]).

más de 600 000 vehículos registrados; en 1930 más de 2 millones; en 1950 más de 5 millones; y en 1977 casi 17 millones. California, al igual que el resto de los Estados Unidos, ha visto cómo el automóvil pasó de ser un objeto de lujo para los ricos a ser un bien indispensable para los estándares de vida de la mayoría de los estadounidenses con distintos niveles de ingresos.⁵²

El conflicto entre ricos y pobres que Woodrow Wilson temía que provocara el automóvil en los Estados Unidos jamás tuvo lugar. Hay algunos visos de conflicto en las primeras leyes que regularon el automóvil, pero en 1910 el mercado masivo potencial ya era evidente en los Estados Unidos, lo mismo que su creciente popularidad entre los posibles usuarios (Flink, 1976: caps. 1 y 2). La lucha entre los automovilistas de buena posición social y buenos ingresos, que podían permitirse comprar un automóvil, y las legislaturas populistas determinadas a limitar el peligroso deporte de los ricos ociosos y proteger el caballo plebeyo es más evidente en la historia británica que en la historia de los Estados Unidos. Los automovilistas comenzaron a protegerse contra una legislación de tránsito que imponía millas fijas por hora en lugar de límites "razonables y prudentes" a la velocidad, que requería que se exhibieran las patentes y que por múltiples medios buscaba refrenar el individualismo de los conductores. En 1903 los automovilistas crearon la primera de las grandes asociaciones nacionales de propietarios de automóviles que aún hoy es un factor fundamental en las políticas de tránsito de Inglaterra (Plowden, 1971: cap. 1, Cressey, 1975), en claro contraste con la Asociación Automovilística Estadounidense (AAA), cuyo carácter está principalmente relacionado con las compañías de seguros.

El ferrocarril fue un símbolo fundamental del siglo XIX en los Estados Unidos. Expresó la expansión de un pueblo a lo largo y a lo ancho del continente, y también la civilización industrial. El automóvil proclamó un nuevo estilo de vida, caracterizado por el control personal, el poder y la velocidad. En tanto símbolos, la empresa colectiva, productora y capitalista del ferrocarril contrasta con la imagen individualista, familiar y consumista del automóvil. Jesse James podía atacar el ferrocarril como a un diablo invasor y plutócrata que rapiñaba ganancias injustas explotando a los

52 Las estimaciones sobre la cantidad de automóviles en uso en los Estados Unidos antes de 1920 deberían tomarse con gran cautela. La entrega y portación de registros de conducir era irregular y de escaso cumplimiento en todas partes antes de esa fecha. No obstante, hubo un constante y considerable crecimiento del parque automotor. Aproximadamente 144 millones de autos particulares y taxis fueron registrados en los cincuenta estados en 1977 (U.S. Department of Commerce, 1978: 650).

pobres, a los granjeros indefensos, y a las viudas y huérfanos pauperizados por una muerte accidental. Pero ningún héroe de su talla defendió al caballo contra su despiadado reemplazante. La industria automotriz podía servir como blanco político, pero no el propietario individual ni el vehículo. El cineasta podía usar la propiedad de un automóvil como signo de riqueza a comienzos del siglo XX, como hizo Orson Welles en *Los magníficos Amberson*, pero eso dejó de tener sentido muy poco después. En *Las uvas de la ira* de John Steinbeck, una conmovedora novela sobre la pobreza en los años treinta, hasta el camión se transforma en un símbolo de pobreza al estar tan destartado. El hecho de ser propietario de un automóvil ya no era indicio de riqueza, ni siquiera de un buen pasar de clase media.

La legislación que gobernaba los ferrocarriles era, principalmente, de orden comercial. Limitaba o liberaba la industria. Las leyes de tránsito que rigen el uso del automóvil son regulaciones que afectan a la mayoría de los estadounidenses adolescentes y adultos. Aproximadamente el 84% de las familias estadounidenses poseía uno o más autos en 1974 y 144 millones de ciudadanos tenían registro de conducir (U.S. Department of Commerce, 1978: 650, 656). Los estudios pueden diferir en cuanto a si es más probable que los obreros o los oficinistas, los grupos dominantes o las minorías sean arrestados por infracciones de tránsito. Comparados con otros "delincuentes", los infractores de leyes de tránsito se parecen más a los ciudadanos comunes que cualquier otra categoría de infractor arrestado o capturado (Ross, 1960, Cressey, 1975).

LA AMBIGÜEDAD DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO COMO CONDUCTA CRIMINAL

En el párrafo anterior puse entre comillas la palabra "delincuentes" para señalar la ambigüedad que implica aludir a las contravenciones de tránsito como delitos. Incluso las aplicaciones y prontuarios sobre arrestos y condenas excluyen del escrutinio las infracciones de tránsito. Sólo por esa razón deberían despertar el interés del sociólogo y del criminólogo que intentan comprender fenómenos sobre los que es más fácil llegar a un acuerdo, como el asesinato o el incumplimiento de la renovación del permiso de pesca.⁵³

⁵³ Para un excelente análisis del estatus criminológico de la ley de tránsito, véanse Willett (1964: cap. 1), Ross (1960) y Cressey (1975).

Argumentando a favor de la distinción entre automovilistas "malvados" y "equivocados", el jurista británico Lord Devlin pidió que se reservase la pena de prisión a aquellas "personas que hacen lo que la opinión pública acepta como oprobioso o a aquellos que desafían la ley". Agregó que se había perdido el respeto por la ley porque "no supimos distinguir entre lo que era ignominioso u oprobioso y lo que era la imposibilidad de cumplir un estándar de conducta requerido" (*Times*, Londres, 21 de octubre de 1960, cit. en Hood, 1972: 106n).

"Ignominioso y oprobioso" e "imposibilidad de cumplir un estándar de conducta requerido": este es un buen comienzo para abordar lo que las leyes de tránsito consideran un delito. Los sociólogos han invertido mucho tiempo y muchos fondos otorgados por fundaciones en su intento por definir el "delito", y yo no pretendo repetir aquí ese debate.

La ubicuidad de las infracciones de tránsito hace a su posible venalidad; el carácter representativo del infractor de tránsito vuelve norma la anormalidad. La enorme magnitud de las infracciones de tránsito dentro de la administración total de justicia quedó demostrada antes, en comparación con otras ofensas que son calificadas como "oprobio e ignominia" por la opinión pública, como diría Lord Devlin. Incluso los arrestos por hurtos menores son inferiores en número a los arrestos por infracciones de tránsito, excluidos los casos de conductores alcoholizados.

LA PERSPECTIVA LEGAL

Considerar las infracciones de tránsito en cuanto actos criminales resulta difícil en tres aspectos: como cuestión legal, como cuestión cuyo cumplimiento es monitoreado por la fuerza policial y como objeto de percepción "ciudadana". Para la ley, las infracciones de tránsito son violaciones criminales antes que errores civiles. Implican una acción del cuerpo de gobierno —el Estado, la ciudad, el municipio— contra el delincuente individual. Esto incluye una gama de infracciones, entre ellas los giros en U, ignorar los semáforos, sobrepasar cuando no corresponde hacerlo, conducir con imprudencia, cambiar de carril de manera impropia, exceso de velocidad, conducir alcoholizado, abandonar la escena del accidente y conducir sin registro o con el registro vencido. Estas y otras infracciones de tránsito están incluidas, sin excepción, en los códigos estatales sobre el tema. El grueso de las infracciones de tránsito son menores, aunque algunas, como conducir alcoholizado, atropellar a una persona y huir o conducir con imprudencia se castigan con la cárcel. Nosotros nos centraremos en los delitos menores antes que en los delitos graves, como conducir alcoholiza-

do cuando esto provoca un accidente y lesiones a personas, o incurrir en negligencia grave y homicidio perpetrado con automóvil. Aquí el estatus criminal es menos cuestionable y la formulación "delito grave" que lo define ya ofrece la resolución del problema (véase Hood, 1972: 103 y ss.).

¿En qué sentido son actos delictivos las infracciones de tránsito? Si se exige mostrar una *mens rea*, el infractor de tránsito dista mucho de ser un delincuente. La intención de exceder el límite de velocidad, de girar cuando no corresponde o de sobrepasar cuando no está permitido no es esencial a la comisión de la falta. Algunos estados toman el toro por las astas y específicamente exceptúan a la mayoría de las infracciones de tránsito de la definición criminal evitando llamarlas "delitos menores" o "graves". El estado de Nueva York emplea la designación "infracción de tránsito" y afirma que no debe definírsela "delito" (Ross, 1960: 239). Sin embargo, en la mayoría de los estados las infracciones de tránsito son delitos menores que se castigan con multas, y en algunos casos con la cárcel. La ley de tránsito, no obstante, representa una forma de ley de responsabilidad estricta. La sola acción basta para crear la violación. La ausencia de intención no es excusa.

Existe otro aspecto de la ambigüedad de las leyes de tránsito que profundiza todavía más la dificultad de definir su violación como "conducta criminal". A diferencia de gran parte de la ley penal, las violaciones de tránsito no implican víctimas. Nadie sale lastimado por exceder el límite de velocidad, girar donde no corresponde, conducir irresponsablemente o conducir alcoholizado, a menos que ocurra un accidente, lo cual coloca el acto en otra categoría legal. Las infracciones de tránsito tampoco son comparables con la categoría de "crimen sin víctimas", sobre la cual se ha explayado tanto la sociología en años recientes (Schur, 1965). Esos crímenes por lo general incluyen actos en los cuales un proveedor y un cliente participan en una actividad ilegal, como las apuestas, la prostitución, la venta minorista de drogas y el aborto. Se suministra un servicio económico o sexual o dos personas comparten una conducta que el Estado, como tercero en discordia, considera ilegal. Esta analogía no es aplicable a las infracciones de tránsito. El objetivo manifiesto de las leyes de tránsito es prevenir la ocurrencia de acciones que supuestamente las políticas públicas deploran. La lesión accidental, muerte y/o daño a la propiedad provocados por un accidente automovilístico no entrañan un beneficio para ninguno de los involucrados. No es intencional y no es el resultado usual de las infracciones de tránsito. La ley vial es una forma de actividad administrativa: la regulación del flujo del tráfico automotor de manera conveniente y segura.

PERSPECTIVAS DE LA POLICÍA

Desde el punto de vista de la policía, como señala Donald Cressey, la vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito es proactiva antes que reactiva (Cressey, 1975). La policía descubre las infracciones de tránsito por su propia cuenta. Otros delitos más tradicionales son reportados por las víctimas o por ciudadanos moralmente afectados. El cumplimiento de las leyes de tránsito es, o bien totalmente administrativo y regulatorio —como en el caso de los agentes de tránsito que regulan directamente el tráfico—, o bien dependiente de la iniciativa y la orientación de la policía sin la colaboración de los ciudadanos. Su principal ejemplo son las patrullas que recorren las autopistas y carreteras estatales regulando el tránsito con su sola presencia y sus advertencias y multas a los infractores. La visibilidad es inherente a este tipo de infracción. Si la policía no la ve, no actúa en consecuencia. No hay víctima que la informe.

Una segunda consideración sobre el cumplimiento de las leyes de tránsito es el estatus social de los infractores. Como ya señalé, el automóvil constituye la principal fuente de contacto oficial entre la policía y los ciudadanos de clase trabajadora y de clase media. Dado que ocurren muchas más infracciones de tránsito que las observadas y multadas por la policía, el accionar policial implica discreción o criterio propio, así como cierta disposición, cierta observación y cierta cuota de azar. Esto deja a la policía a merced de frecuentes acusaciones de acoso a los ciudadanos, así como de favoritismo o discriminación (Gardiner, 1969).⁵⁴

La discreción o criterio propio que los automovilistas exigen a la policía, y que es abiertamente solicitada en las cuestiones relacionadas con el tránsito, obliga al agente policial a participar en un juego que no puede ganar [...] [ya que] está condenado a ser inhumanamente celoso en la vigilancia. Sin embargo, si practica la discreción o criterio propio [...] lo condenan por poner en práctica actitudes discriminatorias (Cressey, 1975: 234).

54 Willett efectuó un estudio acerca de delitos automotores graves en Inglaterra con la hipótesis de que los empleados de rango medio eran más propensos a cometerlos que los operarios. Sus hallazgos indicaron lo contrario: los operarios eran arrestados y condenados con más frecuencia por esa clase de delitos. Sin embargo, no tenía datos sobre otros "delitos" para comparar las diferencias según estratos (Willett, 1964: 194 y ss.).

LA PERSPECTIVA DEL CIUDADANO

V. A. Leonard, experto en la policía estadounidense, afirma que "los infractores de tránsito no son criminales y, obviamente, no entran en la misma categoría que los rateros, carteristas y otros miembros de la prosapia criminal" (Cressey, 1975: 217). Los empleadores rara vez consideran las infracciones de tránsito como "delitos" y no los utilizan como barreras para aceptar o no a un postulante a un puesto de trabajo, aunque sus infracciones sean múltiples (B. Johnson, 1973). A diferencia de otros delitos, como las ofensas sexuales, estas contravenciones no son actos que susciten descrédito; no acarrear un estigma. Casi de manera universal, los ciudadanos —e incluso la policía y los juzgados y cortes— adoptan una perspectiva benigna hacia el infractor de tránsito. No lo ven como un "delincuente" en el sentido "oprobioso e ignominioso" que le diera Lord Devlin. De allí que la ocurrencia de infracciones de tránsito en una carrera profesional por lo demás intachable no provoque oprobio ni condena moral. Las infracciones de tránsito son actos de personas ordinarias, no de delincuentes ordinarios. En palabras de H. Laurence Ross, las contravenciones de tránsito son "delitos populares": "En contraposición con los 'delincuentes ordinarios', los criminales populares son relativamente numerosos, no estigmatizados, y reciben un tratamiento diferencial en el proceso legal" (Ross, 1960: 237). Los automovilistas y sus amigos no creen ser delincuentes cuando cometen infracciones de tránsito, no se tratan unos a otros como si lo fueran y tampoco esperan que la policía o los juzgados los consideren como tales.

Esa clase de respuestas a la ley de tránsito no son una repetición de lo que ocurría durante los primeros años del automóvil, cuando se consideraba que la ley regulaba injustamente al automovilista refrenando su discreción o criterio individual. El ciudadano puede resentirse por tener que pagar sus pecados menores de carretera, pero no espera caer en desgracia por una mala maniobra al volante.

La ley anglosajona sobre inspección y captura durante las detenciones de tránsito demuestra el mismo criterio. La distinción entre "contraventores ordinarios" y "delincuentes" ha provisto la base para determinar cuándo un oficial de policía puede inspeccionar la persona y/o el vehículo de un automovilista al que ha obligado a detenerse por una infracción de tránsito (Alwin, 1976). Si bien las cortes difieren en cuanto a las razones que permiten establecer esa distinción, los criterios que adoptar siempre implican una convicción razonable de que el policía podría correr riesgo de violencia. Así, existen creencias subyacentes compartidas entre los jueces y la policía acerca del carácter de los "con-

traventores ordinarios" y otros automovilistas detenidos. Como dijo un especialista que analiza los casos de detención en el tráfico: "una persona tendría que ser un 'genio' para atravesar las autopistas sin violar alguna regulación del código vehicular de cada estado" (J. Hart, cit. en Alwin, 1976: 854). El "contraventor ordinario", a falta de otra evidencia, no ofrece motivos para inferir que es peligroso. Las infracciones de tránsito, en circunstancias usuales, son pecados menores, faltas menores, y no dan fundamentos para estigmatizar, en términos de desviación o anormalidad, ni menos aún de delito.

Tal vez otra manera útil de pensar las infracciones de tránsito sea como análogos de los pagos de seguros. Pagar un seguro no es un acto estigmatizado, aunque conlleva cierta sospecha de pecado e incompetencia por parte del automovilista que, mediante el pago del seguro, admite la posibilidad de poder "estar en falta" en un accidente. El seguro se ha transformado en un acompañante reconocido, una porción necesaria de los costos de usar un automóvil en las rutas de los Estados Unidos. La mayoría de los conductores violan las leyes de tránsito de vez en cuando y, también de vez en cuando, son detenidos y multados. Las multas también forman parte de los costos anticipados de conducir un automóvil en los Estados Unidos, en todos los niveles sociales.

Cometer una infracción de tránsito, si bien es signo de conducción imprudente, no es la acción de una persona insensata. Incluso el ciudadano más razonable y prudente ocasionalmente se sale de los estándares de razonabilidad y prudencia. Si bien estos lapsus pueden dejarlo "en falta" en un caso de negligencia, no lo convierten en una "persona insensata". Ni la ley ni la costumbre perciben el acto de conducir un automóvil como un acto propio de seres perfectos. Eso implicaría exigir demasiado de las personas "normales". Vivimos en un mundo de seres imperfectos y por lo tanto no podemos exigir más que una cuota razonable de racionalidad y prudencia. Las infracciones de tránsito son actos de personas razonables.

LA LEY PENAL Y EL CONDUCTOR ALCOHOLIZADO

En su investigación y análisis de los casos de inspección y captura que involucran detenciones de tránsito, Ronald Alwin subraya que una "circunstancia inusual" puede razonablemente inducir al agente de policía a pensar que el caso que tiene entre manos es una excepción a las infracciones de tránsito ordinarias. Estas excepciones justifican el "cacheo" del automovilista y la inspección del vehículo. "Otra excepción ocurre, por supuesto, cuando hay un motivo razonable para creer que el conductor

está alcoholizado" (Alwin, 1976: 367). Ese "por supuesto" es, obviamente, la ocasión para que el sociólogo se detenga a examinar lo que se da por sentado.

Todos los estados de los Estados Unidos tienen un estatuto según el cual conducir bajo los efectos del alcohol se considera delito penal. En todos ellos la violación del estatuto se castiga con multa, prisión y suspensión o revocación de la licencia de conductor. En la mayoría de los estados la revocación de la licencia es obligatoria y también lo es la reclusión en caso de producirse una segunda ofensa o infracción dentro de determinado lapso de tiempo. En todos los estados, otros estatutos más recientes definen el DUIA o "alcoholización" en términos de concentración en la sangre en el momento de la detención, usualmente entre 0,10 y 0,15 miligramos de alcohol cada 100 mililitros de sangre.⁵⁵

El estatuto de California de 1970 es típico:

Sección 23 102. Delito menor: conducir en estado de ebriedad

a) Es ilegal para cualquier persona que se encuentre bajo los efectos del alcohol, o bajo los efectos combinados del alcohol y alguna droga, conducir un vehículo en una autopista. Cualquier persona condenada bajo esta carátula será castigada por la primera condena con encarcelamiento en la prisión del condado durante no menos de 30 días y no más de seis meses, o con una multa no inferior a doscientos cincuenta dólares (USD 250) ni superior a quinientos dólares (USD 500), o incluso con la multa y la cárcel; y por la segunda o cualquier condena subsiguiente, ocurrida dentro de los siete años de la primera condena, con encarcelamiento en la prisión del condado durante no menos de cinco días y no más de un año, y con una multa no inferior a doscientos cincuenta dólares (USD 250) ni superior a mil dólares (USD 1000). Cualquier condena bajo esta carátula será considerada una segunda condena si la persona ha sido previamente condenada por violación de la Sección 23 101 de este código.

b) Si una persona es condenada por una segunda o subsiguiente falta bajo este concepto dentro de los siete años de una condena anterior y se le otorga la libertad condicional, debe ser condi-

55 Un análisis de los estatutos estatales como el de 1967 y la sugerencia de un estatuto unificado constan en la "nota" de 1970.

ción para la libertad condicional que esa persona permanezca confinada en la cárcel durante no menos de cinco días pero no más de un año y pague una multa no inferior a doscientos cincuenta dólares (USD 250) ni superior a mil dólares (USD 1000). c) Si la persona condenada bajo esta carátula es menor de 21 años y el vehículo utilizado en la infracción está registrado a su nombre, el vehículo puede ser incautado a expensas del propietario durante no menos de un día y no más de 30 días. [*West's Annotated California Codes*, 1971, Stats. 1959, c. 3, p. 1707, sección 23 102, enmendada por Stats. 1959, c. 1282, p. 3433, 1ª sección; Stats. 1963, c. 177, p. 910, 1ª sección; Stats. 1963, c. 1990, p. 4072, 2ª sección; Stats. 1965, c. 1662, p. 3771, 1ª sección]

Hubo varias enmiendas posteriores a 1971, pero en 1977 y 1978 la legislatura estatal aprobó una ley procesal que implicaba el reconocimiento de programas diversificados y relacionaba la normativa sobre automovilistas que hubiesen consumido drogas con la legislación sobre conducir alcoholizado.

Dos aspectos de la legislación relacionada con DUIA motivan mis comentarios iniciales. Primero, conducir alcoholizado es (excepto por conducir bajo los efectos de drogas) la única condición del automovilista que en términos específicos se considera legalmente un delito. El estar "bajo los efectos de una sustancia" es singular y especial en relación con los accidentes automovilísticos. Si bien a menudo se considera que otras condiciones de la persona aumentan el riesgo de accidente, la ley no las designa como delitos. Conducir cuando se tiene sueño, después de la ingesta de sedantes, durante períodos de depresión aguda o luego de un trauma emocional intenso no constituye, per se, un delito menor. Estas condiciones pueden ser significativas para la ley civil, cuando está en cuestión la negligencia, o transformarse en elementos importantes para determinar casos de conducción imprudente, pero no son categóricamente crímenes, tampoco infracciones de tránsito. Las legislaturas no han aprobado estatutos que fijen estándares apropiados mínimos en cuanto a la condición física y/o mental requerida en todo momento para conducir. Si bien gran cantidad de estudios ha mostrado que la edad está asociada con los accidentes (Zylman, 1973, Carlson, 1973), solamente algunos estados han establecido restricciones especiales para otorgar la licencia de conductor a personas mayores de setenta años, y ningún estado limita el acceso del grupo etario más propenso a los accidentes: el de los adolescentes y los adultos jóvenes (entre los 16

y los 25 años). Si bien las diferencias de edad se reflejan en las primas de seguros, las leyes de tránsito no establecen distinciones basadas en la edad, el sexo o cualquiera de las condiciones asociadas con un mayor riesgo de accidente, exceptuado el consumo de alcohol y de drogas.

El segundo aspecto que comentar es el hecho de que el castigo por conducir alcoholizado sea mayor en comparación con el que se prescribe para otras infracciones de tránsito. La suspensión de la licencia de conducir es obligatoria. Las multas son más altas y las sentencias a prisión más largas y más a menudo obligatorias que las previstas para los casos de "violación ordinaria" de las leyes de tránsito. El conductor alcoholizado es arrestado y puesto bajo custodia; el infractor de tránsito es citado y se le permite volver a circular. La frontera entre los dos "delitos" se vuelve explícita cuando se captura al infractor DUIA, se lo ubica en el asiento trasero de un patrullero al cual se han quitado las manijas internas de las puertas, se le leen sus derechos y posiblemente se lo esposas. Si no ha cometido un asesinato, visiblemente ha hecho algo más atroz y tanto más "grave" que girar en U, ignorar un semáforo o conducir a 65 millas por hora en una zona donde debía hacerlo a 55 mph. Si todavía no es un "delincuente" hecho y derecho, tampoco es un "sólo un infractor de tránsito". Tanto él como la policía ponen en escena una dramatización de su fracaso moral (Manning, 1977).

El consumo del alcohol en el caso de DUIA aumenta la respuesta de la ley en vez de disminuirla. En el derecho anglosajón y de acuerdo con la responsabilidad civil, beber no es, en sí mismo, prueba de conducta negligente.⁵⁶ El DUIA no sólo es una infracción per se en situación de conducir un vehículo motorizado, sino que hace que la ofensa sea más que "ordinaria".⁵⁷

⁵⁶ "Es de por sí evidente que la ebriedad no puede ser la causa inmediata de la propia lesión o daño a menos que la condición interna se traduzca en una conducta externa. [...] La mera ebriedad, en ausencia de evidencia proporcionada por la conducta no es suficiente para postular ante el jurado que una cuestión de negligencia fue la causa más inmediata que suscitó el accidente" ("Benoit c. Wilson", 150 Texas 273, 239 S.W. 2d 792 [1951], cit. por McCoid en Freeman, ed., 1970: 340).

⁵⁷ En el caso más reciente de la Suprema Corte ("Mackey c. Montrym") se utiliza la misma premisa, que postula una mayor "gravedad" del acto de conducir alcoholizado en comparación con otras infracciones de tránsito. En su dictamen por mayoría, el juez Burger se refiere a los estudios que establecen una frecuencia alta de consumo de alcohol en los accidentes automovilísticos como parte de su argumentación a favor del apremiante interés del Estado en suspender las audiencias para la revocación de la

No obstante existen muchas similitudes entre las leyes DUIA y las que rigen otras infracciones de tránsito. El tema de la *mens rea* queda excluido, como en otras violaciones de tránsito. La intención de alcoholizarse del automovilista no necesita ser demostrada. Ni siquiera la conciencia de estar bajo los efectos del alcohol es esencial para establecer el carácter criminal de la infracción. El reclamo frecuente del conductor —"Pero, oficial, yo sé que no estoy borracho"— no tiene valor legal si la medición del alcoholímetro es de 0,10 mm o más. Tampoco tiene valor legal la "defensa" del automovilista cuando dice que no se dio cuenta de que estaba prohibido girar en ese sector del camino. Como cualquier otra legislación de tránsito, conducir bajo los efectos del alcohol es responsabilidad estricta, *malum prohibitum*.

Como las leyes de tránsito, la legislación DUIA es de carácter administrativo. Actúa para regular el flujo ordenado y seguro del transporte automotor, para administrar el tráfico, para prevenir accidentes. Un caso ocurrido en California ilustra el argumento. Robert Chatham conducía su automóvil bajo la influencia del alcohol y atropelló a una motocicleta, causándole lesiones graves al motociclista. La evidencia estableció que Chatham había conducido con negligencia. Fue juzgado y condenado en un tribunal menor por DUIA, dado que era un delito menor resultante en lesiones. Chatham buscó que la ofensa cometida fuera declarada un delito menor. Su abogado defensor argumentó que si la misma conducción negligente hubiera ocurrido estando Chatham sobrio, sólo habría sido un delito menor de conducción irresponsable. La evidencia no había establecido ninguna relación entre la condición de estar bajo los efectos del alcohol y los actos negligentes. La corte reafirmó la sentencia del tribunal menor: "No es la ocurrencia de las lesiones lo que preocupa al Estado, sino la causa de esas lesiones que el Estado busca minimizar" ("El Estado c. Chatham", 43 Ca. App. 2D ser. 298, 1941).

Pero hay otro sentido en el que la legislación DUIA se diferencia de la legislación de tránsito y se asemeja a los crímenes sin víctimas. En la

licencia de conductor como requisito previo a esa revocación cuando el poseedor de dicha licencia se niega a realizar la prueba del alcoholímetro. La decisión de la corte, sin embargo, no fue unánime: cuatro miembros expresaron su disenso aduciendo que el procedimiento de no requerir audiencia previa del Departamento de Vehículos Motorizados de Massachusetts no era esencial para la protección de la seguridad (Supreme Court of the United States, n° 77-69, 25 de junio de 1979; véanse especialmente el dictamen de Burger: 15-17 y el disenso de Stewart: 7).

distinción entre "infractores ordinarios" y "delincuentes", delitos como la prostitución, el aborto, el consumo de drogas y las apuestas ocupan un lugar ambiguo. La "víctima" es tanto el consumidor como el perjudicado. Ninguno es demandante. Lo reprehensible es la conducta per se. El DUIA comparte mucho de este estatus. No hay una víctima específica, como tampoco la hay en otras infracciones de tránsito. Es el comportamiento mismo el que suscita mayor desaprobación que otras ofensas relacionadas con la bebida. En el caso Chatham, el juez Pullen escribió que la legislación "está haciendo todo lo que puede para desalentar semejante amenaza" (el destacado me pertenece).

La imagen del "borracho asesino" y la amenaza hostil, antisocial, está marcada a fuego en la legislación DUIA. El DUIA es presentado como algo más que un "crimen popular", más atroz que exceder el límite de velocidad o sobrepasar en una zona donde está prohibido hacerlo. Como los crímenes sin víctimas, el DUIA es un comportamiento desviado. Desde esta perspectiva, hacer cumplir la legislación sobre conducir alcoholizado es tanto una cuestión de moral pública como una cuestión de conveniencia y seguridad públicas. El conductor alcoholizado es un criminal público y una persona insensata.

LEY, ALCOHOL Y POLÍTICAS DE TRÁNSITO

El automóvil es inherentemente una máquina de correr riesgos, dada la actual naturaleza de su fabricación y el estado de las autopistas. El automovilista, los otros conductores y los peatones son conscientes de los peligros que existen en cada carril y a la vuelta de cada curva. La conducción perfecta es un estándar que sólo pueden alcanzar los ángeles en alguna autopista celestial. El "ciudadano normal", el "conductor promedio", el "hombre razonable y prudente" se expone a riesgos cada día cuando se sienta al volante y toma decisiones rápidas ante el fluir del tráfico. Se miden los riesgos y se realizan acciones. Las leyes de tránsito son violadas a cada segundo, a veces intencionalmente y otras veces no. Ni las cortes, ni la policía ni los automovilistas ven el exceso de velocidad como algo anormal, el cambio de carril como algo atroz, o el giro prohibido hacia la izquierda como un acto criminal. (No resultan en arresto ni en puesta bajo custodia.) La relación entre esas acciones, la seguridad del automotor y el riesgo de colisión es conocida por todos, pero estas infracciones tienen un estatus menor como delitos y no reciben la con-

dena moral que pesa sobre los conductores alcoholizados. Lo que Willett encontró en Inglaterra entrevistando a infractores que habían cometido ofensas "graves" (que no sólo incluían DUIA sino también conducción irresponsable y no detenerse después de un accidente) es lo mismo que encontramos actualmente en los Estados Unidos: aquellos que también tenían prontuarios criminales por ofensas no automovilísticas establecían una diferencia entre las infracciones automovilísticas y los "delitos verdaderos", a los que definían como "violación de domicilio, robo y asalto" (Willett, 1964: 302).

Hacer cumplir la ley de tránsito es una regulación administrativa. Su motivo es disuadir. Se cree que, a menos que se sostenga el estándar de cuidado y vigilancia, los automovilistas perderán de vista el muy necesario aguijón del castigo que los lleva a tomar las precauciones adecuadas y evitar riesgos previsibles. Muchos policías comparten la creencia en que "hacer sonar la sirena" mientras patrullan las autopistas o las calles disminuirá la tendencia a correr riesgos y por lo tanto los "accidentes".⁵⁸

En el ámbito del tránsito la ley no aparece como un agente de moral pública. Los policías no son los adalides de la bondad que se enfrentan a la indecencia pública. La ley se presenta como reguladora de un intercambio público conveniente y seguro, como instrumento neutral de una sociedad racionalizada, y tecnológicamente interdependiente.

¿Las infracciones de tránsito son "delitos"? La ambigüedad de su estatus puede ser explicada de muy diversas maneras (Hood, 1972: cap. 5). Los marxistas podrían razonar que la "lenidad" de los castigos por esas contravenciones es justicia de clase. Dado que las infracciones de tránsito son un delito que cometen por igual los oficinistas y los operarios, se las considera como algo que hacen "los nuestros" y por lo tanto se les da menos importancia. Si bien los estudios indican una mayor representación de las clases medias en los crímenes automovilísticos antes que en otros crímenes "típicos", las infracciones de tránsito—incluido el conducir alcoholizado—no son crímenes de "oficinistas" (Willett, 1964, Hood, 1972, Ross, 1960). Desde otro punto de vista, el carácter "popular" de los "delitos" de tránsito proviene de la naturaleza azarosa de la captura, aun la ausencia de *mens rea*. Esto da a la condena o la citación la apariencia

58 Existen otras, y a menudo bien comprendidas, funciones del cumplimiento de las normas de tránsito. La provisión de una base de "causa probable" para detener a los automóviles permite que la policía mantenga una vigilancia general sobre la comunidad. En algunas jurisdicciones también implica un impuesto municipal. Véase Cressey (1975).

de un evento azaroso, casual, no de un asunto intencional o de cumplimiento uniforme (Hood, 1972: 97-98, esp. fn-3). La enorme magnitud de las infracciones de tránsito, tal como ocurren día a día, y los elementos azarosos de riesgo propios del conducir convierten los daños y lesiones provocados por el uso de automóviles en una cuestión de "accidente" antes que de intencionalidad. ¿Por qué entonces habría el conductor de considerar su lapsus normal respecto de la conducción perfecta como un acto peculiarmente amenazante para la seguridad pública?

El automovilista y la ley están involucrados en un juego de atropello ficcional. La detención ocasional y la multa por conducir en forma delictiva son parte de los costos de conducir un automóvil, un recordatorio amable hacia una persona que toma riesgos pero por lo demás se comporta correctamente. Siempre y cuando todas las partes involucradas en la infracción consideren su estatus criminal como una ficción, la detención, la citación y la multa resultantes podrán verse como uno de los tantos peligros de conducir, no como el encuentro entre un delincuente y un defensor de la moral pública. Existe una analogía, en algunos aspectos, con la prostituta que paga su multa periódica y, como el automovilista, vuelve a recorrer las calles. Se transforma en un juego cuya legitimidad comprenden los conductores, la policía y las cortes de justicia.

La experiencia de las infracciones de tránsito y de ser un infractor de tránsito es tan ubicua entre la población estadounidense que la doy por sentada entre mis lectores. No ocurre lo mismo con los conductores alcoholizados. Probablemente muchos de ustedes han sido detenidos, citados y multados por alguna infracción de tránsito en algún momento de sus vidas. Independientemente de que alguna vez hayan conducido bajo los efectos del alcohol, no puede darse igualmente por sentado que ser arrestados y castigados por DUIA forme parte de su experiencia. La posición legal de esa falta está en la ambigua zona de la delincuencia y la ofensa moral.

¿El DUIA se representa como si fuera una infracción de tránsito o como el "oprobio y la ignominia" de Lord Devil? Un infractor, entrevistado por un oficial de libertad condicional en la jurisdicción del condado de San Diego, objetó la condición de libertad condicional porque le requería asistir a una clase sobre conducir alcoholizado. Pidió que le pusieran una multa sin tanta alharaca. Esa actitud considera el DUIA, al igual que otras infracciones de tránsito, como un riesgo aceptado de conducir. En el polo opuesto de las actitudes está la observación, aunque retórica, del ex fiscal general Ramsey Clark, quien después de los levantamientos de Martin Luther King se opuso a la sugerencia de que la policía abriera fuego contra los saqueadores. Con un dejo de sarcasmo, pidió

que se abriera fuego contra los conductores alcoholizados: "¿Cuál es la causa de que algunas voces se levanten pidiendo que disparen contra los saqueadores y de que nadie pida el mismo escarmiento para un *crimen mucho más letal* y menos controlable?" (*Los Angeles Times*, 19 de enero de 1975, 5ª sección, p. 6; el destacado me pertenece).

Al pasar de la ley de los libros a la ley de las cortes y a la ley de la calle, preguntamos ¿cuál es el estatus legal de DUIA?

LA AMBIGÜEDAD DEL FENÓMENO DE CONDUCIR ALCOHOLIZADO: FALTA SIN CENSURA

En la opereta de Gilbert y Sullivan un Mikado ficcional y musical buscaba que "el castigo se adecuara al crimen". Una institución legal más rutinaria y utilitaria ha tenido propósitos menos estéticos: intentar hacer que el castigo prevenga el crimen. Los resultados de esos esfuerzos al parecer no han sido lo suficientemente exitosos para garantizar una creencia constante en la eficacia del castigo como estrategia universal para producir comportamiento lícito.

Quien observe un juzgado estadounidense verá una ceremonia cotidiana que celebra la majestad y la autoridad de la ley. El juez de túnica negra, la bandera de los Estados Unidos, el oficial de policía armado y el pedido del secretario para que el público se ponga de pie cuando entra el juez: todos estos son signos externos de una atribución de poder y de respeto. Pero estas impresiones de majestuosa omnipotencia se disuelven cuando el mismo observador contempla la continua sucesión de acciones ilegales, la gran cantidad de personas que siguen cometiendo una y otra vez las mismas infracciones u otras relacionadas, el alto número de crímenes no denunciados, detectados ni resueltos, y la limitada eficacia del sistema penal de castigo para reducir el crimen o la reincidencia en el crimen.⁵⁹ Seguramente mi observador ficticio llegará a la conclusión de que, si bien la majestad de la ley es muy real, no obstante es un emperador desnudo. Ese espíritu escéptico y desilusionado será para mí una premisa en lo que resta de este capítulo.

59 Esta es casi una conclusión estándar en los textos y tratados sobre el delito en los Estados Unidos. Véanse Gibbs (1975), Hartjen (1974), Reid (1975) y Wilson (1975).

El jurista que estudia la ley la encuentra encarnada en las normas y preceptos de los jueces o en la cuidadosamente expresada sustancia de las promulgaciones legales. El estudiante de derecho puede mirar a su alrededor los miles de volúmenes de decisiones apeladas, estatutos gubernamentales, ordenanzas municipales y sumarios legales que colman los estantes y llegar a la conclusión de que allí, en esa biblioteca tapizada de libros, está "la ley" que los ayudará a comprender su caso. Esa es una visión de la ley como un sistema de reglas, un orden normativo que se aprende y es pasible de ser aprendido.⁶⁰

Para los sociólogos, al igual que para el realismo jurídico en general, la biblioteca es un lugar un tanto desorientador para pasarse todo el tiempo estudiando allí la ley. Como en la mayoría de las áreas institucionales, el sociólogo no toma las declaraciones "oficiales" o públicas de una institución como muestra representativa de su conducta. Desde la perspectiva del sociólogo, la ley incluye las actividades cotidianas de los jueces, la policía, los fiscales y los abogados defensores, y los clientes y demandantes. Se encuentra en los juzgados, en las oficinas, en las calles y en todo ámbito donde el personal encargado de aplicarla utilice las reglas de la ley y actúe con referencia a ellas.⁶¹

LA REALIDAD NEGOCIADA DE DUA

Esta dicotomía entre la ley en tanto orden normativo y la ley en tanto comportamiento de las cortes y los agentes encargados de hacerla cumplir es, en gran medida, parte del menú estándar de las ciencias sociales. Por un lado hay reglas generales de comportamiento y castigo implícitas en las infracciones; por otro lado está el reconocimiento de que las

infracciones con frecuencia no se informan, detectan ni castigan. En el nivel de la opinión pública hay una demanda, persistente y cada vez más estridente, de mayor castigo; en el nivel de los eventos cotidianos hay una negociación entre quienes violan la ley y quienes vigilan que se cumpla, y continuamente ocurren actos que están prohibidos. El fenómeno de conducir alcoholizado claramente reproduce este escenario. En el nivel público de la ley y los medios de comunicación es una conducta criminal, que se percibe con facilidad como similar a otros crímenes; en el nivel de la rutina diaria pasa inadvertido. Cuando conducir alcoholizado se convierte en un asunto relacionado con el cumplimiento de la ley, su presencia resulta ambigua y es cuestión de políticas y construcciones sociales, y casi siempre se resuelve con una multa. La efectividad de la aplicación de la ley en la disminución de accidentes y muertes es, del mismo modo, ambigua e incierta. Como cuestión de Ley, conducir alcoholizado es una ofensa criminal; como cuestión de ley no es más que una infracción de tránsito.

Desde cierto punto de vista, "la ley" posee un carácter universal; representa un juicio acerca de una situación independientemente de las personas involucradas en el caso individual; su tema son las reglas, no las personas. Así, como se quejó John Noonan, incluso el lenguaje de las decisiones legales "oculta" los hechos personales de los protagonistas; si el acusado es rico o pobre, varón o mujer, negro o blanco, gordo o flaco (Noonan, 1976). Pero en las acciones rutinarias de la vida cotidiana esas consideraciones no están, bajo ningún concepto, ausentes; son parte de la manera en que se hace justicia, una justicia tosca, y se mantiene una sensación de equidad. Así también, a pesar de la existencia de las normas legislativas o judiciales, el comportamiento común puede adherir a otros estándares y a otros valores. Todos estos hechos y valores parecen estar vigentes en las maneras en que las normas, los intereses y los poderes sociales operan en la vida cotidiana. La idea de la ley como postulado de una realidad moral, de un consenso sobre cuáles son las conductas aceptables e inaceptables, al parecer es contradicha en el proceso que hace que el fenómeno de conducir alcoholizado se convierta en un "hecho" para la práctica judicial. Aquí es una realidad negociada, no un evento claro y consistentemente descubierto. Es un resultado de valores, restricciones organizacionales, contingencias pragmáticas y regateos múltiples entre las partes relevantes; consideraciones que la convierten en producto de la elección, el criterio y el poder de las varias partes que interactúan en el proceso de la ley. En este sentido "conducir bajo los efectos del alcohol" es una construcción social: una

60 Cuando aludo a esto como perspectiva "normativa" estoy usando un término comúnmente empleado en las ciencias sociales para designar un sistema descripto como seguimiento de reglas y estudiado como conjunto de normas o reglas. Habría que diferenciarlo de las concepciones de la ley o la legalidad puesto que implican normas y distinguen a la institución legal de otras instituciones. Estas concepciones no positivistas de la ley pueden encontrarse en Fuller (1969) y, entre los sociólogos, en Selznick (1961) y Gusfield (1977).

61 "La ley puede considerarse una cosa como cualquier otra en el mundo empírico. Es crucial tener en claro que, desde una perspectiva sociológica, la ley consiste en actos observables y no en reglas o normas, al menos entendidos estos términos como se emplean en la literatura de jurisprudencia y en el lenguaje jurídico cotidiano" (D. Black, 1972: 1091). Este ensayo, en su conjunto, es un excelente ejemplo de la perspectiva que de la ley tienen los sociólogos. Véase también D. Black (1976).

creación de los seres humanos y no la representación directa de un hecho objetivo.

La dicotomía entre estos dos ámbitos —la ley como orden normativo y la ley como comportamiento— no es idéntica a aquella de la que suele decirse que causa la dificultad de aplicar reglas, o generalizaciones, a casos específicos: lo que H. A. L. Hart denomina la “textura abierta” de las reglas legales (Hart, 1961: 120-132). Lo que quiere comprender Hart es cómo un caso dado puede encajar lógicamente bajo una variedad de rúbricas y reglas. A lo que yo apunto es a cómo las reglas generales de la legislación o el derecho anglosajón se abren a nuevos conjuntos de consideraciones morales y políticas que no forman parte de su texto original ni están presentes en él de algún otro modo. Así se constituye un nuevo conjunto de reglas, menos formal; un dominio diferente de la ley.

A cada momento, los seres humanos toman decisiones a las que llegan gracias a una variedad de factores. El producto final —una sentencia específica por DUIA— no es un proceso mecánico, una respuesta directa a eventos inequívocos. La organización social de la policía, la corte, el colegio de abogados local, e incluso el patrón de distribución de los establecimientos que expenden bebidas alcohólicas tanto como el de los hábitos de bebida, deben ser tomados en cuenta para poder comprender, cómo se hace realidad el DUIA.

LA DECISIÓN DE ARRESTAR

Dos creencias acerca de conducir alcoholizado son significativas para mi interpretación. Una es el reconocimiento de que no hay víctimas ni beneficiarios en el delito menor de DUIA. Nadie denuncia el “delito” a la policía. En segundo lugar, los conductores arrestados por DUIA constituyen apenas la diminuta punta de ese témpano de grandes dimensiones que son todos los conductores alcoholizados. Como me dijo una vez un oficial de policía: “Hay un montón de ellos allá afuera”.⁶²

DUIA es como una infracción de tránsito en ambos sentidos. Nadie resulta lesionado por la infracción per se: su lógica es enteramente preventiva. Como buen “delito popular”, es cometido por un numeroso

62 En este capítulo refiero a experiencias y material extraídos de mi estudio sobre las cortes y las agencias que se ocupan de hacer cumplir la ley en el condado de San Diego (Gusfield, 1972).

segmento de la población y entendido como una contravención pública de menor importancia que otros delitos.⁶³

El delito de DUIA (California Vehicle Code Section 23 102A) comparte con los “delitos sin víctimas” y con otras infracciones de tránsito la característica de que el arresto se sigue de la vigilancia y la observación policial y no de las denuncias de las víctimas. A diferencia de la mayoría de los arrestos, estos son antes proactivos que reactivos; son observados por la policía antes que denunciados a la policía (D. Black, 1971, LaFave, 1965: cap. 1, Rubinstein, 1973). Dentro de la serie de las actividades de rutina, el arresto no es el resultado típico de los encuentros entre la policía y los ciudadanos. Que un automovilista sea o no sospechoso de DUIA y arrestado bajo ese cargo es una decisión que depende casi por completo de la iniciativa y la interpretación policial. El policía debe observar la situación, decidir que amerita ser investigada, interpretar el comportamiento del conductor como posible DUIA y finalmente optar por arrestar y poner bajo custodia al ciudadano e iniciar el procedimiento para establecer cuál es el porcentaje de alcohol en sangre.

La observación de DUIA difiere de la observación de acciones de tránsito ordinarias, ya que es menos observable de manera directa. El automóvil que excede el límite permitido de velocidad es “cronometrado”, el giro ilegal en U es percibido. DUIA es una condición del automovilista, no una acción. Puede inferirse de dos conjuntos de datos: el comportamiento del conductor y/o su condición o estado: su aspecto, el olor del aliento, el discurso y el desempeño en el examen físico que requiere realizar actos motores de rutina (como tocarse la punta de la nariz con el dedo índice). En última instancia, la inferencia de DUIA es confirmada

63 Ya antes me referí (p. 138) a los estudios realizados mediante la detención de autos en las carreteras. Llegué a la conclusión de que por cada arresto hay otros dos mil conductores DUIA no detectados ni arrestados. El muestreo nacional de estudios realizados al costado del camino en 1973 reflejó que entre el 12 y el 13,5% de todos los conductores entre las 22 y las 3 hs durante la noche del viernes al sábado conducían bajo los efectos del alcohol. Otro estudio similar reporta por cada DUIA arrestado unos 200 (Beitel y otros, 1975). Un estudio etnográfico realizado en colaboración conduce a conclusiones similares: beber alcohol y conducir es un comportamiento comúnmente aceptado y que ocurre también comúnmente en los Estados Unidos (Gusfield y otros, 1979). Al estudiar las encuestas sobre crímenes no informados, los investigadores han sido proclives a afirmar que cuatro de cada cinco crímenes no son denunciados. Parece ser que la proporción es tanto más alta en los casos de DUIA. Cualquiera sea la recepción de los estudios, la observación del oficial de policía acerca de que “Hay un montón allá afuera” parece una buena hipótesis.

o descartada por el alcoholímetro y los análisis de sangre u orina realizados después del arresto.⁶⁴

La condición del automovilista no puede observarse mientras el automóvil está en movimiento. Las distancias entre los automóviles en movimiento son demasiado grandes para permitir que el oficial de policía observe el aspecto físico del conductor. Lo que sí puede observar son los patrones de conducción del automovilista —por ejemplo, avanzar zigzagueando de un carril a otro— y la situación o contexto en que conduce su automóvil, por ejemplo si ha salido del área donde se celebra una fiesta o de la playa de estacionamiento de un bar. Pero estos patrones sólo pueden dar lugar a sospechas. Bajo las restricciones legales de la “causa probable” el oficial de policía no puede detener automóviles al azar (Wilson, 1976: 54-55, LaFave, 1965: caps. 11, 12). Debe estar en condiciones de demostrar que hubo una razón adecuada para sospechar que se estaba cometiendo un delito, o bien que en efecto presenció un delito menor y que por lo tanto no hubo tiempo para emitir una orden de arresto. Cualquier infracción de tránsito rutinaria, incluso un farol roto, puede ocasionar la orden de “frenar y detenerse”, con la consiguiente percepción de ebriedad. La observación de DUIA también puede ser incidental a la investigación de un accidente. Pero debe existir la oportunidad de realizar una inspección más exhaustiva. Estas consideraciones sugieren algunos de los motivos de la segunda característica de la infracción de conducir alcoholizado: la escasa cantidad de arrestos en relación con la elevada incidencia del evento. En líneas generales, el arresto es un proceso en que la discreción policial desempeña un papel fundamental y que además se ve profundamente afectado por la organización social de la policía, las políticas locales, las características sociales de los potenciales arrestados, y las categorías culturales y creencias de la policía (Skolnick, 1966, Rubinstein, 1973, Cicourel, 1968, Reiss, 1971, Wilson, 1976, Manning, 1977). Los elementos de selectividad, ocasión, acuerdos locales y organización policial son todavía más significativos en los casos de conducir alcoholizado que en los crímenes reactivos o en sucesos más

64 En California, como en la mayoría de los estados norteamericanos, un nivel de alcohol en sangre de 0,10 o superior es evidencia *prima facie* de DUIA, y un nivel de 0,05 o inferior es evidencia *prima facie* de sobriedad. La “zona gris” entre ambos está gobernada por otros datos de observación policial. Sin embargo, como explicaré más adelante, el dato más significativo para determinar el cargo final en los procedimientos policiales es el nivel de alcohol en sangre.

directamente observables. Al igual que las infracciones de tránsito, el DUIA depende de la selección y el juicio proactivo del oficial de policía, sobre todo de su capacidad de estar presente en el lugar del hecho en el momento adecuado y de su voluntad de evaluar al automovilista como posible DUIA. El proceso de negociación, la interpretación del comportamiento observado en situaciones ambiguas y los actos discrecionales de la acción policial están ilustrados en los siguientes dos casos en que una unidad policial observa una infracción del tipo de conducir alcoholizado:

1. Mientras íbamos en dirección noreste por Rosecrans Avenue (una gran avenida de negocios y comercial con mucho tránsito vehicular) observamos una camioneta *pickup* Datsun último modelo cambiando constantemente de carril, pero siempre dentro de su mano. En una intersección con una calle lateral, el oficial encendió la luz intermitente y el conductor se acercó al cordón de la vereda. Al conversar con él, explicó su conducción deficiente diciendo que estaba “cansado” después de finalizar su trabajo de barman. Regresaba a su casa para dormir un poco antes de ir a su otro trabajo. Negó haber bebido y, sin que nadie se lo pidiera, ofreció someterse a una prueba de alcoholemia. El oficial no olió rastros de alcohol en su aliento. Le explicó al automovilista por qué le había dado la orden de detenerse, debido a sus constantes cambios de carril, le aconsejó conducir con más prudencia y lo despidió sin labrar una citación de tránsito. Después, el oficial de policía me dijo que el hombre había tropezado al bajar de la camioneta y que él (el oficial) había pensado que se traía algo entre manos, hasta que notó que el hombre tenía una pierna más corta que la otra (parafraseado de notas de campo, octubre de 1971).

2. Yendo en dirección norte por Midway Drive (un área muy transitada y de muchos bares), un oficial observó un vehículo saliendo del estacionamiento de un bar justo delante de nosotros. Salió a alta velocidad, haciendo chirriar las ruedas traseras y “coleando” (la parte trasera del automóvil oscilaba de un carril a otro); luego giró a la izquierda y entró en el estacionamiento de un motel sin activar la señal de giro. Ante esta primera observación de infracción de tránsito, el oficial encendió la baliza del patrullero, luego la sirena. Incluso cuando estaba a pocos metros del auto, para entonces ya estacionado en la playa del

motel, el conductor parecía no haber advertido su presencia. Después de una conversación preliminar, y de comprobar que el aliento del sospechoso olía a alcohol, el oficial le pidió que realizara la prueba de alcoholemia, prueba con la cual el automovilista no cumplió exitosamente. Fue arrestado, puesto bajo custodia y alcanzó un dosaje superior a 0,15 en el alcoholímetro (Gusfield, 1972; parafraseado de notas de campo, noviembre de 1971).

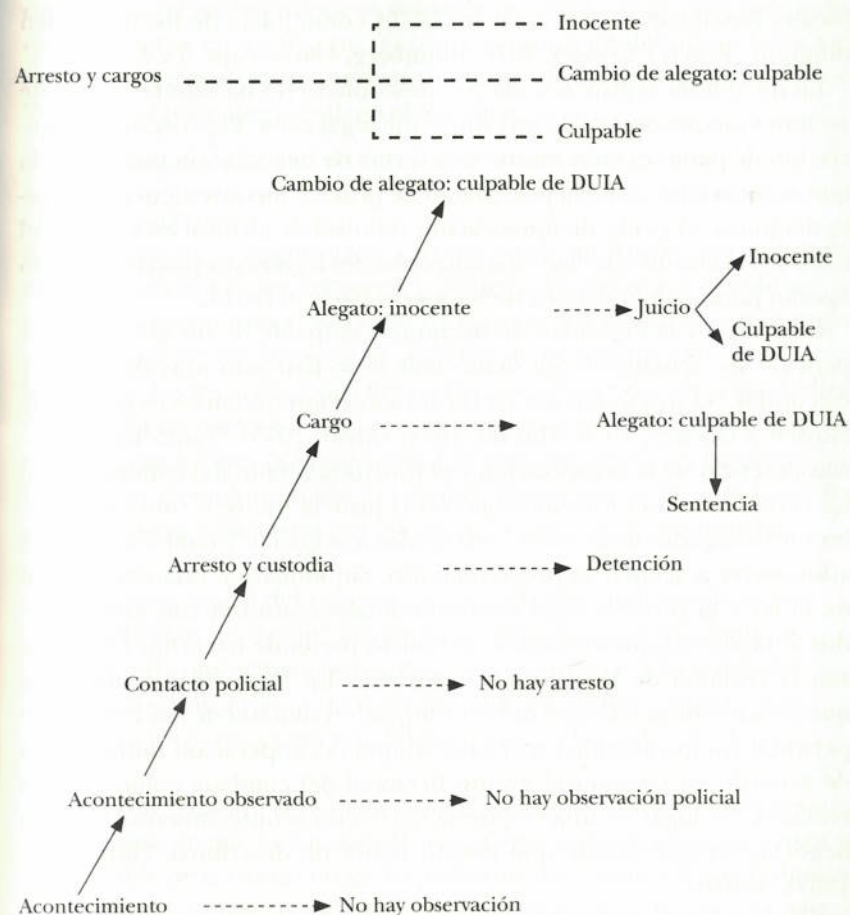
La decisión de arrestar por DUIA no es, bajo ningún concepto, una respuesta clara a un conjunto de circunstancias inequívocas. El oficial de policía no sólo debe llegar a una conclusión fáctica, a menudo considerando el "relato" del conductor como una posible interpretación de los acontecimientos. También debe decidir que la infracción "amerita" la acusación; que el alcoholímetro respaldará la inferencia de una ingesta alcohólica que supera el límite legal; que el tiempo requerido para aprehender, realizar las pruebas y redactar los informes vale la pena. El oficial puede interpretar que la acción fue correcta y citar al automovilista por una infracción de tránsito "de rutina", o bien arrestarlo con una citación por DUIA. Los elementos organizacionales también están involucrados en la decisión. Las políticas del departamento, los arrestos previos por DUIA y el carácter general o específico de la policía influyen sobre estas acciones.⁶⁵

PASOS PARA LLEGAR A SER UN DELINCUENTE

La decisión de arrestarlo no es sino el primero de una serie de actos mediante los cuales el proceso legal llega a definir y describir a un automovilista

⁶⁵ Mientras recorríamos las calles con las patrullas especiales para identificar casos de conductores alcoholizados en San Diego, mis colaboradores y yo observamos arrestos en una de cada tres "detenciones de vehículo". También notamos una cuota informal de uno o dos arrestos por noche. En el ámbito nacional, cada año la policía no especializada hace dos arrestos por DUIA (Borkenstein, 1975: 664). Un oficial de la patrulla especial nos dijo que a los policías comunes les disgusta redactar los informes que requieren los arrestos por DUIA y que con frecuencia le enviaban casos de accidente para que él se ocupara de justificar y realizar ese arresto. Dicho nivel de discrecionalidad a la hora de abordar los casos también fue observada por Ross, quien sugiere que, desde que en el Reino Unido comenzó a usarse el alcoholímetro, si bien los arrestos por DUIA aumentaron, los cargos por infracciones de tránsito disminuyeron (Ross, 1973: 46-50).

vilista como "conductor alcoholizado", debidamente acusado, procesado, juzgado y condenado por violar el Código Vehicular de California, Sección 23 102. Las etapas que llevan a la condena están resumidas en la figura 4.



No existe una designación clara o automática para lo que ocurrirá en cada etapa. La negociación entre los acusados, los abogados, los jueces y los oficiales de policía determina lo que ocurrirá: si el caso se proseguirá o no y, de proseguirse, bajo qué designación. En el estudio del condado de San Diego hubo considerables diferencias entre las distintas cortes acerca de ciertas políticas de negociación de penas [*plea bargaining*]. En la corte de la ciudad de San Diego, más de la mitad de los detenidos no

fueron acusados de DUIA sino de otra cosa, casi siempre de "conducción irresponsable". Si bien no fue el caso de todas las cortes del condado, ninguna superó el 80% de acusados de DUIA entre los detenidos. En todas las cortes, con el paso del tiempo más del 90% se declaró "culpable". Una vez más, las negociaciones entre los abogados defensores y los fiscales funcionaron para crear un DUIA como juicio de hecho, o bien ninguno (Rosett y Cressey, 1976, Blumberg, 1967a: caps. 5 y 8).

Lo que en los registros se da por descontado no ha sido resultado de acciones inequívocas ni de una dirección legal clara. El proceso de negociación de penas es en sí mismo una forma de negociación política en la que asuntos tales como la posibilidad de prueba, inconveniencia y el costo del juicio, el grado de intoxicación (el nivel de alcohol en sangre), el carácter, el estatus familiar y los antecedentes legales previos del acusado operan junto con la política de los jueces hacia el DUIA.

La justicia y la sagacidad de declararse culpable de un delito menor para no ser acusado de un delito más serio han sido muy debatidas y discutidas. Su uso frecuente en las cortes estadounidenses es innegable (Rosett y Cressey, 1976, Mileski, 1971, Cloyd, 1975). Tanto las exigencias prácticas de la organización y el funcionamiento del tribunal como las consideraciones relacionadas con la justicia influyen sobre los fiscales y los abogados defensores instándolos a negociar, y también inducen a los jueces a aceptar el procedimiento. Sin embargo, esta descripción de la ley y el proceso legal estadounidenses contrasta con esos acuerdos antagónicos que el modelo del juicio pretende hacernos creer que son la realidad de la justicia de este país. En lugar de dos abogados que a escasa distancia uno del otro litigan en defensa de sus clientes, el personal comprometido en el caso adopta la cooperación mutua y está de acuerdo en sostener el evento ficcional del combate como si fuera realidad. En lugar de una respuesta legal a un acontecimiento, hay una negociación que decide qué evento habrá de describirse (Blumberg, 1967a, 1967b).

El proceso judicial opera según una definición más gradual de la realidad de conducir en estado de ebriedad que la que describe la legislación. En esta instancia, el proceso de la justicia implica una negociación entre las distintas partes interesadas. La negociación depende de una variedad de factores situacionales y es una cuestión de políticas. Es importante señalarlo, ya que significa que la condena por DUIA es, como el arresto, una función más de un proceso de interacción entre partes. Vuelve ambiguos los antecedentes de las personas y convierte en un procedimiento dudoso el hecho de contabilizar las condenas como indicador de

la cantidad de episodios detectados en el pasado. Lo que está en juego entre las partes negociadoras no es tanto la pregunta "¿el automovilista condujo el automóvil bajo los efectos del alcohol?", sino antes bien "¿qué clase de castigo convendrá aplicarle?" y por ende "¿qué consecuencias acarrearán para sí las acciones del automovilista?" La pregunta sobre la evidencia —¿el automovilista es culpable de conducir alcoholizado?— no está realmente en juego aquí. El proceso radica en definir el delito y el castigo, no en postular los hechos (Sudnow, 1965). En el principio fue el Verbo; muy poco después llegó el Registro.

CRIMEN Y CASTIGO

El problema de la negociación y lo que se da en llamar *plea bargaining* es la adecuación entre crímenes y castigos. El objeto no es sublime ni ridículo. La sentencia es el punto de disputa, no solamente en la negociación, sino en los despliegues públicos de desaliento ante la supuesta lenidad de los procesos judiciales en los casos de conductores alcoholizados. "Ojalá las cortes fueran un poco más severas" es la queja constante de las declaraciones públicas acerca de este fenómeno. A continuación incluyo un ejemplo tomado del *Buffalo Evening News*, en que se critica con acrimonia a las cortes por ejercer la "sobreprotección judicial":

A consecuencia del colapso total en el cumplimiento de la ley y del "plan de acción" del fiscal del distrito, aproximadamente seis mil conductores borrachos serán devueltos a las calles del condado de Erie: la mayoría de ellos sin recibir castigo y con pocos incentivos para rehabilitarse (cit. en Galanter, 1976: 11).

En otro nivel, los oficiales de la policía, los fiscales y los ciudadanos suelen quejarse de que la lenidad de los castigos aplicados por las cortes es responsable de la continuidad del problema del conductor alcoholizado. En 1976, un fiscal de la ciudad de Los Ángeles expresó la teoría en términos "no judiciales" cuando pidió públicamente que se aplicaran multas más elevadas y dos días de cárcel a todos los que delinquen por primera vez: "¡La amenaza de cárcel es el mejor mecanismo disuasivo que conozco (para los conductores borrachos)!" (cit. en *Los Angeles Times*, 3 de julio de 1976: 21).

Estos pedidos de políticas condenatorias más severas suelen tener un final más bien anticlimático y nunca producen una retahíla de sentencias a prisión y multas elevadas. A la amenaza de castigos más severos, los

abogados defensores responden con otra amenaza, la de más juicios por jurado. ¿El conductor alcoholizado es tratado como un delincuente? ¿O como un infractor de tránsito común y corriente?

Más allá del arsenal potencial de sentencias que ofrece la legislación, en las negociaciones prácticas y rutinarias de los juzgados el individuo arrestado por conducir alcoholizado no sale mucho peor parado que el infractor de tránsito ordinario. La disposición típica, más común y usual es una multa de por lo menos 100 dólares y rara vez superior a los 250 dólares.⁶⁶ Las sentencias a prisión casi no se aplican, ni siquiera a los reincidentes, e incluso cuando se aplican suelen ser suspendidas. Si bien la revocación o la suspensión del registro de conducir es obligatoria, rara vez afecta a los que delinquen por primera vez. Estos niveles tan bajos de aplicación dan cuenta de un estatus de infracción de tránsito y no de delito, tanto en San Diego como en el resto del país (Ross, 1976, Ross y Blumenthal, 1976, Zylman, 1970, Robertson y otros, 1973, Galanter, 1976, Gusfield, 1972, Shover y otros, 1977).

Esta aplicación limitada de la clasificación judicial y legislativa que señala a los conductores alcoholizados como individuos moralmente corruptos subraya el hecho de que la vida cotidiana ofrece una perspectiva diferente sobre el fenómeno: en los detalles de la transacción rutinaria de los sucesos cotidianos que los pronunciamientos públicos de los funcionarios y agentes de gobierno. El hecho de que no se revoquen ni se suspendan los registros de conducir ilustra a las claras las ambigüedades de la ley. Allí donde el automóvil es esencial para la vida diaria, como en el sur de California, los jueces se mostraron renuentes a aplicar un castigo tan severo al acusado y a su familia. Más aún, estaban al tanto de que algunos estudios habían llegado a la conclusión de que la revocación del registro de conducir, tanto en California como en el resto del país, es igualmente respetada preste o no conformidad el afectado (Coppin y Van Oldenbeek, 1965).⁶⁷

66 Basado sobre información de comienzos de los años setenta en el Condado de San Diego y entre las ciudades que participaron en un programa sobre consumo responsable de alcohol, el Alcohol Safety Action Project del Departamento de Transporte (Gusfield, 1972, U.S. Department of Transportation, 1974: cap. 3). Esto no tiene en cuenta los costos de las tasas de justicia. En 1979, según lo conversado con jueces de San Diego, eran comunes las multas de trescientos dólares. ¡La inflación no reconoce barreras!

67 "Sentencia a prisión" es también un término que presenta claridad pública y al mismo tiempo ambigüedad situacional. El carácter "en suspenso" de muchas sentencias a prisión ya fue debidamente comentado. En el estudio

Más allá de su estatus en los pasillos legislativos, en los tribunales de apelación o en los periódicos, en lo atinente a su aplicación en el día a día el DUIA es tratado *como si*, al igual que otras infracciones de tránsito, fuese el comportamiento normal de los automovilistas. Tal vez un fiscal de distrito de Buffalo haya conseguido expresarlo cuando dijo: "Los acusados de DWI [conducir con alcohol en sangre] no son criminales: son vicepresidentes de bancos, accionistas bursátiles, choferes de camiones" (Galanter, 1976: 69).

EL ESTILO LEGAL COMO CULTURA PÚBLICA

En cierto sentido, los diversos niveles del proceso legal descriptos en este capítulo son inherentes a la vida humana en general y probablemente se vean acentuados por el carácter variado, interdependiente y de gran escala de las sociedades modernas. La ley que estudian los estudiantes de derecho, la ley que se reseña en los artículos, la ley que los legisladores y los jueces afirman es una declaración de principios tanto más abstracta que las prescripciones y las prácticas que gobiernan las acciones de las cortes, la policía y los abogados (Rubinstein, 1973, Blumberg, 1967b). Esta es una instancia de disparidad más general entre la índole idealizada de las simbolizaciones culturales y la índole situacional de las acciones. El comportamiento humano ocurre en contextos específicos que presentan problemas pragmáticos en los cuales se simbolizan y postulan los intereses inmediatos y los pros y contras por medio de casos concretos situados en una coordenada temporal específica. El comportamiento suele contradecir el conjunto de postulados provisto por la cultura en forma de principios generales. La tensión entre el sacerdote y el profeta es un tema persistente en la vida humana. Dostoievski lo retrató con claridad en la historia del Gran Inquisidor, incluida en *Los hermanos Karamazov*. Cristo vuelve a la tierra y vuelve a ser condenado, esta vez por

sobre San Diego no encontramos que esas sentencias fueran habitualmente "retomadas" tras un nuevo arresto por otra acusación de DUIA. Aunque se efectivice, la sentencia puede cumplirse con trabajo social, por ejemplo cuando un carpintero pasó varios fines de semana reparando los juguetes de los niños en un centro para infantes. En caso de existir una infracción de DUIA anterior, la norma relacionada con la sentencia a prisión obligatoria también se volvió ambigua desde que, en un caso de *plea bargaining*, se determinó que la conducción "irresponsable" ya no constituía una "infracción previa". A veces, en las negociaciones de este tipo de causas, el fiscal estuvo de acuerdo en no reconocer la existencia de DUIA "en el prontuario".

su propia Iglesia. La sociedad estable y predecible simbolizada por los sacerdotes se ve amenazada por el intransigente programa del profeta, cuya apelación a la Cultura —en tanto conjunto de normas generales, abstractas e ideales— es inaceptable para un mundo de pecadores y personas pragmáticas.

Juzgadas de acuerdo con los estándares abstractos de las normas oficial y públicamente enunciadas, las instituciones sociales son casi siempre corruptas: son planes negociados entre personas con intereses y poderes específicos. Numerosos estudios sociológicos han esclarecido esta situación, encontrando un núcleo de practicidad bajo la cáscara del principio ideal.⁶⁸ Estos estudios recurren a la ironía para desacreditar los postulados y los programas oficiales, como yo mismo lo hice en este capítulo y a lo largo de todo el libro. Pero cimentar ese desprestigio no es mi objetivo principal. Me propongo analizar el carácter abstracto y general de la ley en tanto atributo dotado de un nivel y una “seriedad” propios; un aspecto sui generis y que constituye una dimensión aparte, más allá de la manera en que afecta la ley en los procedimientos legales de rutina.

Existe una disyuntiva habitual entre los sociólogos y los legistas, que a menudo impide que se entiendan. Cuando los legistas hablan de “proceso judicial” se refieren al estilo y la lógica de las decisiones de los tribunales de apelaciones; los sociólogos, en cambio, aluden a los actos de la policía, los abogados y las cortes (Levi, 1949, Cardozo, 1921, Ross, 1976, D. Black, 1976). Esta disyuntiva es, en sí misma, una expresión de niveles de cultura. En un nivel, la ley misma crea una cultura pública a través de la definición y la elaboración de principios legales. Esa cultura pública no es un mapa preciso de la geografía de las cortes y la policía, sino una abstracción. Lo que atrae mi atención en este momento son su cualidad abstracta y su carácter público.

Reflexionando sobre la ley primitiva y la ley moderna, Paul Bohannon escribió:

68 “The practise of Law as confidence game”, de Abraham Blumberg, constituye un ejemplo esclarecedor aplicado a las cortes. Ya en su título, al vincular ley y acto delictivo, sugiere que el autor dará por tierra con la presunción de que las cortes adhieren a un conjunto de principios ideales. El grueso del artículo procede a demostrar que las relaciones entre las acciones de los jueces y los abogados contradicen el modelo antagónico y actúan conforme a una lógica de necesidades de custodiar la organización social que es propia de las cortes (Blumberg, 1967a).

La ley es uno de los recursos por cuyo intermedio los hombres pueden reconciliar sus actividades y su comportamiento reales con los principios ideales que han llegado a aceptar de una forma que no sea demasiado dolorosa ni repugnante para su sensibilidad, y de manera tal que permita la continuidad de una vida social ordenada (Bohannon, 1973: 308).

Esta es una excelente descripción del proceso rutinario de la ley reseñado en este capítulo, pero no resulta apropiada para el proceso judicial en tanto ceremonia pública en que la legislación y el derecho anglosajón se definen y redefinen mediante un conjunto de principios; no es adecuada para responder lo que pregunta el lego cuando dice “¿qué es la Ley?”. Los principios ideales a que alude Bohannon son, en sí mismos, un producto del proceso judicial tal como es encarnado por las instituciones legales inglesa y estadounidenses.

La forma del postulado legal es simbólica del carácter público de su mensaje; presenta los mandatos en un estilo que subraya el carácter societario y oficial de los principios. Las leyes *no son* reacciones específicas de personas particulares a condiciones y personas particulares. El estilo en que se anuncia la legislación y se promulgan los resultados judiciales es público, en el sentido de que es abierto y visible; es el estilo de un cuerpo que habla por la sociedad. En el proceso, esa sociedad es asumida y al mismo tiempo creada como un “hecho” objetivo. Al fijar como normas públicamente sostenidas un conjunto general de principios, las leyes garantizan un orden para la diversidad de comportamientos de modo que nos permite “ver” una sociedad (Gusfield, 1979a).

El estilo de la legislación DUIA es un ejemplo del carácter universal, consistente y racional que también caracterizan a la decisión judicial. El estatuto lleva como ornato la universalidad y la certeza. No ofrece indicaciones ni del particularismo ni de la negociación en que participan la policía, los abogados y las cortes. La versión definitiva (nótese la palabra) del estatuto sobre conducir alcoholizado está expresada en el código vehicular y, por lo tanto, queda convertida en un postulado registrado y permanente. No hay comentarios al respecto, tampoco figura la historia de su aprobación, ni se dice cómo fue la votación que condujo a su aprobación ni quién la inició. La fecha en que se promulgó es irrelevante, siempre y cuando el estatuto siga vigente. Ese material está disponible, pero no se lo incluye ni es importante. Es la acción del Estado y, como tal, posee una cualidad independiente de sus orígenes o sus aplicaciones. Tiene finalidad y capacidad de definir. “Es ilegal...”, “Toda persona con-

denada... *será* castigada" (el destacado me pertenece). Es el lenguaje de la obediencia aceptada, de la autoridad definida.

El estilo del derecho anglosajón presenta, de la misma manera, una cultura pública en forma de reglas o principios abstractos, aun cuando surjan en el contexto de casos específicos. Como alguna vez escribió Walton Hamilton: "Existe de hecho algo universal en el proceso judicial [...] porque las cortes llevan registros que son leídos y criticados. Si los hombres de negocios, los profesores universitarios, los jugadores de béisbol o las jóvenes que debutan en la sociedad fueran obligados a justificar las decisiones que orientan su conducta, el resultado sería una miniatura en bruto del proceso judicial. La racionalización del razonamiento se ha transformado en una convención en el campo de la ley" (cit. en Wetter, 1960: 54).

Para el abogado que intenta determinar la orientación legal que gobierna el caso de su cliente, las decisiones previas de un tribunal de apelaciones (a favor o en contra del querellante) o la orden que indica cómo debería proceder un tribunal menor no constituyen un "hecho" significativo de opinión (Friedman, 1975: cap. 2). Es el postulado de una regla o principio por cuyo intermedio la corte explica el razonamiento que ostensiblemente condujo a esa decisión que es el principio orientador de futuros casos. Por cierto, los abogados discuten mucho acerca de la *ratio decidendi* (las razones decisivas) de los casos específicos (Levi, 1949, Goodheart, 1972, Stone, 1972).

La decisión legal se formula con el estilo de una regla impersonal. A pesar de las diferencias entre casos individuales que cautivan a los estudiantes de derecho en sus esfuerzos por reconciliar opiniones judiciales aparentemente conflictivas, el énfasis de la opinión legal está hecho en la regla, no en el caso individual. John Noonan se ha lamentado de este aspecto del razonamiento legal. La persona se oculta tras las máscaras de las generalidades legales, así como el juez se refugia "en sí mismo" bajo la túnica de "la Corte". Se vierten opiniones sobre reglas, no sobre personas. "Un buen estudiante de derecho puede contestar la pregunta soñada de su profesor en un examen. La respuesta versará acerca de *Py D*" (Noonan, 1976: 7).*

* En su análisis Noonan se propone desentrañar un "universo legal cuyas reglas se forjaron de modo imparcial para *Py D*, querellantes y defensores anónimos", e incluso afirma que en ese anonimato sería indistinto usar las designaciones *A y B*. [N. del E.]

Desde los jueces vestidos con túnicas negras hasta la enunciación de los casos como "El Estado [*People*] contra...", el ritual del proceso legal es el drama implícito de una presunta autoridad y la postulación de la ley bajo la forma de reglas investidas de generalidad y certeza. La ciencia crea un orden fáctico de supuesta certeza. La ley postula un estándar de conducta y lo presenta como un canon social aceptado. Los nombres de los jueces que redactan y concuerdan una opinión no figuran en los reportes de las apelaciones; sólo aparece la inicial del primer nombre. E incluso eso puede no darse a conocer a las partes. Las abstracciones incorpóreas contribuyen a crear la sensación de que las reglas legales son, en palabras de Sherlock Holmes, "una cavilosa omnipresencia en el firmamento".⁶⁹ El estilo y la forma de presentación del acto legislativo y la decisión legal, la "materia" o la sustancia de aquello que estudian los estudiantes de derecho, mantienen la ilusoria sensación de que hay un orden público cierto, consistente y poderoso, en una "sociedad" para la cual —y por la cual— la Ley habla.

Esa forma contribuye a una visión particular del conductor alcoholizado y del acto de conducir después de consumir alcohol. La ley, con sus atributos formales, pone de relieve la peligrosidad fáctica del conductor alcoholizado *para los otros* y su mayor abandono moral en comparación con otros infractores de tránsito. Conducir alcoholizado ocupa un lugar especial en la panoplia de las infracciones de tránsito. No se encuentra en la misma situación moral que exceder el límite de velocidad, girar donde no corresponde o conducir sin luces. Los castigos que le corresponden, y su importancia como evidencia para establecer su carácter delictivo, son más severos que en el caso de otras irregularidades automovilísticas.

El conducir alcoholizado aparece como una acción públicamente condenable; la amenaza que entraña para el orden público es más grave que su relación con personas particulares. El argumento de los abogados de Chatham ha sido mejor recibido en el campo de la ley de responsabilidad civil, donde están en juego las disputas entre personas, que en el campo de las acciones delictivas, donde la parte agraviada es el Estado,

69 Noonan (1976) señala que al establecer los hechos del famoso caso de responsabilidad civil "Palsgraf c. Long Island Railway", sólo la necesidad gramatical de utilizar el pronombre personal volvía evidente para el lector que Palsgraf era una mujer (1976: cap. 4). No obstante, como queda demostrado en nuestra observación acerca de la aplicación de la ley en San Diego, este suele ser un elemento significativo tanto en relación con el DUILA como en los juicios.

"People". Aunque la ley no es enteramente clara y consistente, y a menudo se ve afectada por actos legislativos, la ebriedad no es evidencia per se de negligencia en los casos de responsabilidad civil. El demandante debe demostrar que la ebriedad fue la causa, o contribuyó a la causa, del accidente y las lesiones sufridas (Dooley y Mosher, 1977). Desde luego, no es un caso de conducir alcoholizado como acción criminal. Es un delito menor, cualquiera haya sido en ese momento la manera de conducir del acusado, y sólo es grave si ocurre un accidente con lesiones. Es reprehensible per se. En efecto, la sobriedad del conductor afirma el orden público. La ley y la legislación anglosajonas presentan el fenómeno de conducir alcoholizado como paradigma, mito y modelo de aquello que es temible y condenable.

La ley, como otras formas de acción pública, se vuelve parte de una cultura pública y social. Presenta un conjunto de criterios que responden a un patrón, estereotipados y abstractos, como la perspectiva de la capacidad colectiva de la "sociedad". Esa colectividad es en sí misma una ficción, creada y reforzada en el acto público por el que se presenta. De este modo entra en la experiencia del individuo como lo que George Herbert Mead denomina "el otro generalizado" y lo que yo llamo "el sentido de lo colectivo".

En un conocido estudio que analiza el origen de la exigencia de orden y el rechazo al desorden en las sociedades humanas, Mary Douglas escribe:

La cultura, en el sentido de valores públicos y estandarizados de una comunidad, media la experiencia de los individuos. Provee por anticipado algunas categorías básicas, un patrón positivo en que las ideas y los valores están prolijamente ordenados [...] tiene autoridad, dado que cada cual es inducido a asentir por el asentimiento de otros. Pero su carácter público hace que sus categorías sean más rígidas. Una persona puede revisar o no su patrón de suposiciones. Es una cuestión privada. Pero las categorías culturales son asuntos públicos. No pueden ser objeto de revisión con tanta facilidad (M. Douglas, 1966: 39).

Me parece útil entender las diversas partes del proceso legal, no tanto como artillería que apunta contra un blanco, sino más bien como juegos autocontenidos que sólo tangencialmente forman parte de una estrategia lineal instrumental en pos de la seguridad vial. La policía y los tribunales respaldan la concepción del conductor alcoholizado como

infractor delincuente, no las preocupaciones y el conocimiento del analista de tránsito. Operan en un mundo de realidades prácticas, dentro del marco de las maniobras de los abogados defensores, en un mundo atestado de calendarios jurídicos, crímenes en conflicto, dudosa opinión pública, donde los acusados son abiertamente hostiles y a menudo no tienen remordimientos. Que la infracción es más "grave" que la infracción de tránsito promedio no es un juicio procedente para muchos de quienes participan a ambos lados de la ley. Todo esto transcurre en un ámbito de acusados de clase media y un público que sospecha que las cortes están en connivencia con los enemigos de la virtud.

Por tanto, el campo legal en torno al fenómeno de conducir alcoholizado equivale al microcosmos de un proceso político que sobrevive en múltiples niveles de realidad y práctica. Impulsadas por los legisladores y por un público visible de periódicos, escritores de cartas, organismos de seguridad e intereses que se organizan en torno a una postura activista, la legislación y las decisiones legales reflejan las políticas de los grupos organizados y los funcionarios públicos: instauran una cultura que opera en el ámbito público. La policía y las cortes tienen una percepción opuesta, ambivalente, que concibe el fenómeno de conducir alcoholizado como un pecado venial, no más mortal que otras infracciones de tránsito. El campo legal se transforma en el escenario de un tira y afloja, donde la cuestión de conducir alcoholizado se confronta de una manera que tanto las legislaturas como los tribunales de apelaciones podrían permitirse evitar.

A escala de los acontecimientos cotidianos de rutina, el proceso legal es una continuación del proceso político, con un elenco de intereses y valores desorganizados. Los conductores alcoholizados no constituyen un grupo en la vida cotidiana estadounidense. No hacen *lobby* por una versión que conciba el DUIA como una infracción de tránsito entre tantas otras. Sin embargo, ese punto de vista queda expresado en otros niveles.

Ver que cada nivel del proceso político y legal lleva agua para su propio molino no equivale a negar la metáfora lineal e instrumental del cañón que dispara contra blancos distantes. Pero las consideraciones que ahora deseo explorar sugieren que los disparos de ese cañón ocurren tanto por amor al ruido como por el deseo de alcanzar el objetivo.

5. El mito legal del orden social

El carácter abstracto de la legislación y el derecho anglosajón, discutido en el capítulo anterior, debería haber preparado al lector para el análisis de la ley como producto cultural autocontenido, como una forma de comunicación antes que un mecanismo instrumental para obtener conformidad. Llegado a este punto, tengo la intención de leer la ley acerca de los conductores alcoholizados como una respuesta a la pregunta "¿qué nos dice esa ley que *seamos*?", no como una a la pregunta "¿qué nos dice esa ley que *hagamos*?". Esto no equivale a negar que existe una relación instrumental, utilitaria, con los materiales bajo consideración. Dicha relación es problemática en lo que atañe a su impacto sobre el comportamiento. Pero aquí me preocupa otro aspecto de los actos legales: sus formas simbólicas en tanto comunicación, en la medida en que constituyen narraciones, cuentos, relatos: como leyenda pública y mito. Vista como cultura, la ley tiene un lugar junto a otras formas de arte: literatura, pintura, escultura, ciencia, ceremonia religiosa. "Las interacciones directamente observadas entre los individuos, que el funcionalista empirista percibe como *transacciones económicas*, son reinterpretadas como *actos de comunicación*" (Leach, 1976: 5).

Quienes analizan las cuestiones legales y jurídicas, incluida la legislación, generalmente no estudian esos aspectos de la ley, aunque han reconocido su existencia. En un estudio seminal sobre la decisión legal, Wasserstrom insiste en que uno de los postulados más importantes de su análisis es que el sistema legal *debería* desempeñar una función utilitaria, aunque al mismo tiempo reconoce que es "tanto cuestión de conveniencia como de compromiso" (Wasserstrom, 1961: 10). El análisis que aquí presentamos está lejos de ser utilitario en el sentido usual del término.

Durante las décadas de 1920 y 1930, una ola de "realismo jurídico" entre los profesionales estadounidenses del Derecho desafió la visión de la ley como un plan lógico y consistente a ser descubierto en los dictámenes judiciales (Friedman y Macaulay, 1977: 4 y ss.). El énfasis recayó entonces sobre los usos de la ley, su impacto o su falta de impacto en el

comportamiento humano, y la operación práctica de las cortes municipales, los abogados y la policía. El estudio de las decisiones judiciales quedó impregnado por el análisis de los tribunales de apelaciones como vehículos para la determinación de políticas sociales. Al hacer énfasis en los intereses económicos, las ideologías de grupo y el poder político, ese realismo produjo otro tipo de interpretación racional del proceso legal que, o bien ignoraba las acciones legislativas y las decisiones jurídicas por considerarlas insignificantes, o bien procuraba explicarlas pura y exclusivamente dentro de los límites de los intereses políticos y económicos.

Los realistas jurídicos son la excepción a esta regla; atacando la idea de un sistema jurídico "científico" intentaron analizar sus aspectos simbólicos y ceremoniales. Es interesante señalar que dos de las obras más importantes de académicos especializados en el tema surgieron durante este período de auge del realismo jurídico en la década de 1930. Thurman Arnold y Jerome Frank publicaron por entonces sus trabajos más relevantes (Arnold, 1935, Frank, 1936, 1949). Para Frank, los procedimientos legales estaban permeados por la ficción básica de la certeza y la racionalidad lógica de la ley. Esta demanda "infantil" (así la califica Frank) de una autoridad paterna redundó en una inflexibilidad, por lo que a su vez se requirieron elaborados y casi siempre inmanejables procedimientos que menguaron ese carácter e inculcaran una creencia en una actitud más humana. Así, Frank veía el sistema de jurados y las instrucciones del juez a estos últimos como rituales basados en supuestos falsos pero funcionales a la preservación de una sensación de certeza y humanidad en los juicios (Frank, 1936: 170-185).

Thurman Arnold, en cierto modo, tenía un mayor aprecio por el rol del mito y el símbolo en los asuntos humanos; pero su ironía vebleniana también era consistente con un realismo jurídico subyacente. Veía el carácter simbólico y ceremonial del gobierno como un impedimento al pensamiento claro y a la acción directa que permiten resolver los problemas humanos. Pese a que el uso retórico de la ley les resultaba chocante y repulsivo, Frank y Arnold eran sensibles al ritual y al drama mediante los cuales las acciones jurídicas creaban una sensación de seriedad, certeza y rectitud. Nadie ha expresado mejor la perspectiva de este capítulo que Thurman Arnold en *The Symbols of Government*.

El primer aspecto importante que destacar acerca de la aplicación de la ley es que, si bien parece estar muy estrechamente relacionada con el problema del orden y la seguridad públicos, en realidad tiene muy poco que ver con ellos. Sus efectos se perciben más bien en las declaraciones públicas de aquellos que están interesados en la ley penal y en la ima-

gen de la judicatura ante la opinión pública. Para poder comprender esto debemos reconocer la existencia de dos problemas muy distintos relacionados con la administración penal: primero, el mantenimiento del orden en la comunidad; segundo, la dramatización de las nociones morales de la comunidad.

El primer problema es, ante todo, un problema de la policía y de los fiscales. Y poco atañe a la filosofía de gobierno, ya que sólo incidentalmente se ve afectado por ella...

La segunda función de la administración de la ley penal —dramatizar las nociones morales del público— acaso sea la función más importante de las cortes penales, aunque no del fiscal, en tanto operan bajo el foco de atención de la opinión pública (Arnold, 1935: 152-154).⁷⁰

El realismo jurídico de Frank y Arnold equivalía a "desdeñar" los elementos simbólicos y rituales de las decisiones y los procedimientos legales. No es esa mi intención. Lo que pretendo afirmar es que las cualidades dramáticas de los actos jurídicos infunden a una situación un sentido visible, una comprensión que los observadores pueden atribuir a la opinión pública. Cualesquiera sean los actos afectados, su sentido público, oficial y comunal es retratado y fijado por los actos jurídicos públicos.

ALCOHOL, CONTROL Y LIBERACIÓN EN LOS ESTADOS UNIDOS

Las leyes contra conducir bajo los efectos del alcohol constituyen un drama moral que da cuenta de cómo se define públicamente la conducta moral en la vida cotidiana estadounidense. Al diferenciar al conductor alcoholizado del infractor de tránsito, estas leyes crean una identidad para la persona moral y una contraidentidad de desviación y culpa. En esta área la ley simboliza un compromiso público con la centralidad del trabajo, la seguridad y la responsabilidad individual en la sociedad estadounidense. Respalda y amplía la visión de un "otro generalizado", de una "sociedad" comprometida con la legitimidad de un estilo de vida

70 Leí *The Symbols of Government* durante la última etapa de preparación para la escritura de este capítulo. Había leído por primera vez *The Folklore of Capitalism*, también de Arnold, en la década de 1940; en aquel entonces era un libro muy importante para los estudiantes universitarios. Releer hoy a Arnold es un recordatorio de aquel aforismo de Louis Wirth que invariablemente desinfla el ego: "la originalidad es el resultado de una memoria deficiente".

para el cual el alcohol es un símbolo de riesgo y peligro, y el control del consumo de alcohol es una marca de moralidad y responsabilidad social. El mundo moderno no ha sido el primero en descubrir las alegrías de la embriaguez etílica. Sin embargo, es el único que las define también como males o aflicciones que requieren acciones públicas.

Una manera de pensar por qué el alcohol es tanto una amenaza como un beneficio para la vida contemporánea es contrastar la rutina cotidiana de la vida moderna con la del mundo preindustrial.⁷¹ La organización racional del trabajo que acompañó el desarrollo de la organización industrial ha sido frecuentemente interpretada a la luz del convincente análisis que hace Max Weber en *La ética protestante y el espíritu del capitalismo*, cuando afirma que implica la aparición de compulsiones internalizadas hacia una vida disciplinada y organizada. La frugalidad, la puntualidad y las actividades programadas son integrantes de una estructura institucional en que el comportamiento relajado, errático y espontáneo amenaza la coordinación entre las partes y el todo que es fundamental y necesaria para una organización interdependiente. El surgimiento de organizaciones racionales y la aparición de los empleos como espacios acotados para el desarrollo de la actividad laboral han implicado una contundente separación entre trabajo y diversión en la vida cotidiana. La fábrica es el modelo y la metáfora de este proceso que arrasó a los Estados Unidos en el siglo XIX, independientemente de la clase económica y social. La racionalización de la organización económica hizo que fuera importante mantener la frontera entre las actividades y actitudes propias del trabajo y las de la diversión. Como bajo ningún concepto beber alcohol y embriagarse resultaban conductas apropiadas, sólo podían desarrollarse dentro de los confines de un área específica y limitada de la vida social, como parte de uno de los varios enclaves en torno a los cuales el individuo organizaba su vida segregada.⁷²

71 No pretendo ofrecer aquí una "explicación" de los movimientos antialcohol en los Estados Unidos. Ese es un tema más complejo, del que me he ocupado parcialmente en *Symbolic Crusade* (Gusfield, 1963a). El lector encontrará un magnífico análisis del asunto en H. Levine (1979).

72 Acerca de esta perspectiva que postula la importancia de la preservación de los límites para comprender los temas relacionados con el consumo de alcohol en los Estados Unidos, y especialmente las restricciones contra la ebriedad pública, véanse Room (1978) y Gusfield (1978). Respecto de mi concepción de las fronteras o los límites, así como en lo atinente a gran parte de este estudio, estoy en deuda con Robin Room, sin cuyos escritos éditos e inéditos y sus esclarecedoras opiniones este trabajo habría resultado infinitamente más acotado.

Hasta la década de 1840 aproximadamente, en los Estados Unidos todavía se creía que el consumo de alcohol constituía un valioso auxiliar del trabajo, y era por lo tanto un hábito tolerado, y a veces incluso estimulado, en numerosas situaciones laborales (Levine, 1978). Una de las principales causas de los cambios ocurridos en los hábitos de consumo de alcohol en los Estados Unidos fue la ruptura radical de esta conexión entre trabajo y bebida, tan radical que ahora se ha propagado el movimiento opuesto. La vida industrial transformó el concepto mismo de tiempo de trabajo, y las jornadas prolongadas y los breves descansos cedieron ante un proceso regularizado y repetitivo (Thompson, 1967, Gutman, 1977: 3-79, Kaplow, 1980). La experiencia de la vida, que en otros tiempos era un fluir continuo entre diversas áreas, pasó a ser un territorio de membranas impermeables.

El cambio en los métodos de producción finalmente produjo una clase con un interés directo y definido en reprimir la ebriedad. Tradicionalmente, los ritmos de trabajo habían fluctuado tanto dentro de un mismo día como en el transcurso de la semana; el tiempo libre del "*saint monday*",* [...] seguido por el frenesí de actividad y las horas extra hacia el final de la semana. [...] Hasta ese momento las tareas esenciales pero extenuantes se habían realizado principalmente sobre la base de incentivos, tales como el hambre y las festividades, y la imposibilidad de discernir entre el consumo de alcohol y los recreos usuales volvía difícil conseguir una mano de obra experta y regular [...] La frecuencia de las protestas contra la ebriedad de la clase trabajadora a comienzos del siglo XIX es un indicio tanto de que la antigua imposibilidad de deslindar trabajo y recreo se había vuelto inconveniente como de que la ebriedad propiamente dicha se había vuelto más preponderante (Harrison, 1971: 40).

No es cuestión de que la vida industrial y capitalista haya vuelto más disciplinado el trabajo, sino más bien que separó las áreas de control y regulación de las áreas de liberación y espontaneidad. A partir de entonces se volvió importante conservar esos límites; mantenerse sobrio y abstemio en algunas situaciones y evitar que la falta de sobriedad o la ebriedad las

* Alude a la costumbre, propia del ámbito laboral estadounidense, de tomarse el día lunes para reponerse de las actividades del día domingo. [N. del E.]

transgredan. Si bien los estadounidenses pelearon amargamente por el lugar que debía ocupar el alcohol en la sociedad, ya a comienzos del siglo XX había consenso en juzgar que beber alcohol constituía una amenaza para aquellas áreas y momentos que requerían competencia laboral. Philip Rieff ha sugerido que las culturas pueden ser concebidas como vehículos de control y, al mismo tiempo, de liberación (Rieff, 1966). Lo que el impulso racionalista demandaba era que no se desdibujara el límite entre ambos: o por lo menos que los elementos hedonistas tuvieran prohibido el ingreso al territorio de los segmentos "serios" de la vida y la subsistencia.⁷³

La preocupación por el alcohol en tanto "problema" le debe mucho al cambio del contexto en que se desarrollaba la actividad. Durante el siglo XIX, el estado de ebriedad adoptó un nuevo conjunto de significados, se volvió más amenazante y se vinculó más estrechamente con el carácter moral en un mundo donde las fronteras entre el trabajo y la diversión, entre la sobriedad y la ebriedad, pasaron a estar más claramente definidas. Eso no quiere decir que las fronteras, una vez delineadas, fueran respetadas en todos o casi todos los casos, sino que las consecuencias de traspasarlas o de aparentar traspasarlas eran ahora más peligrosas que antes. Hay todavía otra dimensión histórica pertinente para las preguntas que genera el consumo de alcohol en la vida contemporánea: ¿qué es un nivel aceptable de desorden para una sociedad? La violencia, el crimen, los disturbios civiles, las revueltas y la ebriedad no son un invento del hombre moderno ni del capitalismo ni de la revolución industrial ni de otros dioses y demonios a los que tan a menudo nos referimos para dar explicaciones sumarias de los cambios sociales. Sin embargo, la manera en que hombres y mujeres responden a esa conducta desordenada puede modificarse. Reconocerlo es un factor crucial en este libro.

73 Es factible percibir la cuestión de la sobriedad como referida a la diversión, en la cual uno de los grupos requiere que se la relacione claramente con el trabajo del día siguiente y el otro requiere que se la diferencie netamente de aquel. Un predicador protestante del siglo XIX estableció la distinción entre la recreación, a la que consideraba útil y con un propósito, y la diversión, que es el placer por amor al placer. La diversión —según argumentaba ese predicador— nos fortalece para el trabajo del mundo, mientras que la diversión provee "estímulo y excitación" pero no renueva las energías (cit. en Gusfield, 1963a: 30-31). Muchos bebedores "duros" hacen una distinción entre bebedores competentes e incompetentes. Los incompetentes son incapaces de impedir que la bebida se derrame sobre otras áreas de sus vidas (LeMasters, 1975, Kotarba, 1977). Véase un desarrollo más elaborado del tema en *The World of the Drinking-Driver* (Gusfield y otros, 1979).

En numerosos escritos sobre la expansión de los movimientos en contra del consumo de bebidas alcohólicas en Europa o en los Estados Unidos se hace hincapié en el efecto del aumento del consumo de alcohol como estímulo a la violencia grupal, las revueltas, los actos delictivos y la conducta pendenciera en líneas generales, sobre todo entre las clases bajas. Al explicar el origen de la policía en Inglaterra, Jonathan Rubinstein le adjudica mucha importancia al desorden que resulta del incremento en el consumo de alcohol entre las clases bajas luego de que se inventase la ginebra en el siglo XVII. Antes de eso, sólo los ricos podían permitirse pagar bebidas de alta graduación alcohólica: "Su cuasimonopolio sobre las bebidas blancas puede contribuir a explicar la afición de los ricos a la bravuconada, la pelea y el asesinato, hábitos que la mayoría de la gente asocia hoy con los pobres. La ginebra democratizó la ebriedad y trajo nuevos motivos de terror a Londres y después a todo el resto de las ciudades" (Rubinstein, 1973: 4).⁷⁴

No pretendo negar las fluctuaciones en el consumo de alcohol ni el impacto de la reyerta y el crimen sobre las respuestas sociales. Pero por sí solos no constituyen una explicación de esas respuestas. Lo ha señalado Allan Silver en su análisis acerca de las reacciones públicas ante los levantamientos de la población negra en los Estados Unidos en la década de 1960 y ante el crecimiento de la policía en la Gran Bretaña del siglo XIX (Silver, 1967: 1-25, 1968: 151-163). En Inglaterra existía una tradición de violencia colectiva, al igual que en Europa continental. La violencia de la multitud o la violencia grupal era frecuente y se la consideraba un mecanismo de comunicación entre los pobres y dominados, por un lado, y los ricos y poderosos —las clases dominantes— por el otro. La violencia grupal era percibida, entonces, como un correctivo frente a actos específicos de injusticia, pero nunca como una amenaza al orden político.⁷⁵ En los Estados Unidos, en cambio, donde la integración de los habitantes al sistema electoral conllevaba la expectativa de un nivel más elevado de orden social, no existía esa clase de tradición. En Inglaterra, el surgimiento de multitudes orientadas políticamente —en especial el movimiento

74 Para una revisión general de la propagación de las destilerías y el alcohol en Europa entre los siglos XVI y XIX, véase Braudel (1973). Véase también T. G. Coffey (1966), acerca de la reacción británica, ya que por medio del precio y de una política de licencias se estimuló el consumo de cerveza y se desalentó el hábito de beber ginebra.

75 Este es un aspecto de suma importancia en otros estudios acerca de la violencia grupal "preindustrial" (Hobsbawm, 1959, Rudé, 1959, 1964).

chartista— influyó en el desarrollo de la policía y elevó el nivel aceptable de violencia pública muy por encima de aquel que predominaba en el pasado, aunque en retrospectiva las multitudes de ese entonces parezcan tan feroces.

La idea de una violencia colectiva legítima, compartida por las clases bajas y las clases altas, jamás existió en los Estados Unidos. Sobre todo entre los poderosos, la creencia en la eficacia del sistema electoral como mecanismo de protesta ha hecho de los levantamientos y las protestas un asunto que necesita ser explicado. Cuando la violencia y el desorden de la multitud se perciben como una respuesta esperada y natural “no se requiere un diagnóstico sociológico, porque la violencia colectiva como respuesta a la injusticia está arraigada en el orden innato de las cosas” (Silver, 1968: 158, R. Turner, 1969).

Cabe señalar que no solamente debe explicarse el comportamiento objetivo, sino también la respuesta a ese mismo comportamiento. El aforismo que reza “La bajeza moral de unos es el placer inocente de otros” es una manera sucinta de expresarlo. El “desorden civil” no es algo dado, a la espera de ser observado. La ebriedad tampoco. En lo que atañe al fenómeno de conducir bajo los efectos del alcohol, debemos tomar en consideración no sólo los incidentes, sino también las expectativas en relación con la seguridad y el temor al peligro. Necesitamos analizar el lugar que ocupa en tanto asunto público, como un asunto que las autoridades públicas (gubernamentales, comunales) tienen la obligación de resolver. Necesitamos comprender el lugar especial que ocupa en la panoplia de las infracciones de tránsito.

EL MITO DEL “BORRACHO ASESINO”

Si el correcto orden del tránsito depende de la sobriedad de quien va al volante, las buenas personas son conductores sobrios. El conductor alcoholizado es un delincuente social, pero de un modo enteramente distinto al del infractor de tránsito ordinario. Este es el tema explícito de la legislación, la jurisprudencia y los numerosos y volátiles comentarios de la prensa. Estos describen al conductor alcoholizado como alguien moralmente defectuoso, a quien no le importan los demás, y que merece tanto la condena moral como el castigo legal. El conductor alcoholizado ha cometido una infracción “grave”. No es asesinato, ni robo, ni violación, pero tampoco un acto casual y “normal” en que incurre la mayoría

de los automovilistas. Se ha quebrantado el orden normativo, tanto en un sentido moral como en un sentido fáctico.

Puede decirse que lo que hacen los legisladores, los jueces de apelaciones y las agencias de noticias es crear la sensación de que existe un orden normativo que asigna un estatus desviado al conductor alcoholizado. El lenguaje de revulsión moral expresado por el juez West en “El Estado c. Townsend” —con cuya cita comencé el capítulo anterior— no ha dejado de escucharse. Un informe del gobierno, no obstante, utiliza un tono más moderado: “Las manifestaciones *antisociales* de consumo inmoderado de alcohol son consideradas hace tiempo como problemas legales que deben resolverse a través del proceso penal” (Congreso de los Estados Unidos, Comisión de Obras Públicas, 1968: 100; el destacado me pertenece).

Como ocurre en el caso de muchos crímenes no relacionados con el tránsito, hay constantes campañas para aumentar las penas que reciben los conductores alcoholizados. Estas tienden a enfatizar su carácter desviado y por lo tanto sitúan el acto de conducir bajo los efectos del alcohol todavía más por fuera del orden social, como algo que no es típico de los buenos ciudadanos ni aprobable o aceptable. En esas campañas la imagen del infractor como “borracho asesino” potencial cobra relevancia. Sus adalides enfatizan los casos de víctimas inocentes de conductores borrachos y exigen políticas más duras. “¿Cuántos de nosotros podríamos ser sobrevivientes en duelo o incluso víctimas de un tonto irresponsable a quien dejamos suelto por nuestras calles y carreteras con un arma peligrosa?” (*Los Angeles Times*, 27 de octubre de 1973, Carta al editor, 2ª sección, p. 4). El aviso de la figura 2 pide que “se les dé una lección”.

Lo que se construye con estos intentos ceremoniales y casi siempre ineficaces de disminuir los episodios protagonizados por conductores alcoholizados es una conciencia que los señala como violadores de reglas, además de asegurarle al ciudadano respetuoso de la ley y al infractor de tránsito casual que no ocupan el mismo lugar social que el bebedor sentado ante el volante de un automóvil. Cualquiera sea el destino eventual de estos infractores, es indudable que *merecen* un castigo. Ellos no somos ni usted ni yo. Lo contrario no puede admitirse públicamente, y la ley nos enseña que así es.

Gran parte del aparato de la ley —las normas legislativas, lo dispuesto por los tribunales de apelaciones, la aplicación de la ley por parte de la policía— ratifica una versión pública del comportamiento aceptable. Y simboliza las fuentes de desorden y las amenazas a la seguridad en la

figura del conductor alcoholizado. En estas ceremonias, el vínculo entre el peligro y el rechazo de los límites es continuamente percibido como parte del orden moral; durante la narración escenificada del crimen de conducir bajo los efectos del alcohol, la figura central es claramente, y sin excepción, malvada y condenada.

¿Y cuál es su maldad? Quiero señalar tres aspectos de dicha maldad, tal como se la retrata en las ceremonias jurídicas consagradas en los actos legislativos y las decisiones de los tribunales de apelaciones —la ley de los libros— y como se la vuelve visible en el arresto y la condena de los infractores.

El primer aspecto es el *carácter antisocial de conducir alcoholizado*. Aquí la ley se preocupa por disminuir la cantidad de accidentes y muertes que pueden afectar a quienes permanecen sobrios. El mito del “borracho asesino” está ejemplificado en el caso “El Estado c. Townsend”, donde la acompañante murió y el conductor bajó del auto y se fue caminando (o tambaleándose). Es la historia que justifica la tentativa severidad de las penas previstas para los conductores alcoholizados, aun sin ninguna muestra de manejo imprudente, irresponsable o errático. Conducir después de haber bebido es, entonces, mostrar desconsideración hacia los otros: poner la autoindulgencia por encima de la conducta respetuosa hacia el prójimo. Acarrea riesgos no sólo para uno mismo sino también para la “sociedad”. Todo conductor alcoholizado es un “borracho asesino”.

El segundo aspecto de la maldad del conductor alcoholizado involucra la *responsabilidad por sus acciones*. Para los teólogos cristianos no hay pecado sin libre albedrío. El concepto de culpa para la ley, aunque no tan ubicuo, cumple una función similar. El conductor alcoholizado ha cometido un acto que podría y tendría que haber evitado. Eligió beber alcohol y eligió conducir un automóvil. Como persona que dirige y controla su conducta, es responsable del crimen cometido. Ni el almacén que le vendió la bebida, ni el bar ni el anfitrión que le sirvieron los tragos, ni el automóvil que puede ser conducido bajo los efectos del alcohol ni el fabricante de ese vehículo son en absoluto culpables de un crimen.⁷⁶ El carácter individualista de la experiencia de conducir nuevamente tiene

primacía. El hombre “bueno” es abstemio o bien planifica su decisión de beber y consigue por anticipado un medio de transporte, si no es suficientemente racional para conseguirlo después de haber consumido alcohol. El Cadacual tiene el deber de reconocer y respetar la frontera entre el trabajo y la actividad seria, por un lado, y el ocio irresponsable y el juego, por el otro.

El tercer aspecto de la maldad del conductor alcoholizado es su *estatus como desviado, tanto moral como fácticamente*. Su crimen no es el delito menor de la infracción de tránsito. El código vehicular de California lo incluye entre las “ofensas públicas”, junto con la conducción irresponsable y el acto de arrollar a alguien y después huir. Está separado de otras “infracciones” o delitos menores como incurrir en exceso de velocidad, no tener el equipamiento adecuado, girar donde no se debe o no respetar la señal de alto (*West's Annotated California Codes*, 1971: 127). Además, la ley trata con menor severidad tantas otras acciones vinculadas con accidentes. El exceso de velocidad, la conducción inexperta, los giros indebidos, el hecho de adelantar a otro vehículo cuando no se debe y la edad avanzada son algunas de las variables asociadas con tasas elevadas de accidentes y muertes en las autopistas, así como conducir alcoholizado agrava el riesgo de accidente (Zylman, 1974a, 1974b).

El consumo de alcohol acentúa la degradación moral y el carácter antisocial del ilícito cometido por el conductor alcoholizado en el ámbito público. Su conducta no es la del automovilista promedio. El mayor castigo no es un reflejo de la mayor tipicidad del delito. Puede ser, en parte, redentor: su intención es limpiar y purificar al infractor. Pero es principalmente una forma de expresar la mayor magnitud de la ofensa contra la conducta disciplinada, contra el comportamiento público debido, un reflejo del peligro que implica para un mundo ordenado donde el trabajo y la diversión no se mezclan. En esta confrontación entre divergentes modos de conducta y campos de acción puede encontrarse el drama ceremonial de conducir bajo los efectos del alcohol.

LA TEORÍA DE LOS ACCIDENTES Y EL DRAMA DE LOS CONDUCTORES ALCOHOLIZADOS

El drama de conducir alcoholizado es, por tanto, un drama de carácter moral. Hay un mundo de maquinarias complicadas y peligrosas, un mundo de riesgo y ocasión, de peligro y seguridad. Ese mundo exige una

⁷⁶ Esto no es tan así, por supuesto, para la ley de responsabilidad civil: el derecho anglosajón responsabiliza de la totalidad o de parte de los daños a los propietarios de las tabernas, e incluso a los anfitriones (Dooley, 1977). En el ámbito del derecho penal existen movimientos a favor del reconocimiento del alcohólico crónico, pero no constituyen defensas exculpatorias, excepto en algunos casos de consumo público de alcohol (Kittrie, 1971, Room, 1978: cap. 8).

actitud racional de constante disciplina, autocontrol y preocupación por las implicaciones que nuestra conducta pueda tener para los otros. El uso de un automotor es un campo apto para que se desplieguen o se soslayan estas características morales, para que emerja lo opuesto del orden y la seguridad. Atribuir los accidentes automovilísticos al fenómeno de los conductores alcoholizados crea un drama en el que la falla moral es responsable del daño humano. El automovilista que ignora la autoridad de la persona racional y seria es justamente aquel que causa muerte y destrucción; ha ignorado los límites entre juego y trabajo. El conductor que comete un error o corre un riesgo normal no es moralmente defectuoso ni debe ser deshonrado.

Pero el automóvil es también un campo cultural apto para las imágenes conflictivas del hombre bueno en el complicado mundo moderno del trabajo y las obligaciones, del consumismo y la diversión. Los arrestos, las ceremonias de detención, la liberación cuando se presentan los amigos o la familia, las apariciones ante el juzgado y la ley misma son pasibles de descripción como ceremonias de degradación, en las cuales el conductor alcoholizado es contrastado con el estándar de sobriedad y obligación moral y rebajado ante sus propios ojos y ante los ojos del mundo. "Finalmente, la persona denunciada debe ser separada del lugar que ocupa en el orden legítimo; es decir que debe ser colocada 'afuera'. Debe volvérsela 'extraña'." (Garfinkel, 1956).

Eso es lo que establece la ley: la expulsión del bebedor que ha sido incapaz de controlar su hábito o de planear sus actividades para no convertirse en una "amenaza".

¿Pero a quién se está degradando? Hemos analizado este tema antes, desde otra perspectiva, cuando me ocupé de la retórica de la presentación científica. En ese caso, la diferencia entre el conductor alcoholizado que es percibido como bebedor social promedio y aquel que es visto como alcohólico y/o de clase y estatus social bajo fue crucial para determinar si era un *insider* o un *outsider* respecto del espectador (capítulo 3). ¿Cuán "extraño" es el conductor alcoholizado?

Si echamos un vistazo a los defensores de los conductores alcoholizados, rápidamente veremos que, en el contexto de la rutina de la vida diaria y de la rutina de la ley diaria, el esfuerzo por retratar al conductor alcoholizado como un individuo desviado que está fuera de la vida comunal fracasa. Quienes defienden el carácter moral del conductor alcoholizado no suelen encontrarse en las páginas de los periódicos ni entre los panelistas de los programas de televisión. Se los puede encontrar, en cambio, en las oficinas de los abogados defensores, pero no en el ámbito

público. Aquí el abogado defensor entiende al jurado de sus pares y casi siempre al juez como modelos de lo que puede utilizar para defender a su cliente. Según señala Roger Cramton (1969: 102-103), es probable que el jurado se identifique con el acusado: "Todos nosotros hemos pasado por eso al menos una vez, sólo que él tuvo la mala suerte de que lo atraparan".

Si bien el conductor alcoholizado, en su rol de acusado, debe luchar contra la imagen de "mal tipo" y de delincuente antisocial que de él se proyecta, también es receptor de la empatía del bebedor social (Erwin, 1965: 831 y ss., Erwin, 1976, Hollopeter, 1957: 817-830). Hollopeter, a manera de consejo a los abogados defensores, dice que si bien a muchas personas les preocupa el fenómeno de los conductores alcoholizados, y si bien existe cierta antipatía generalizada hacia el consumo de bebidas alcohólicas, la mayoría de la gente bebe alcohol. Desde su punto de vista, la cuestión de lo "seco" y lo "mojado"* todavía estaba vigente en 1957 y por eso el abogado defensor debía elegir un jurado que fuese tolerante hacia la bebida, que pudiese identificarse con el acusado: "Si el jurado, una vez seleccionado, incluye un buen número de personas que, mirando al acusado, podrían decir: 'Si yo no estoy ahí sentado, es sólo por la gracia de Dios', estamos en vías de juzgar el caso con un jurado de mente abierta" (Hollopeter, 1957, Freeman, ed., 1970: 821).

Precisamente este tema del conductor alcoholizado como desviado y el contratema que proyecta esa misma figura como un individuo frágil, promedio y sólo a veces delictivo obran en los dos niveles del proceso legal. En el nivel público de los tribunales de apelaciones, las legislaturas y los funcionarios públicos el crimen de conducir alcoholizado es justificablemente considerado como una acción que exige algo más que la respuesta que suele darse a las infracciones de tránsito: el "crimen popular" del ciudadano "común y corriente". En el nivel de los actos cotidianos de las cortes y la policía, los capítulos anteriores han demostrado que los registros de conducción rara vez son suspendidos o revocados en la primera infracción, que casi nunca se concretan las sentencias a prisión, que en numerosas instancias los cargos son reducidos a ofensas menores, y que el "castigo" típico para los conductores alcoholizados, especialmente tratándose de una primera infracción, es una multa de entre 150 y 300

* En los Estados Unidos, un condado "seco" [*dry*] era aquel cuyo gobierno prohibía la venta y el consumo de bebidas alcohólicas. Un condado "mojado" [*wet*] era obviamente lo contrario. [N. de T.]

dólares según lo decida la corte que juzga el caso. El acto jurídico de rutina ofrece del conductor alcoholizado un retrato muy diferente del propuesto por la ceremonia pública de la conducta oficial.

En su análisis dramático de la policía, Peter Manning describe procesos similares para el manejo de las discrepancias entre significados públicos y significados privados. Muchas de las fuentes de crimen y desorden están más allá del control policial. Sin embargo, en tanto agentes públicos, los policías deben ser identificados como emblemas de autoridad y control. Deben sustituir las apariencias por realidades: "Deben exhibir una unidad de propósito y de acción independientemente de los diversos estatus y roles del personal policial y de sus propias actitudes políticas, morales y personales [...] y deben, mediante el manejo de las apariencias, crear una sensación de compromiso y cumplimiento de las reglas y normas sobre las cuales sólo existe un acuerdo público 'como si'" (Manning, 1977: 18).

El estatus moral del conductor alcoholizado no es completamente inequívoco, sin embargo. Beber alcohol es tanto motivo de condena como de simpatía. Actualmente se debate en los círculos jurídicos sobre el alcoholismo crónico como pretexto para una conducta por lo demás criminal, especialmente para la ebriedad pública. Se ha escrito muchísimo sobre el tema e incluso existe un movimiento para incluir el alcoholismo dentro de los límites exculpativos legales, lugar hasta hoy ocupado por las declaraciones de insania (Epstein, 1977, Kittrie, 1971, McCoid, 1956, Room, 1978: cap. 8). Desde la perspectiva de la ley, el conductor alcoholizado es malvado –irresponsable, hedonista, antisocial, indisciplinado–. Desde otra perspectiva, es una víctima: incapaz de controlarse, con más probabilidades de lastimarse a sí mismo que de lastimar a otros. La ebriedad nos hace acreedores de privilegios y asimismo de sanciones, tanto en la ley como en la vida.⁷⁷

77 El caso "Callaway c. Hart" es un buen ejemplo. Hart era pasajero en el Central of Georgia Railway. En estado de ebriedad abrió una puerta que comunicaba dos vagones y saltó del tren en movimiento, lo cual le ocasionó heridas. La Corte Suprema de Alabama dictaminó que el ferrocarril era responsable por los daños, dado que, sabiendo que estaba ebrio, debía cuidarlo más que a un pasajero en estado de sobriedad ("Callaway c. Hart", 146 F 2d 103 [1945]). El tema de la responsabilidad por la persona ebria ha sido constante y fastidioso para la ley, análogo aunque no similar a los temas de insania y adicción a las drogas como defensas exculpativas (Dooley, 1977, Hall, 1944, Kittrie, 1971, Greenawalt, 1969, "Powell c. Texas", 392 US 514 [1968]).

Esta visión de la ebriedad como mitigadora de la culpa de los conductores alcoholizados *no* gobierna la imagen proyectada a través de la legislación, el derecho anglosajón y la aplicación de la ley. El conductor alcoholizado no cumple el rol de la víctima en la presentación dramática de su estatus legal. No es ese su estatus público.

EL SIMBOLISMO DEL ORDEN Y DEL DESORDEN

Podemos describir los contrastes de orden y desorden que el drama público de la ley pone en escena como drama de carácter moral. La lista de contrastes no es exhaustiva pero sugiere el orden fáctico y moral que la ley convalida en el nivel público.

<i>Orden versus Desorden</i>
Sobrio versus Ebrio
Seguridad versus Peligro
Social versus Antisocial
Altruista versus Hedonista
Controlado versus Descontrolado
Planeado versus Espontáneo
Obediente versus Desobediente
Sabio versus Tonto
Serio versus Frívolo
Trabajo versus Diversión

La ley castiga severamente los atributos de la serie situada a la derecha de la página. El consumo de alcohol y el estado de ebriedad sólo son consentidos si se sitúa del lado izquierdo de la lista al bebedor, dejando de lado el consumo de alcohol y la ebriedad y por lo demás respetando el límite entre esas dos series. La nitidez con que la ley traza este límite queda de manifiesto cada vez que se captura a un conductor alcoholizado, se lo obliga a viajar en el asiento trasero de un patrullero de cuyas puertas se han retirado las manijas internas, e incluso quizá se lo lleve esposado. Si no ha cometido un asesinato, seguramente ha hecho algo más "grave" que pasar un semáforo en rojo, girar a la izquierda donde está prohibido o conducir a sesenta y cinco millas por hora en una zona donde el máximo es cincuenta y cinco. Es objeto de un arrestado, no sólo de una citación.

Que circulan por la calle tantos más conductores que los efectiva o potencialmente arrestados constituye una verdad de hecho que en estas páginas hemos subrayado *ad nauseam*. Si el ritual de la legislación y las decisiones jurídicas está destinado a ese público, también reivindica a aquellos que beben y jamás conducen después de beber. El castigo al infractor es la acción ritual que da testimonio de la validez en los hechos y la moralidad de la ley. Hay muchas dudas acerca del efecto práctico de aumentar los arrestos para prevenir accidentes automovilísticos y muertes. En 1965 la aparición de patrullas especiales para casos de conductores alcoholizados en el Departamento de Policía de San Diego tuvo como corolario un marcado aumento de los arrestos, pero no produjo una disminución significativa de las muertes atribuibles al automóvil ni de las muertes que involucran la participación de ese tipo de conductores (Gusfield, 1979b). Si bien la introducción del alcoholímetro implicó en Gran Bretaña una reducción del número de muertes, su efecto no fue duradero (Ross, 1970, 1973, 1977). Si bien los países escandinavos tienen una reputación de larga data en el uso eficaz de leyes "duras", los escrutinios más recientes han demostrado otra cosa. Mis conversaciones con investigadores escandinavos en 1973 revelaron que la prueba de presencia de alcohol en sangre en las víctimas, obligatoria en los Estados Unidos, no se realizaba en Noruega, Suecia ni Finlandia. Por lo tanto, no había respaldo empírico para la popularizada idea del "éxito" escandinavo. En un análisis más exhaustivo de la información y los resultados, Ross llegó a la conclusión de que la reputación escandinava era "mítica" e infundada (Ross, 1975).⁷⁸

Puede hallarse evidencia más impactante para dudar de la función disuasiva de una aplicación cada vez más dura de la ley en la experiencia del ASAP de la NHTSA, en aquel entonces (en 1970) la Oficina de Políticas Preventivas del Alcoholismo. Su experiencia con programas para una mayor aplicación de la ley, junto con otras medidas auxiliares en 29 ciudades, fue bastante similar a la experiencia de las patrullas de San Diego. "Los proyectos del ASAP no lograron establecer relación simple alguna

78 Es necesario hacer una advertencia. En los Estados Unidos ningún estado carece de su ley de DUIA. Por lo tanto, es irrelevante la pregunta sobre si la ausencia de ese tipo de ley produciría o no un aumento en la cantidad de muertes. Las estadísticas comparativas resultan sumamente confusas debido a que los países que no hacen énfasis en el DUIA tienden, como ya señalamos en el capítulo 3, a reunir poca información acerca de las muertes relacionadas con el consumo de alcohol.

entre un incremento en la aplicación de la ley y los choques. En varias instancias un aumento de hasta el cuádruple o quíntuple de los arrestos no tuvo impacto sobre la cantidad de choques" (U.S. Department of Transportation, 1974: 23, véanse también Zador, 1976, Zylman, 1975a, 1975b).

El impacto de la ley en tanto dramatización moral de ideales culturales y públicos radica en la compresión y magnificación de los contrastes entre orden y desorden. Los escenarios de la ley y de su aplicación son testimonio de compromisos públicos. Refuerzan los sentidos de la acción. A menudo los antropólogos han interpretado los rituales de iniciación o de transición como funcionales al cambio de rol o a la preservación de la solidaridad en la sociedad. Consideran que aportan soluciones a importantes anomalías y contradicciones en la cultura, dado que facilitan el pasaje de un estatus a otro (M. Douglas, 1966, Young, 1965, Van Gennep, 1960 [1909], V. Turner, 1969). Young sugiere que esta función se concreta mediante una intensificación que es a su vez posibilitada por la dramatización. Son ritos de intensificación que "dramatizan y por lo tanto clarifican el sentido que el grupo mantiene" (Young, 1965: 157). Si bien las ceremonias pueden reforzar el sentido tanto en las sociedades modernas contemporáneas como en las sociedades primitivas, es más probable que las ceremonias descritas por los antropólogos constituyan una guía de la conducta privada en las sociedades primitivas y no en las modernas. Ese es el punto central de nuestro análisis. No obstante, la percepción de la ceremonia jurídica como intensificadora de la actitud pública —aquello que G. H. Mead denominó "el otro generalizado"— es una perspectiva que resultará valiosa en lo que queda de este capítulo.

Dos comentaristas arrojaron luz sobre este orden ceremonial. El análisis que hace Émile Durkheim de las normas legales lo llevó a concluir que la disposición a castigar a los criminales era necesaria para el orden social como un medio de mantener el respeto por la ley y la moral. El crimen demuestra que la obediencia a la norma no es universal. La anomalía del crimen amenaza la unanimidad de la cual las normas derivan su autoridad, dice Durkheim. El castigo es esencial para que esa autoridad sea restaurada (Durkheim, 1947 [1895]: 96 y ss., Gusfield, 1963a: 111-113).

La actitud de Kenneth Burke hacia la función del castigo, que él denomina "chivo expiatorio", es similar. Burke entiende el ritual público como una purificación de quien oficia el sacrificio, merced a su identificación con la presunta maldad del sacrificado. Quien castiga transfiere al chivo expiatorio su propia impureza y es purificado por la expiación vicaria del sacrificio. La purificación de quien castiga es tan significativa

como los efectos disuasivos generales del castigo sobre los potenciales infractores de la ley (Andenaes, 1966): "Los criminales, sean reales o imaginarios, pueden así servir como chivos expiatorios en una sociedad que se 'purifica a sí misma' condenándolos mediante su 'indignación moral'" (Burke, 1945: 406).

En ambas teorías, como hasta ahora en mi propio análisis, la promulgación de la ley no sirve tanto a su efectividad utilitaria como a los significados culturales de la conducta. En la obra de Manning (1974, 1977) la policía representa la presencia visible de esos significados; significados que siempre son un poco ficticios y problemáticos, pero que no obstante se preservan. Incluso cuando viola la ley, el delincuente, el infractor, puede aceptar y usualmente acepta que su acción tiene el significado de un delito. Esta es la gran diferencia entre los delincuentes y los revolucionarios (Skyles y Matza, 1957).

Una observación extraída del trabajo de campo con la fuerza policial metropolitana puede ilustrar este principio. Mientras hacia el mediodía patrullábamos, junto con un oficial de la división a cargo de esa tarea, una calle de la ciudad, nuestro derecho de paso fue interceptado por un vehículo que cruzó la intersección desde una calle lateral. El conductor era un hombre negro de mediana edad, vestido con saco, chaleco y camisa deportiva. Hablaba bien y tenía modales agradables y complacientes. Admitió haber bebido unos pocos tragos, dijo ser veterano de Vietnam y agregó que había sido herido en combate y no podía caminar bien; de ese modo explicó su poca disposición para hacer la prueba física de sobriedad, aunque después la hizo. Aparentemente se encontraba bajo los efectos del alcohol (después tuvo una medición más baja, de 0,21, en el alcoholímetro). No fue esposado y no protestó por el arresto. En un momento dado dijo: "De acuerdo, me atraparon". Ya en el patrullero, preguntó por el posible castigo. El oficial de policía, que era caucásico, le dijo que, al ser una primera infracción, el juez probablemente se mostraría indulgente. El infractor dijo que no quería indulgencia; si lo atrapaban, lo atrapaban. Así nos enteramos de que era un marino de carrera, con dieciocho años de servicio en la Armada. Le preocupaba el efecto de su arresto sobre su carrera militar. Después de la prueba del alcoholímetro, el oficial me dijo que, puesto que el infractor había cooperado tanto, vería qué podía hacer por él y por lo pronto no reportaría que era militar sino un desempleado.

Esta no es una instancia atípica del valor que la policía otorga a la aceptación de su autoridad (Skolnick, 1966). Desde un punto de vista estructural, es una manera de volver más fácil y menos peligrosa la tarea

policial. Desde una perspectiva cultural, como la que adoptamos aquí, ejemplifica cómo las dos partes involucradas —el policía y el infractor— comparten el significado de la norma respecto de los conductores alcoholizados, y demuestra la buena disposición del "chivo expiatorio" a cooperar en la dramatización del cumplimiento de la ley. No estoy analizando motivos o sentimientos sino acciones, y los sentidos de esas acciones. (Otros ejemplos, y yo los he visto, en los que el infractor abusa verbalmente del policía por haberse "metido con él" contrastan con la solícita aceptación de la autoridad en este caso.)

En el nivel público, las leyes que rigen el fenómeno de conducir alcoholizado parecen suscitar mayor consenso. "Nadie está contra la mano dura para los conductores alcoholizados. Es como estar a favor del pastel de manzanas y la maternidad", nos dijo un capitán de policía. Incluso las disputas legales ante los tribunales de apelaciones consisten casi enteramente en determinar si la evidencia es correcta o incorrecta, pero casi nunca se preguntan si es correcto castigar con mayor severidad el conducir alcoholizado que otras infracciones de tránsito.

LA LEY COMO ORDEN SOCIAL NEGOCIADO

Las dificultades de las teorías funcionales como la de Durkheim surgen cuando abandonamos los edificios públicos y salimos a la calle con la policía u oímos los relatos de los abogados. En los edificios públicos la ley tiene consistencia y finalidad. Las dos columnas con listas de atributos correctos e incorrectos están claramente separadas, y también está claro quiénes son los emisores de la ley y quiénes sus receptores. No ocurre lo mismo cuando salimos del ámbito público rumbo a los eventos rutinarios del accionar cotidiano. Allí la consistencia en la aplicación de la ley brilla por su ausencia, la conexión entre acto, arresto y castigo es inestable, el tratamiento dado al infractor es menos condenatorio, y todo el proceso es tanto menos penal en sus significados.

Resulta útil pensar que la ley abarca ambos aspectos, no como un sistema de autoridad que estructura un patrón normativo de reglas y castigos, sino como un orden social negociado en que la flexibilidad, el compromiso y la resistencia existen en todos los niveles: "Las instituciones religiosas y jurídicas, entre otras, sólo dejan de ser paquetes de reglas muertas o frías cuando son vistas como fases de los procesos sociales, como patrones dinámicos correctos desde un principio" (V. Turner, 1974: 37).

Los sociólogos de la ley han señalado desde tiempo atrás que el estudio de la ley corporizada en los actos legislativos y las decisiones del derecho anglosajón conlleva una descripción sumamente imprecisa de lo que ocurre en el accionar de la policía, las actuaciones de los abogados, o los acontecimientos del día a día en los juzgados y entre los jueces de instrucción. La ley pasa a integrar la negociación entre las diferentes partes del proceso legal y es ignorada o reinterpretada de acuerdo con las necesidades organizacionales y los intereses específicos de aquellos que están involucrados en su implementación.⁷⁹ El impacto de la presentación pública de la ley sobre los eventos jurídicos de rutina y el impacto de ambos sobre el comportamiento siguen siendo el problema central de la sociología del derecho (Abel, 1973).

Este problema, el de la "brecha" entre los niveles de la ley, ya fue descrito en el capítulo anterior, cuando relaté cómo la conducta de conducir alcoholizado desemboca en arresto, condena y registro del evento. Lo que describí allí fue un proceso disciplinado cuyos resultados se debían a negociaciones entre significado y acontecimiento antes que a una implementación consistente y directa de una regla claramente formulada y una instancia de violación claramente percibida. Esta perspectiva del orden social como algo negociado en forma constante no es exclusiva de la ley ni de este libro. Conforman una perspectiva generalizada de la conducta social que es compartida por muchos científicos sociales.

Cuando estuve en un tribunal procesal penal en El Cajón, San Diego, o en otras jurisdicciones, me sorprendió la vestimenta común, informal de los acusados. La corte es un intento de investir a la ley con los accesorios rituales de la sacralidad. La ceremonia de ponerse de pie cuando entra el juez, las túnicas y los tratamientos de respeto no faltan. Los estantes colmados de libros de leyes que tapizan las paredes vuelven manifiesto el concepto de reglas promulgadas. Los trajes, las corbatas y los colores opacos de las camisas de los abogados y los vestidos insulsos de las abogadas y el personal de la corte prolongan la impronta de seriedad y exteriorizan su carácter especial. Los acusados se destacan por su aspecto informal. Rara vez visten traje y corbata. Las camisas *sport* abundan, los *jeans* están a la orden del día, e incluso se ven camisetas sin mangas. Las mujeres usan pantalones *casual*. En el sur de California son

79 Al respecto, la literatura especializada es muy amplia. La antología de Friedman y Macaulay (1977) es un excelente compendio de materiales típicos. Sobre observaciones generales y bibliografía especializada, véanse los artículos sobre leyes en la *Enciclopedia de Ciencias Sociales* (1968).

pocos los detalles que diferencian a un acusado de alguien que asiste a una fiesta o una cena informal o va a trabajar. No parecen pensar que la corte sea un lugar sagrado en sus vidas.⁸⁰

Aquí, como en todas partes, es necesario diferenciar dos aspectos: el estructural y el cultural. Estructuralmente influyen en la negociación el poder relativo y las necesidades organizacionales de los participantes. Por ejemplo, la decisión de procesar a alguien por un cargo específico se verá afectada por la habilidad del acusado para crear problemas organizacionales para la fiscalía por haber llevado el caso a juicio (Cloyd, 1975). Los "hechos" del caso son importantes pero no lo gobiernan. Las cortes, los abogados y la policía tienen su propio grado de poder e interés, que a su vez ayuda a configurar los resultados obtenidos a escala municipal en un tratamiento menos severo para el conductor alcoholizado del que aparentemente le prodigaría la ley en un nivel más alto. Estas consideraciones también son válidas para otros tipos de casos, tal como lo indican diferentes estudios (Blumberg, 1967a, 1967b, Levine y Becker, 1973).

Desde una perspectiva cultural, el nivel de aplicación de la ley que rige sobre los casos de conductores alcoholizados es un ritual de ascenso. Un juez de una ciudad pequeña me dijo que siempre les da un duro sermón a los infractores que por primera vez incurren en esa falta, pero que luego se muestra indulgente en el castigo. En las grandes cortes municipales ni siquiera reciben un sermón. El proceso se vuelve rutinario: cada acusado tiene entre un minuto y un minuto y medio ante la corte penal procesal en la ciudad de San Diego. Los resultados de la "infracción de tránsito" y el carácter azaroso y no representativo del arresto policial ofrecen al espectador algo distinto de la condena contra el "borracho asesino" que proponen los medios de comunicación masivos, la legislación y el derecho anglosajón. Conducir alcoholizado deja de ser un crimen para convertirse en un "crimen popular". Muchos jueces, policías y hasta fiscales han dado voz a esto en declaraciones similares a la anteriormente

80 Podría objetárseme que he visto sólo a los acusados menos pudientes, dado que los pudientes son representados por sus abogados. Tal vez sea cierto, pero la gran cantidad de procesos penales y la amplia gama de renta entre los conductores alcoholizados no sugiere un grupo homogéneamente golpeado por la pobreza. Las bodas, los funerales y otras ocasiones sacralizadas, aunque a menudo se destacan por el uso de atuendos más informales que en otros lugares del país, se caracterizan—incluso en California—por la particular atención a la vestimenta, que consideran una manera de demostrar el carácter ritual de la ocasión.

citada, en que alguien decía que “nos pasó a todos alguna vez y que ese pobre diablo había tenido la mala suerte de que lo atraparan”.

La aplicación de la ley que rige los casos de conductores alcoholizados, tal como lo he estudiado, culmina en un ritual de redención mediante la redefinición. Se trata de una redefinición que implícitamente posibilita la aparición de la otra cara de la moneda de la criminalidad: la naturalidad del juego, la espontaneidad, el peligro, la estupidez y lo antisocial. Reduce la desviación del conductor alcoholizado y lo devuelve a la comunidad, un poco vapuleado pero no obstante intacto.

LA LEY COMO PERFORMANCE CULTURAL

Lo que intento hacer con este análisis es considerar la conducta, incluso la conducta escrita en las leyes, como una “performance cultural” y examinarla, no por su consecuencia estructural en términos de resultados y conclusiones, sino como una encarnación de sentido y definición para mí y, siempre y cuando yo pueda hacer inferencias basadas sobre la observación y la interacción, para los participantes.⁸¹ Vistos como performances culturales, los dos niveles de la ley constituyen dos significados divergentes de conducir alcoholizado y conllevan dos concepciones divergentes del orden social. Esta dualidad es el núcleo de mi análisis y deberá ser probada más adelante. En este nivel ceremonial, la ley considera el consumir alcohol como una forma de conducta peculiarmente significativa, moralmente más condenable que los lapsus “ordinarios” de la conducta de manejo correcta. En niveles más rutinarios ese carácter disminuye, si es que no desaparece del todo.

LOS DOS NIVELES DE ORDEN SOCIAL

En su ensayo “El arte de Donald McGill”, George Orwell indaga el género de las postales cuasipornográficas en Inglaterra: las que hacen humor con las mujeres pechugonas, la impotencia masculina y los impulsos humanos de quebrantar al menos once de los Diez Mandamientos. Orwell

señala que esa clase de humor expresa el lado oscuro de los seres humanos: todo lo que tienen de perverso, desagradable y no socializado o insociable. Los postulados sociales sólo reconocen lo heroico, lo desinteresado, lo altruista y lo noble, y clausuran el lado oscuro:

Los dos aspectos, la noble estupidez y la sabiduría vulgar, existen codo a codo en casi todos los seres humanos. Si pudiera mirar dentro de su propia mente, ¿quién diría que es usted... Don Quijote o Sancho Panza? Es casi seguro que ambos. Una parte de usted desea ser un héroe o un santo, pero otra parte de usted [...] es su yo extraoficial, la voz de la barriga que protesta contra el alma. [...]

La sociedad siempre ha tenido que exigir un poco más a los seres humanos de lo que obtendrá en la práctica. Tiene que exigir inmaculada disciplina y sacrificio de sí; debe esperar que sus súbditos trabajen duro, paguen sus impuestos y sean fieles a sus esposas; debe dar por sentado que los hombres piensan que es glorioso morir en el campo de batalla y que las mujeres anhelan agotarse pariendo niños. Todo lo que se llama literatura oficial se fundamenta en esos supuestos. [...] Pero el otro elemento del hombre —ese adúltero cobarde, perezoso y evasor que vive dentro de todos nosotros— nunca puede ser eliminado del todo y de vez en cuando necesita hacerse escuchar (Orwell, 1954: 120-122).

El foco que Orwell hace sobre las dualidades ya se ha tratado, de una manera u otra, en diferentes partes de este libro: cuando debatimos la distinción entre diversión y trabajo, la ambivalencia de la actitud del estadounidense promedio hacia la bebida, y los modos indulgentes o severos de hacer cumplir la ley. El tema de las dualidades en la cultura y en la estructura social ha cobrado importancia durante los últimos años en los trabajos de los antropólogos simbolistas, especialmente los de Victor Turner (1969, 1974, 1977). Turner describe una dualidad cultural básica entre las normas jerárquicas e institucionales, a las que denomina *estructura*, y las normas de respuesta íntima y personal, la *communitas*. La estructura define el orden social en términos de diferenciaciones. Aquellas normas que destacan el carácter gregario y la igualdad de los seres humanos remiten a la *communitas* y a veces a la *antiestructura*. Orwell interpreta muchos rituales primitivos africanos como mecanismos por cuyo intermedio los impulsos desintegradores son integrados y se re-

81 El concepto de “performance cultural” deriva del trabajo de Milton Singer sobre el hinduismo en la India moderna. Lo utiliza para describir la unidad de su observación, incluidos tanto los rituales y festividades religiosos como las obras de teatro, conciertos y conferencias seculares (Singer, 1972).

taura el orden social. Su obra ha influido en mí de modo intenso, tanto porque señala en forma directa métodos para analizar el contenido cultural de las actuaciones públicas como porque indirectamente orienta a considerar algunas diferencias cruciales entre el ritual primitivo y el ritual moderno.

Volvamos ahora a la caracterización del conductor alcoholizado como "borracho asesino". Es una imagen que implica hostilidad social, auto-indulgencia flagrante, falta de previsión y temeridad. Lo cierto es que tanto el hombre sobrio como el ebrio que reconoce que su ebriedad es social y mecánicamente peligrosa aceptan las "reglas del camino". En el nivel de la acción pública, la ley le atribuye al conductor alcoholizado un grado más alto de hostilidad hacia el prójimo así como la capacidad de amenazar las vidas de otros por indulgencia con su propio placer. Carece del autocontrol y la disciplina que configuran el carácter moral. Es deficiente de una manera más merecedora de condena y castigo que otros infractores de tránsito.

ORDEN NATURAL Y ORDEN SOCIAL

Esta distinción entre formas de infracción de tránsito implica una cosmología, un sistema de pensamiento que permita comprender eventos de otro modo inexplicables. Los accidentes automovilísticos figuran entre los episodios más amenazantes que los seres humanos deben afrontar a diario en la vida moderna. La explicación involucra las mismas cuestiones de teodicea religiosa que han preocupado a los seres humanos incluso antes de Job. El individuo siempre se preguntará: ¿Por qué yo? ¿Por qué *mis* seres queridos? Pero esas mismas preguntas pueden extenderse a una unidad más amplia y menos personal. Una respuesta podría ser que es la voluntad de Dios: no es precisamente una respuesta consoladora o peculiarmente aceptable en una época que pide explicaciones más seculares de los acontecimientos. La ocasión, la suerte, la selección del azar también pueden tener cabida, y a veces la tienen. Pero eso genera un mundo en que la previsión, el pensamiento y la precaución son inútiles, un mundo en que buenos y malos sufren por igual sin el solaz del Dios de Job, ni siquiera como hipótesis nula.

En la ley aparecen al menos dos motivos para el "accidente". La infracción de tránsito rutinaria es producto de la negligencia y el descuido, del desprecio "humano" por las normas, de los malentendidos. Si existe un defecto moral, es menor. El segundo motivo, conducir alcoholizado, tiene otro estatus. Explica los accidentes automovilísticos como un re-

sultado del Mal, de un doble defecto moral: el beber alcohol, sumado al carácter antisocial. El carácter público de la ley sobre este fenómeno subraya y sostiene esta percepción de la naturaleza individualista de los accidentes automovilísticos, así como el carácter moralmente defectuoso del conductor alcoholizado. En un mundo donde las acciones individuales cuentan, donde el bien y el mal afectan la vida, pensamos que si pudiéramos asegurar un carácter moral adecuado el mundo sería un lugar seguro. Esto conlleva una fuerte creencia en la posibilidad de comprender el mundo y el lugar que en él ocupa la ley moral.

En su intento de erradicar la conducción peligrosa, la institución de la ley consagra un postulado sobre el orden natural y el orden social. Los "accidentes" pueden disminuir si se impone a la gente un estándar adecuado de conducta social. La muerte y las lesiones no son una consecuencia natural de utilizar el equipamiento técnico que la propia humanidad ha desarrollado, tampoco el precio que pagamos por el progreso. Es necesario propiciar un orden social, y no un orden natural donde los accidentes son el acompañamiento inevitable de la conducta "normal". Los pueblos primitivos deben poner a tono con la naturaleza su comportamiento para obtener su ayuda. Los pueblos modernos deben alinear al individuo con el orden social, deben mantener claras las fronteras entre comportamiento correcto y comportamiento incorrecto para evitar el mal y obtener seguridad.⁸²

La distinción en el castigo y el lenguaje condenatorio que se aplican al conductor alcoholizado y al infractor de tránsito común y corriente se fundamenta en el retrato del primero como un individuo moralmente desviado: no es un hombre común y por tanto no es moralmente adecuado. El exceso de velocidad, el acto de conducir un automóvil mal equipado, la inexperiencia, la vejez, el acto de adelantarse donde no se debe—independientemente de que las personas sobrias causen accidentes automovilísticos y muertes—no se consideran defectos morales de gran magnitud. Se los considera como algo que los otros automovilistas o peatones pueden anticipar sin inconveniente por tratarse del orden común

82 En su estudio y análisis sobre la regulación de la conducta sexual—respecto de adulterio, violación del celibato e incesto—en las sociedades con Estado y las sociedades sin Estado, Yehudi Cohen traza una distinción significativa. Las sociedades sin Estado consideran que la conducta antisocial interfiere con el orden natural del universo. Las sociedades con Estado utilizan la ley para expresar la autoridad del Estado sobre el orden ante el cual el individuo es responsable, cualquiera sea su grado de conformidad (Y. Cohen, 1969).

de la naturaleza. Esa distinción me recuerda una conversación que sostuve con un miembro del Partido Prohibicionista. Cuando hablábamos acerca de si el alcoholismo era un síntoma de problemas psicológicos subyacentes, señalé que si el alcoholismo fuera erradicado sería suplantado por algún otro síntoma. A lo cual me respondió: "Algunos síntomas son mejores que otros". La ley de DUIA respalda esta perspectiva acerca del alcohol; la creencia en la peculiar inmoralidad del consumo de alcohol lo distingue de otras cualidades del conductor o del vehículo también asociadas con accidentes y muertes.

Analizando algunos tópicos de la ley acerca de los conductores alcoholizados, David Scholl escribe: "El único medio eficaz de eliminar significativamente la presencia del conductor alcoholizado es convencer al público de que conducir después de haber bebido más de la cantidad permitida de alcohol es *impensable*" (Scholl, 1969: 261). Precisamente este proceso de volver impensable lo pensable constituye el impacto moral de la ley. La performance cultural que constituye la ley en los claustros judiciales [*public halls*] afecta los significados públicos, los significados que puede esperarse que los otros compartan.

En otro nivel de la ley, el de los eventos rutinarios de control de su aplicación por parte de la policía y las acciones de las cortes, puede verse la otra cara de la moneda. Un juez lo expresó cuando dijo que conducir alcoholizado era una cuestión de actitud policial. Luego explicó lo que quería decir con eso: según él, el ser arrestado o no por DUIA dependía de dónde y cuándo patrullaba la policía, y también de su disposición a detener un auto, realizar las pruebas correspondientes y proceder al arresto. Desde esta perspectiva, el conductor alcoholizado a quien se arresta es sólo uno de los muchos que andan por allí. Sólo tuvo la mala suerte de que lo atrapasen: es el verdadero "chivo emisario". Su infracción de tránsito puede ser menor, e incluso no estar relacionada con una conducción deficiente. Su prontuario de conductor casi nunca es peor que el de otros, y a menudo padece la presuposición de carácter moralmente defectuoso y criminalidad.

Visto bajo esta luz, el infractor DUIA no se diferencia mucho del infractor de tránsito ordinario. Ni fáctica ni moralmente es tan desviado, tan autoindulgente y tan socialmente hostil para merecer ese implacable tono reprobatorio con que lo retrata la ley. Y una corte atareada y compleja en cuanto a su organización no puede darle "la dimensión completa de la ley". Se lo define en términos de situaciones, no en términos de un conjunto ideal de significados construidos por una ley abstracta. En la ciudad de San Diego, cuanto más alto sea el nivel de

alcohol en sangre o cuanto más frecuente o reciente sea la infracción, más alta será la sentencia. Pero en cualquiera de los casos tanto el piso como el techo son bajos.

Después de todo, que el acto de conducir alcoholizado resulte en un accidente o incluso en un arresto es un caso excepcional entre las numerosas instancias involucradas en la conducción de un automóvil. La mayoría de las veces el conductor logra controlar la situación sin exponerse a riesgos. Una investigación que tengo entre manos me hace creer que, para muchos conductores, su prolongada experiencia en conducir alcoholizados genera que la afirmación "yo puedo controlarlo" les resulte confiable y creíble. Los bebedores suelen distinguir aquellas instancias y situaciones en que se sienten incompetentes para conducir y a menudo renuncian al volante cuando otros así se lo indican. Los infractores arrestados pueden señalar las circunstancias que distinguen la situación de arresto de sus experiencias "normales" como conductores alcoholizados. Existe la posibilidad de que lo que ocurre en la experiencia de los conductores constituya instancias de conducir alcoholizados competentemente, que contrastan con instancias en que lo hacen de modo incompetente.⁸³

Si bien estos resultados son producto de negociaciones, el infractor DUIA todavía no puede darse el lujo de ser optimista; aunque cabe resaltar que su retrato es más halagador y más parecido al del Cadacual que al de Mefistófeles. Aunque tal vez no se vea obligado a pasar la noche en la cárcel en San Diego, probablemente se sentirá avergonzado al tener que llamar a un amigo o un familiar para que lo lleven de regreso a su casa. Ha sido apercebido y tal vez se vea forzado a tomar clases. La negociación implica un toma y daca, un tira y afloja entre los niveles de la ley, y no sólo indiferencia. Sin embargo, el infractor todavía puede declarar que no ha sido encarcelado, que nunca fue arrestado por nada que no fuera una infracción de tránsito.

EL MITO DEL ORDEN SOCIAL

Los científicos sociales están acostumbrados a pensar la política como una interacción de grupos. Los análisis de la aplicación de la ley por parte de la fuerza policial y los procesos de los juzgados sugieren que la

83 La investigación referida se realizó con una beca de la NSF (SOC77-18 068), de la cual soy el investigador principal. Está basada en una etnografía de bares y tabernas y en entrevistas con infractores condenados por DUIA. Fue incluida en *The World of the Drinking-Driver* (Gusfield y otros, 1979).

visión más benigna del conductor alcoholizado no consigue audiencia en los despachos gubernamentales, pero sí en los tribunales de rutina. El mayor disenso público suscitado por la legislación respecto de los conductores alcoholizados y su aplicación se fundamentó en posturas relacionadas con las libertades civiles en torno al derecho de retener evidencia autoincriminadora ("Breithaupt c. Abrams", 352 U.S. 432 [1957], "Schmerber c. California", 384 U.S. 757 [1966], Erwin, 1976, Murray y Aitken, 1972). El estatus delictivo del conducir alcoholizado, en tanto se diferencia del comportamiento de conducir que puede o no estar conectado con ese fenómeno, no está en cuestión aquí.

Sin embargo, los valores del conductor alcoholizado no son escuchados en el nivel de las políticas legislativas y la ley de apelaciones. Él no constituye un grupo de interés, aunque los grupos de bebedores de alcohol suelen ser influyentes. Una actitud alternativa en relación con el riesgo y una aceptación ponderativa antes que renuente del consumo de alcohol y de la diversión no encuentran lugar en el orden público. Su única política es la política de la situación; su sola esperanza radica en la capacidad de crear conflictos organizacionales, de apelar a los individuos desde su persona particular, o de volverse beligerante y resentido.

Considero que esto es una continuación del proceso político porque la interacción de poder e influencia todavía pesa sobre las acciones del gobierno. No obstante, es una política coyuntural. No se orienta hacia una regla general, sino hacia su implementación. Como la política en los niveles más altos, garantiza la expresión de valores e intereses que compiten entre sí. Por eso la ética del trabajo serio y la ética de la diversión frívola terminan chocando.⁸⁴

Los dramas públicos de la legislación respecto de los conductores alcoholizados, los casos de apelaciones y las exhortaciones de los medios masivos de comunicación exhiben un consenso categórico acerca del estatus moral del DUIA. El DUIA no es un "infractor de tránsito normal". Los dramas públicos son una negación tácita de la situación de conflicto, tanto en el interior de la psiquis del conductor como entre

los componentes de trabajo y diversión en una sociedad tecnológicamente individualista. Sostienen nuestra creencia en un orden moral en el que pueden obtenerse soluciones a los problemas, y en un orden natural que no es impermeable al control de la ciencia y del Estado. Ocultan el hecho de que esa creencia es impuesta por una autoridad. También ocultan el hecho de que la obediencia a la autoridad es una ilusión.

Mediante esta consistencia y este consenso presupuesto el proceso legal define y describe una "sociedad": un conjunto de personas involucradas en un conjunto de relaciones ordenadas y predecibles. Mediante su certidumbre y su uniformidad el proceso legal enuncia, en el nivel público, un mundo disciplinado en que la transgresión de los preceptos morales lleva al peligro y al desorden. Nos presenta un mundo ficticio claro, comprensible y regido por directivas morales. Con el mito del "borracho asesino" provee una metáfora que permite a cada individuo evaluar su ambiente. Invocada con regularidad, la ley de DUIA es un ritual visible en que la concepción de una naturaleza y una sociedad disciplinadas es persistentemente restablecida como la visión pública, compartida y consensuada de lo que es real y fáctico.

La índole ficticia de ese mundo no es poco importante. Hace más de cincuenta años, el novelista y crítico norteamericano Floyd Dell afirmó que las novelas no realistas eran similarmente necesarias. Los cuentos de hadas, escribió Dell, no les cuentan a los niños cómo es *en realidad* el mundo, pero los educan ofreciéndoles un mundo emocionalmente comprensible que los ayuda a explicar sus sentimientos hacia cuestiones tales como la amistad, la ambición y el heroísmo. "No podemos aprender la vida al vivirla: debemos tener alguna clase de idea acerca de ella que nos permita digerir nuestras experiencias a medida que las vivimos". Lo mismo vale para los adultos. Leemos novelas por el mismo motivo por el que alguna vez leímos cuentos de hadas: "Queremos saber más acerca de nuestra relación con el mundo. Pero empáticamente no queremos el material en bruto de la vida; queremos la vida vuelta emocionalmente inteligible, y eso sólo puede efectuarse mediante un proceso de simplificación y ordenamiento" (Dell, 1922).

El carácter ficticio de la realidad moral y cognitiva que la ley sostiene reviste un significado fundamental para la conducta porque legitima el relato, la narrativa, la historia del conductor alcoholizado, del borracho asesino y la víctima inocente. Por ser un acto público —un acto visible, persistente, oficial y presuntamente poderoso—, la ley confiere validez a la ficción de una organización social disciplinada a la que luego se podrá

84 Una analogía que ha influido mucho sobre mi trabajo es la experiencia de la sociedad india en la década siguiente a la independencia del país. Como no tenían poder para influir sobre las políticas públicas bajo el dominio británico, los indios aprendieron a alcanzar sus objetivos influyendo sobre la administración a través de las relaciones personales y el soborno. Después de la independencia continuaron evitando la posibilidad de alcanzar sus objetivos mediante presión política, porque preferían influir sobre situaciones particulares (Weiner, 1962).

recurrir para vivir la vida cotidiana. Sólo a partir de la construcción del mito de la sociedad puede resultar creíble la desviación del conductor alcoholizado.

Es la sociedad la que confiere su estatus paradigmático al mito. Al plantear y replantear el modelo abstracto del conductor alcoholizado tanto en términos cognitivos como en términos morales, el aparato de enunciación de la ley —el poder legislativo, el poder judicial y la policía— fortalece la creencia en el mito particular. El mito se transforma, para el público, en un *hecho* del orden social. Con esto quiero decir que el ritual de la ley expresa la sensación de que el mito del conductor alcoholizado como objeto moral es compartido por otros. La enunciación de la ley, actuando en el ámbito público, fortalece sus propios presupuestos sobre lo que se comparte o se considera correcto, instaurándolos como condiciones necesarias del orden social compartido. En este sentido, la ley crea nuestra imagen de la sociedad.

Y las interpretaciones funcionales de la sociedad lo han aceptado de manera implícita. Han sugerido que los procesos legislativos y judiciales operan de maneras que mitigan y suavizan el conflicto, sobre todo cuando es evitable. Así, al analizar la importancia simbólica de los casos relacionados con la Primera Enmienda, Rozann Rothman escribe: “Las expectativas agudamente divergentes se ven modificadas y las ambigüedades de creencia y percepción, que son fuente y motivo de la controversia respecto de esa enmienda, quedan enmudecidas. Los precedentes legales y la terminología y el ritual jurídicos rodean la controversia, suavizan el impacto de la pasión y contribuyen a sostener una compleja interrelación de creencias y percepciones divergentes” (R. Rothman, 1978: 78).

Como elemento de producción de cultura, la ley tiene un contenido estilizado. Sus formas siguen un patrón, analizado en el capítulo 4, y sus modos de enunciación y promulgación constituyen un molde abstracto para imprimir reglas de orden público. Este es el aspecto ritual del proceso legal. Las reglas legales son las únicas reglas públicamente admisibles. La posibilidad de concebir un conflicto respecto de la legitimidad de conducir alcoholizado, o los estilos de vida y los valores que ese conflicto podría entrañar, es expulsada de los ámbitos de debate público. En una de mis historietas favoritas, *Miss Peach*, la maestra les dice a sus alumnos que la semana siguiente les darán una clase sobre delincuencia juvenil. “Oh”, dice uno de los niños del jardín de infantes, “¿será a favor o en contra?”. No hay lugar para estar “a favor” de los conductores alco-

holizados en los foros públicos; la cuestión no entraña conflicto alguno en ese nivel.

No obstante, como hemos demostrado, el conflicto surge en relación con las acciones coyunturales específicas donde los intereses humanos, las contingencias organizacionales, las ambigüedades de percepción y otros estándares morales intervienen entre la idealización postulada por la mitología abstracta y el ritual y la especificidad y la facticidad del aquí y ahora. Si bien esta discrepancia parece corrupta o ilegítima, es parcialmente inherente a la naturaleza del carácter universal y abstracto de la cultura pública.

Como mito y como ritual, la ley acerca de los conductores alcoholizados dramatiza la existencia de una sociedad donde existe un orden moral; es decir, un conjunto de estándares que operan universalmente. Hay un estándar público que porta un aura de autoridad y legitimidad. En ese orden moral, la peligrosidad de conducir alcoholizado no tiene el mismo sentido que la peligrosidad de las imperfecciones y los riesgos de la conducción “normal”. Conducir alcoholizado es un lapsus moral, la acción de una persona defectuosa que no respeta ni obedece los límites que distinguen entre actos culturales liberadores legítimos e ilegítimos. Esa persona comete el pecado de no ser racional respecto del comportamiento irracional.

Precisamente en ese punto mi perspectiva diverge más significativamente de la perspectiva funcional y también me resulta menos útil el trabajo de los antropólogos sociales para describir y analizar las sociedades modernas. A mi entender, el énfasis de las sociedades modernas está en la esfera pública, concebida como diferente de la esfera rutinaria de los actos coyunturales. La ley acerca de los conductores alcoholizados es un drama sobre un mundo moral y cognitivamente disciplinado. Crea ese mundo, y en ese sentido introduce el proceso de control social. Establece una sociedad para la cual el conductor alcoholizado es un individuo fáctica y moralmente desviado. De ese modo dota de sentido al mundo. La relación de esa ley con la conducta es una cuestión problemática, empírica. Un nivel de actividad y comprensión no excluye al otro, pero ambos están analíticamente separados y siguen distintas directivas.

Este análisis de la ley y el drama público parece similar a la concepción que Victor Turner tiene del ritual como algo que expresa la unificación de tema y contratema en las culturas. En mi caso no es así —es totalmente lo opuesto— y la distinción es esencial. Para Turner, como para muchos otros antropólogos, las acciones rituales (“performances culturales”) son expresiones de conflictos latentes que se resuelven precisamente a través

de la acción ritual. Mediante los rituales, escribe Turner, "las personas son inducidas a querer hacer lo que deben hacer. En este sentido la acción ritual es afín al proceso de sublimación [...] la conducta simbólica 'crea' la sociedad con propósitos pragmáticos: incluyendo en ella tanto la estructura como la *communitas*" (Turner, 1974: 56).

Tres distinciones significativas hacen que el funcionalismo de la perspectiva de Turner sea menos aplicable a los avatares de la vida moderna. Primero, las sociedades modernas están constituidas por grupos altamente diferenciados cuyas experiencias, categorías de juicio y criterios morales, así como sus intereses económicos y materiales, conducen al conflicto. La alternancia de temas y contratemas existe, tanto entre los distintos grupos como dentro de cada uno de ellos, pero casi siempre porque los plantean comunidades separadas y en conflicto. En la "sociedad" pluralista moderna el orden absolutista es ficticio, problemático y, a menudo, ilusorio. Es aquello por lo cual trabaja la ley, no aquello dentro de lo cual opera.

Segundo, la similitud de participación y observación que los antropólogos dan por sentada en el ritual brilla por su ausencia en la vida moderna. Sólo los católicos participan en la misa; sólo los judíos celebran el día del perdón. Si yo considerara todo el proceso legal como una trama infinita, una performance cultural única, estaría ignorando el hecho de que la ley —el nivel más alto de los actos— no es la experiencia de un importante segmento de la población. Esas personas están al tanto del fenómeno de conducir alcoholizado; por ejemplo, saben que va contra la ley de una manera distinta que una infracción de tránsito casual. Pero son un conjunto de bebedores y no bebedores, de conductores y no conductores, la mayoría de los cuales jamás serán arrestados en tanto conductores alcoholizados ni estarán cerca de aquellos que lo han sido; algunos jamás experimentarán el acto de conducir bajo los efectos del alcohol, aunque esto es menos cierto para el DUIA que para otros crímenes. Su conocimiento del carácter de "la ley" es vicario y puede requerir, inclusive, de estudios especiales. La "sociedad" en su conjunto no participa de la misma manera ni tampoco al mismo nivel.

Este problema de los dos públicos está, precisamente, implícito en gran parte de los estudios sobre los impactos legales. En el famoso poema de W. H. Auden, sólo los jueces dicen "La Ley es Ley". Los sociólogos, los científicos políticos, los abogados y la policía saben que no es así. Los jueces también pueden saber que no es exactamente así, pero no siempre actúan frente al mismo público como ocurre en el caso de los profesionales del Derecho y de los que vigilan el cumplimiento de las leyes,

quienes día a día están en contacto con el crimen y la delincuencia. Esta es la tercera distinción.

Tanto la ley como la ciencia construyen un mundo de reglas y valores universales y abstractos. Ese es disciplinado y predecible, inteligible y legítimo, un mundo de autoridad. Al crear sentido, los dramas de acción pública levantan una cerca contra el formidable escepticismo de las alternativas interminables, los hechos ambiguos y la confusión de lo concreto y lo específico.

6. El drama de la acción pública ✓

EL DRAMA CULTURAL DE LOS CONDUCTORES ALCOHOLIZADOS

Tanto la ciencia como la ley respecto de los conductores alcoholizados crean un relato ordenado acerca del peligro en el mundo contemporáneo. Es el relato del conflicto entre el autocontrol y la autoindulgencia. Existe un orden cognitivo en el cual el consumo de alcohol incapacita al automovilista para controlar adecuadamente la maquinaria de conducción; es decir, le impide conducir lo suficientemente bien en pos de evitar el peligro para sí mismo y para los demás. Existe un orden moral en el cual el consumo de alcohol es considerado especialmente nocivo y deplorable: un acto que el automovilista podría y debería haber evitado. El drama del conductor alcoholizado es la versión mítica del "borracho asesino": la maldad de la persona que ignora los límites de la prudencia y con su acción mata a víctimas inocentes e incluso a sí misma.

En un nivel, y en relación con posibles relatos alternativos, es un drama de individualismo. La responsabilidad recae sobre el individuo, no sobre las instituciones sociales ni sobre el mundo natural. Así como la novela moderna es el drama del individuo que se abre camino enfrentándose al mundo, la ley estadounidense moderna señala al individuo en falta como fuente de elogio, culpa y responsabilidad. Del mismo modo, el drama de conducir alcoholizado focaliza la explicación del peligro en la persona defectuosa: en el fracaso moral. El conductor alcoholizado ha fracasado en respetar el estándar de competencia moralmente requerido. Y ha fracasado por elección, por abandonarse al placer, erradicando la racionalidad, la prudencia y la planificación.

Es esencial recordar que el focalizarse en la acción individual no es inherente al objeto: es decir, al fenómeno de los accidentes automovilísticos. En el capítulo 1 señalé otras maneras en que podría conceptualizarse el fenómeno. El enfoque del "auto inseguro" ignora al conductor alcoholizado y busca soluciones en el diseño de los vehículos, que su-

puestamente podría permitir que se bebiera alcohol y se condujera sin exponerse a mayores riesgos. Ignora al individuo como fuente de peligro y sitúa la propiedad del problema fuera de este, responsabilizando a las instituciones sociales de regular el diseño del automóvil. La historia del "borracho asesino" resulta ser una historia profundamente enquistada en un mundo individualista donde las acciones morales conducen a la seguridad y las acciones inmorales nos amenazan a todos: a usted, a mí y al actor mismo.

En otro nivel, es una historia específicamente referida al alcohol. Como también señalé en un capítulo anterior, el alcohol tiene un significado y una importancia especiales en la historia. No se ha investigado cómo es posible que personas bajo los efectos del alcohol se las ingenien para conducir con prudencia o cómo podrían llegar a hacerlo. La ley no incluye otras peculiaridades, entre ellas la inexperiencia, la incompetencia debida a la edad, la incapacidad física temporal, el uso de sedantes, la somnolencia y otros fenómenos limitantes, ya sea individualmente o como condición general que incapacita al automovilista para conducir en esa ocasión.

La falta de conflicto público acerca de este enfoque sugiere el sentido particular del alcohol como símbolo público. El "hombre prudente" reconoce los límites dentro de los cuales debe observar normas de control y normas de liberación. La persona normal observa esos límites. Hacer otra cosa es signo de irresponsabilidad y falencia moral, es no reconocer el riesgo y la responsabilidad particulares al utilizar una sustancia que obstruye las capacidades de planificación racional y autocontrol. A esto se debe que la autoindulgencia no deba ser consentida ni siquiera tolerada. El contradrama —el de la persona social para quien beber es una respuesta a las reglas del grupo— ocurre cuando conducir alcoholizado se concibe como parte de los riesgos "normales" de conducir, cuando a la persona normal no se le exigen estándares tan prístinos de autocontrol. En este drama, conducir alcoholizado no es más espantoso y vil que otras infracciones de tránsito: todas forman parte de los riesgos de un estándar de competencia basado en el "hombre natural".

Por último, el drama del conductor alcoholizado es un drama de orden. Ofrece el modelo de un mundo disciplinado. Hay generalizaciones que portan un aura de certidumbre. Hay un mundo ordenado donde el desorden —el fracaso de las personas a la hora de actuar conforme a los estándares sociales— produce un desorden natural. Tanto cognitivamente —como una cuestión de ciencia— como moralmente —como una cuestión de ley— se trata de un mundo donde nuestras acciones explican

nuestros resultados. Hay predictibilidad, consistencia, certeza. El mensaje del rey Lear en la obra de Shakespeare *no es* un paradigma para comprender la vida:

Somos, para los disipados dioses, como las moscas.
Nos matan para su recreo.

EL DRAMA PÚBLICO

El estudio del fenómeno de los conductores alcoholizados me ha servido para situar al análisis de la acción pública bajo una perspectiva más general. En este capítulo pretendo explorar en mayor profundidad esa perspectiva. Esas dos palabras que integran el título de la presente sección —público y drama— postulan ambigüedades que son clave para la naturaleza del drama público. El término *público* tiene al menos dos usos comunes. Uno está enquistado en el sentido del "interés público". Aquí la palabra actúa como contraste respecto de lo *especial*, *particular* y *personal*, términos que expresan la sensación de estar desligados de las preocupaciones colectivas. Las acciones públicas se atribuyen a los intereses y valores de todo el grupo. Son enunciadas por personas que dicen hablar "en nombre de", o como representantes de, la colectividad. Quienes ocupan posiciones públicas como funcionarios de una institución a menudo establecen una distinción entre esos actos y aquellos en los que actúan como ellos mismos, "en calidad de agentes privados".

En otro uso, lo que es público se distingue de lo que es privado por su capacidad de ser observado. Los actos realizados en privado no son visibles para nadie; son privilegiados y tienen lugar fuera de escena. Los actos públicos están a la vista: los actores no tienen control sobre quienes pueden presenciarlos ni tampoco medios de interponer una pantalla entre ellos y el público.⁸⁵

La palabra inglesa "*drama*", en uno de sus usos posibles, remite a las representaciones escénicas, como en el teatro. En otro sentido incluye un elemento de excitación y experiencia exagerada, como sucede cuando de alguien se dice que es teatral y dramático (R. Williams, 1976: 94-95,

85 Esta distinción, y algunos otros aspectos que desarrollo en esta sección, fueron incluidos en un artículo de mi autoría (Gusfield, 1975).

Young, 1965: 151). Conceptualizar las acciones públicas como drama significa que las pensamos *como si* fueran performances artísticamente diseñadas para crear y sostener la atención y el interés de su auditorio.

Los dramas públicos son actos realizados en nombre y a la vista de la colectividad: son actos visibles y observables. Ocupan un campo particular de la vida. Retratarlos como dramas equivale a utilizar una metáfora extraída del teatro y aplicarla a otro campo. Es ver los actos públicos como presentaciones dirigidas hacia una audiencia que es el centro de atención de los actores.

Hay cierta ironía inherente a la metáfora del drama. ¿El drama no consiste acaso en “hacer creer”? Coleridge hablaba de “la suspensión voluntaria del descreimiento”. Esa suspensión es necesaria para lograr que los integrantes de un sofisticado público de Manhattan le crean al actor que finge estar en la Dinamarca del siglo XI cuando “saben” que, *de hecho*, está en un edificio de la calle 46 en 1970 (E. Burns, 1972). El drama implicaría que la acción no está, como parece, orientada hacia los fines instrumentales proclamados, sino que es en cambio, o además, una comunicación entre el actor y la audiencia: no es acción sino comunicación.

Una historia entretenida y apócrifa volverá más “dramático” el punto (es decir, más interesante y merecedor de atención). Hace aproximadamente quince años el Departamento de Música de la Universidad de Illinois, en Urbana, era uno de los principales centros de música contemporánea y electrónica de los Estados Unidos. Sus conciertos casi siempre eran auténticas abominaciones para los gustos musicales más clásicos y tradicionales. En uno de esos conciertos, el pianista procedió a la destrucción material del piano. La viuda de un ex profesor de música de la facultad estaba presente en la sala. Su difunto marido y ella representaban “la vieja guardia” del gusto musical. Furiosa ante la herejía que se estaba cometiendo, subió de un salto al escenario y empezó a arrojarle sillas al “pianista”. Alguien llamó a la policía, que subió al escenario blandiendo sus cachiporras. Durante toda la “acción” la audiencia no permaneció muda ni horrorizada, sino que aplaudió alegremente ante lo que parecía ser una “performance”: un “*happening*”. No pudieron distinguir entre una acción pensada como comunicación y una acción pensada como medio instrumental hacia una meta tangible. Fueron incapaces de cambiar de marco (Goffman, 1974: cap. 5).

Puede decirse que la conducta humana abarca ambos aspectos, casi siempre al mismo tiempo y a menudo uno más que el otro. Incluso el acto más instrumental nos dice algo acerca del actor: algo personal es

comunicado al observador. El cajero del supermercado expresa compromiso o falta de compromiso con la “seriedad” que amerita su *rol o papel* (término tomado del teatro) por su manera de pararse, de hablar y de mirar, por su atuendo y su conducta. Cada acto es una presentación y una performance, y asimismo una tarea (Goffman, 1956). El cajero puede recibir el dinero, cobrar las mercaderías y dar el vuelto con una actitud de burla, de sarcasmo, de cálida amistad o de “puro negocio”. En cada instancia se expresan diferentes versiones del cajero y de la transacción; se dramatiza un sentido diferente de la acción.

Ver los actos públicos a través de la metáfora del drama no equivale a negar un posible componente instrumental, utilitario. Es enfatizar la existencia de un elemento simbólico, no utilitario, de modo tal que la acción pueda ser comprendida —como un drama puesto en escena— como intrínseca a su propia performance; es verla desde la perspectiva de su uso ritual y ceremonial. Abraham Moles, al abordar el tema de la investigación del procesamiento de información, hizo un deslinde bastante útil entre dos niveles de dimensiones de toda comunicación: el nivel semántico y el nivel estético:

Si bien están materialmente conectados, estas dos clases de información, estas dos clases de mensajes, obedecen a leyes estructurales independientes. Sin afectar la información estética, una obra teatral puede tener una trama incoherente, ilógica y hasta sin sentido, lo que aumentará su originalidad semántica, o por el contrario una trama lógica, rígida, inevitable y predecible, que disminuirá la originalidad semántica y hará que la obra sea más fácil de seguir (Moles, 1968: 133).⁸⁶

En cierto nivel, las acciones públicas son las presentaciones de las personas en el escenario. Los funcionarios y las figuras públicas expresan atributos propios a través de su conducta. Se presentan heroicos, cobardes, malvados, tontos o con algún otro carácter (Klapp, 1962, 1964). Ese es un aspecto interesante de las presentaciones públicas, aunque no diferente —en su importancia analítica— del análisis de la interacción interpersonal. Me preocupa el carácter del drama público, tanto por su

86 Distinciones similares, que enfatizan el aspecto no utilitario, pueden encontrarse en Edelman (1971), en el uso que yo mismo hice de la acción instrumental y simbólica (Gusfield, 1963a), y en el sentido semántico y poético de Kenneth Burke (1957; analizado en el capítulo 3 de este libro).

aspecto visible como por su importancia colectiva. Cómo lleva adelante su misa el sacerdote es cuestión de autopresentación, pero la misa en sí misma es una forma de presentación con atributos independientes de sus actores específicos. Desde el punto de vista de la autoridad, la obra es lo importante, y no los actores.

La descripción y el análisis del conocimiento público presentados en este estudio han retratado la puesta en escena de un sistema ordenado y consistente de información acerca del consumo de alcohol. Este sistema fue exhibido como un método para establecer un mundo lógico y consistente, y no como un reflejo directo del estado de la información y los hechos. Esta cualidad construida aparece como una ceremonia que confiere validez y credibilidad públicas a un drama de personajes lógicos. En él los actores crean un drama de problemas con el alcohol que es serio y digno de atención. Dirigen las actitudes de la audiencia hacia una versión de realidad cognitiva y orden moral. Hay una brecha entre este mundo público y ordenado y los eventos rutinarios que constituyen el mundo del hombre de ciencia o la vida cotidiana del bebedor. Se afectan mutuamente, pero no son iguales.

Este proceso de construir o crear un orden público, un campo público de acciones, reside en el núcleo de la teoría de las acciones públicas como performances. Comenzaré con el análisis de las interacciones privadas y luego pasaré a las públicas. Joan Emerson ha analizado cómo actúan el ginecólogo varón y la paciente mujer para definir su interacción como no sexual. La situación debe definirse como una situación de práctica médica, no de encuentro sexual o de ciencia experimental. El personal involucrado debe mostrarse competente en su desempeño, pero sin obliterar la sensación de que la paciente es un ser humano. Recursos tales como cubrir la parte del cuerpo que está siendo examinada, utilizar un lenguaje técnico y vestir uniforme expresan el carácter médico de la acción y definen a la paciente como un objeto técnico y no sexual. No obstante, también se usa un lenguaje menos técnico y se hacen comentarios que expresan preocupación e interés personal ("Hoy es un lindo día, ¿no?"). El orden construido debe afrontar la precariedad de manejar tanto el tema de la situación médica como el contratema de las preocupaciones personales (Emerson, 1970). Toda la acción es dotada de una lógica y de ceremonias que sirven para simbolizar la situación ordenada. (Que de vez en cuando esas interacciones "se vayan de las manos" es indicativo de su precariedad.)

El drama público sigue sus propias reglas y crea su propio orden. En el examen ginecológico las partes que interactúan están frente a frente.

Sus actos rituales expresan las reglas y las actitudes apropiadas que corresponden a cada uno en la interacción, y que incluyen cuándo y cómo introducir y expresar los contratemas. Se trata de encuentros estilizados. El comportamiento público es casi siempre un comportamiento masivo, que se caracteriza por ser transmitido por medio de los diarios, la televisión y la radio y/o enunciado gracias a niveles secundarios de conversación entre quienes interactúan. Horton y Wohl acuñaron el término "interacción parasocial" para describir las relaciones entre los personajes de la televisión y los miembros de la audiencia, que no tienen obligaciones recíprocas ni se vinculan con otros miembros de la audiencia masiva que puedan guiar o influir su "conducta" como espectadores (Horton y Wohl, 1956). Las relaciones de masas van tanto más allá de lo que los personajes televisivos hacen frente a su prevista audiencia.⁸⁷ Las acciones públicas son "observadas" por muchos. Cuando una figura pública actúa, puede hacerlo sin tener en mente o a la vista una audiencia específica. Motivada o no, la transmisión del acto constituye de por sí una relación con la audiencia. Quienes protestan públicamente son conscientes de esto y generan eventos que luego serán transmitidos por los noticieros.

Si se adopta la perspectiva del análisis de Emerson con relación a la fijación de reglas y de elementos que definan la situación en la interacción, ¿de qué manera, si es que existe alguna, se genera la organización social en los actos y eventos públicos? ¿Cómo hace el evento público para crear un drama que comunique elementos de orden de una manera que sea significativa para la audiencia? Parte del problema de utilizar el análisis de la interacción para indagar la conducta pública es que esta última se caracteriza por la falta de rasgos interaccionales tal como los conocemos en el comportamiento cara a cara. Según sugieren Horton y Wohl, podríamos examinar esas relaciones entre actores y audiencia como una clase única de interacción, como una búsqueda de maneras de generar nuevas formas de intimidad. Mi enfoque es muy diferente.

Muchas cuestiones participan simultáneamente en la acción humana. Tomaré a modo de ejemplo los discursos y las conferencias de prensa del presidente de los Estados Unidos. En una dimensión son exhortaciones directas al grueso de la población para instarla a hacer algo, como suce-

87 La concepción según la cual las relaciones de masas constituyen algo distinto de la organización social tradicional ha sido un esfuerzo por capturar las cualidades únicas de la masa como colectivo social. Entre los intentos más notables, además de Horton y Wohl, véanse Blumer (1939: 241-245), Kornhauser (1959: 1), Bramson (1961), Arendt (1951: cap. 10).

dió cuando en 1978 el presidente Carter buscó apoyo para su programa de energía —que el Senado había recibido fríamente— durante una conferencia de prensa. Esta dimensión incluía la transmisión de información. Todo esto se enmarca en una comprensión instrumental: el discurso como medio hacia un fin, relacionado con algunos puntos de referencia externos a la comunicación. En otra dimensión el presidente Carter estaba expresando algo acerca de sí mismo: que era una persona “seria”, informada, elocuente y preocupada por el interés público. En este caso la conferencia de prensa presenta una cualidad dramática como escenario donde el presidente “actúa” su personaje.

Y existe incluso una tercera dimensión del drama público, que es la que más nos preocupa. La conferencia de prensa es en sí misma un drama de participación y responsabilidad gubernamental. El presidente y los periodistas expresan y comunican una visión de las reglas de acción pública que exhibe la apertura y la empatía como características celebradas del orden gubernamental. En caso de que el presidente se hubiera negado a responder preguntas o si sólo las hubiera contestado por escrito, esa conferencia habría tenido un significado diferente. En este aspecto, la conferencia es un ritual de gobierno democrático. Las otras dos “funciones” podrían cumplirse de otras maneras, pero esta no.

Que los presidentes usen las conferencias de prensa para “manipular las noticias” y que los periódicos construyan los acontecimientos de maneras que difieren de la “realidad” son por supuesto temas que me preocupan.⁸⁸ Que el carácter participativo de la conferencia de prensa puede ser contrarrestado por los eventos cotidianos del gobierno es el meollo del problema de la brecha que estamos analizando aquí.

Otra cosa que ocurre en la conferencia de prensa es que un cierto contenido es llevado a la esfera del ámbito público. La cuestión de la energía se transforma así en tema de debate, en algo que puede ser natural y sensatamente un área problemática. Muchos argumentos sobre si los funcionarios de gobierno deben discutir o no cuestiones tales como el aborto, la homosexualidad o la criminalidad son asuntos de esta naturaleza. ¿Qué consecuencias tendrá sobre su legitimidad el debate de determinado tópico como asunto público? ¿Convertirá en una cuestión problemática un comportamiento que hasta entonces la actitud pública “daba por sentado”? ¿Volverá pensable algo que hasta ese momento era impensable? Murray Edelman afirma que cuando un modo de conducta

o una acción determinada se transforma en tema de controversia pública es señal de que los participantes y los partidarios están preparados para aceptar una solución que a su criterio puede no ser óptima. Expresa la sensación de que la “gente” busca una resolución viable para esa cuestión o, en mis propias palabras, de que lo que antes no era una cuestión ahora ha empezado a serlo. El debate correspondiente, sugiere Edelman, no cambiará los valores ni los compromisos de los partidarios, pero no obstante estarán dispuestos a aceptar una solución menos que favorable: “El desarrollo de un debate público serio entre defensores y opositores es por lo tanto también una señal de que no vale la pena pelear y morir o matar por ese tema” (Edelman, 1971: 45). La visita de Sadat a Jerusalén en 1977 tuvo ese significado simbólico. Y le aportó mayor importancia política.

Me propongo momentáneamente dejar de lado esta perspectiva para así caracterizar la manera en que el drama público crea y construye ese orden público que, según Edelman, aparece cuando un tema se hace público. Desde esa perspectiva, la conferencia de prensa y su contenido resultan una clave para determinar qué es de dominio público y qué es la organización de la vida pública entendida como algo distinto de la interacción rutinaria, coyuntural y personal. Para expresar este pensamiento necesito discutir el concepto de “ignorancia pluralista”.

Cierto grado de ignorancia pluralista subyace a todas las instituciones sociales, especialmente en las sociedades complejas con culturas diversas y conflictivas y niveles sociales diferenciados. La característica de la ignorancia pluralista es que cada miembro del grupo atribuye a los otros un sentido y un criterio que él mismo no comparte. Cada uno, ignorante de los otros, cree que existe un consenso más amplio del que en realidad existe. Esa ignorancia suele funcionar como fundamento para atribuir a la sociedad un orden mayor del que existe en el nivel de las acciones coyunturales. Aquello que construimos como contenido de “lo que piensan los otros” o, según lo denominaba George Herbert Mead, “el otro generalizado”, refuerza nuestra percepción nebulosa de un sistema ordenado de organización social: la “sociedad”.⁸⁹

89 Se sospecha que la información de los cuestionarios de los sociólogos y las encuestas de investigación revela lo que los encuestados creen que piensan los otros en lugar de sus “propias” creencias. El clásico estudio de prestigio ocupacional efectuado por el Centro Nacional de Estudio de Opinión Pública (NORC) se ha interpretado y analizado no en términos de las opiniones individuales de los encuestados acerca de las ocupaciones sino en tanto opiniones acerca de lo que otros piensan: es decir, como visión de la “sociedad”, no como visión de sí mismos (Gusfield y Schwartz, 1963).

88 Véase el análisis de los “pseudoacontecimientos” en Boorstin (1964).

Las presentaciones públicas adquieren importancia, desde esta perspectiva, porque transmiten una descripción de lo que es el orden público, aunque no sea el orden imperante en las acciones interpersonales y rutinarias: "Cuando considera que la moral pública es irrefutable [la gente] tiende tanto más a actuar de acuerdo con esa moral, aunque en privado no concuerde con sus reglas, de cuanto lo haría si creyera que otros individuos tampoco concuerdan con las reglas" (J. Douglas, 1971: 308).

Constatar el carácter significativo de los dramas públicos subraya su importancia para mi análisis de la autoridad. Estos dramas públicos adquieren importancia independientemente de que presidan o no el comportamiento rutinario y coyuntural. El efecto de la legislación de la marihuana y la acérrima antipatía pública hacia el consumo de drogas alucinógenas implica calificar el consumo de drogas como un comportamiento desviado y equivale a respaldar la idea de que es un acto propio de personas marginales y anormales, de que la "sociedad" posee un consenso moral que desaprueba esa conducta. Les reasegura a aquellos para quienes los cambios sociales y culturales de la juventud y del estilo de vida están simbolizados por el consumo de drogas que el orden público es consistente con sus valores y que son sus valores los que predominan en el estilo de vida estadounidense (Kaplan, 1970, Gusfield, 1973, 1975).

Los actos públicos siguen sus propias reglas de decoro y de conducta, reglas que no son los principios guía de otras áreas más privadas de la vida. Un mismo individuo puede, "detrás de escena", aprobar y aceptar una conducta que le resulta chocante, desagradable e incluso criminal si ocurre en "el escenario" del ámbito público. En años recientes en los Estados Unidos, la admisión pública de que un candidato político ha hecho una broma, incluso entre amigos íntimos, que ridiculiza a algún grupo étnico suele desatar una andanada de respuestas indignadas, tanto dentro como fuera del grupo satirizado. Enterarse de que un candidato presidencial les ha contado un "chiste de polacos" a sus amigos ofende a muchos, no sólo a los polacos. Sin embargo, esas mismas personas que se muestran tan ultrajadas pueden compartir ese tipo de chistes con sus amigos o su familia.

La distinción no es un simple caso de hipocresía. Lo que ocurre en el ámbito público se transforma en un estándar de legitimidad y establece los cánones de la sociedad. Otorgar aceptación a esa clase de conducta cuando emerge a la luz de los informes públicos es crear una regla social, es generar la percepción de que vivimos en una sociedad donde esa clase de acción es legítima.

Así, lo público y lo privado son campos semiautónomos, y cada uno responde a normas diferentes. Aparentemente no queremos que la vida pública sea un reflejo de nuestra vida privada. Una cara diferente nos saluda cuando miramos el orden social retratado en las acciones públicas. Su carácter ritual nos provee la ficción de una moral que es más una aspiración que un logro.

LA AUTONOMÍA CULTURAL DE LOS ACTOS LEGALES

¿Qué significa este análisis para el fenómeno de la brecha legal y el análisis de la disuasión? No "explica" la eficacia ni la ineficacia de la ley y la legislación para influir sobre la conducta en una u otra dirección. Focaliza nuestra atención en la conceptualización del conductor alcoholizado en el nivel del orden público y rutinario. Esta conceptualización determina las categorías con las cuales se percibe el orden social, y por lo tanto el carácter de los conflictos y las suposiciones acerca de la obediencia y la contravención con las cuales la ley y la legislación también contribuyen. El drama público de la ley provee las expectativas y las percepciones acerca de qué es normal y aplaudido, y qué es desviado y condenado. Nos dice qué es y qué no es públicamente admisible.

En su intensivo análisis de la ley penal en la Inglaterra del siglo XVIII, Douglas Hay desarrolló una tesis similar a la mía, acerca de las leyes que parecían ineficaces (Hay, 1975: 17-63). En la Inglaterra del siglo XVIII la ley penal estipulaba penas severas, que incluían la muerte, para muchos delitos contra la propiedad; pero esas penas rara vez eran exigidas.⁹⁰ Tampoco resultaban exitosos los esfuerzos por reformar los postulados públicos de la ley. Esta conducta aparentemente irracional de las elites tiene sentido, según Hay, si consideramos que contribuían a legitimar su propia autoridad demostrando adhesión a la justicia antes que a la ley impersonal, a la misericordia antes que a sus propios intereses. Para Hay el problema de la brecha contribuyó a cimentar la autoridad en el siglo XVIII. También considera que la ley es una demostración pública y asimismo rutinaria de carácter, en este caso del "carácter de la clase dominante".⁹¹

90 Lo mismo ocurría en la Inglaterra del siglo XIII (Pugh, 1973).

91 El análisis de Hay hace referencia a una sociedad en que las relaciones entre reglas y sujetos eran más localistas, cara a cara y directas que en las sociedades contemporáneas.

Tanto Douglas Hay como yo vemos a la ley como algo que se suma a un sistema de órdenes. En esto diferimos de lo que Feeley (1966: 226) denomina "una visión que enfatiza la 'orden' del gobernante y la subsiguiente reacción del gobernado". Esto contrasta con lo que él mismo describe como una "concepción de la ley [...] que enfatiza un sistema de reglas que tiene 'vida propia'". Por mi parte, me propongo destacar exactamente esta cualidad de separación entre actos públicos y actos rutinarios.

Es necesario considerar el problema en términos de la relación entre los actos públicos en tanto eventos comunicativos, por un lado, y la percepción y la actitud del auditorio, por el otro. Implícitamente he presentado información considerable para demostrar que el acto comunicativo de la ley respecto de los conductores alcoholizados no es un reflejo de la conducta ni de las normas de la comunidad. Conducir alcoholizado está lejos de ser una acción desviada en el sentido estadístico o incluso en el sentido de ser ajena a la rutina policial y a la aplicación de la ley. Sin embargo, la ley acerca de los conductores alcoholizados puede reflejar la experiencia de esos auditorios para los cuales conducir alcoholizado es un hecho atípico. Mi hipótesis es que ese reflejo es un doble reflejo, como mirarnos la nuca en el espejo que tenemos delante, que a su vez refleja la imagen del espejo que tenemos detrás. Lo que vemos es una versión de la "sociedad" en la cual nuestra experiencia y nuestros valores resuenan con los valores dominantes y la experiencia normal de la población (y son homólogos de ellos).

Desde esta perspectiva, la ley les reasegura a algunos que la sociedad es *su* sociedad, que los significados de la sociedad son los suyos y que la moral de la sociedad es su moral. La cuestión aquí *no* es por completo, ni siquiera primordialmente, la realidad de los actos coyunturales: hasta dónde la imagen reflejada es o no es un relato ficcional del mundo real. El orden público tiene vida propia. Establece los significados legítimos de la cultura en términos absolutistas y homogéneos propios de una sociedad homogénea. De esta forma, es capaz de asegurarles a aquellos cuyos valores refleja que existe una sociedad dotada de valores consistentes en una cultura dotada de significados lógicos y moralmente satisfactorios. Crea la ilusión de dominación cultural.

Así, las versiones de la estructura social son tomadas por la realidad. Nos impiden ver nuestra propia experiencia con nuestros propios ojos, y nos instan a usar los anteojos de las categorías culturales que cobran vida en los actos públicos. Así, la proliferación de la cultura joven a través de los medios masivos se vuelve el parámetro de normalidad a través del cual los padres y los adolescentes juzgan su propia tipicidad. La igno-

rancia pluralista que impera en las concepciones públicas de la "sociedad" oculta la diversidad y el conflicto que pululan fuera del espectro del monitoreo público. Así se mantiene la separación entre el mundo inmediato de la experiencia directa y el mundo construido y creado en las ceremonias, dramas y rituales públicos.

Murray Edelman, cuyo trabajo sobre la política simbólica ha ejercido una enorme influencia, caracteriza esa seguridad como una forma de "aquiescencia política" que contribuye a ocultar las ventajas y la influencia de los grupos de interés sobre quienes administran las medidas legislativas.⁹² Es un registro de "victorias vacuas", de reformas que no consiguieron reformar y de grupos de interés derrotados en la instancia del drama público... sólo para renacer de sus cenizas como el fénix en los pasillos donde se cuecen las habas del gobierno.

Concuerdo en que la tesis de Edelman es correcta y creo que él es sensible a los significados afectivos de la política pública y visible. Pero los eventos tienen múltiples dimensiones. A veces todas se presentan al mismo tiempo, a veces una opaca a otra que la contradice. Mi intención en este libro es descubrir, estudiar y analizar una dimensión menos conocida e intentar ver dónde resulta más útil. Si bien esta versión de la sociedad puede considerarse una descripción de las cosas en términos de actos de conducta, gran parte del afecto que rodea a la vida pública surge en contextos donde la debilidad de los postulados técnicos y utilitarios de eficacia es ampliamente reconocida. Un público consciente de la eficacia limitada de la Ley Seca, la pena de muerte, las leyes antiaborto, la prohibición de la marihuana o del limitado impacto de la pornografía sobre la conducta no tenderá a respaldar la promulgación de leyes destinadas a erradicar un comportamiento que parece imposible de erradicar (Gusfield, 1963a, Zurcher y Kirkpatrick, 1976, Carson, 1975, Hellman, 1975, Chandler, 1976). Esta seguridad es una seguridad simbólica, tanto en el sentido de que no es instrumental y técnica como en el sentido de que afecta la estructura simbólica de la sociedad: su consistencia y su valor moral. Da seguridad cuando demuestra que la autoridad existe y que está del lado del auditorio. Es un mecanismo de creación y de validación de cultura.

92 Este tema domina gran parte de los escritos de Edelman (1964: cap. 2, 1971, 1977). También es la conclusión dominante del análisis de Goodlad sobre el entretenimiento dramático popular (Goodlad, 1972).

Estas consideraciones me ayudan a reconocer cómo ciertos temas específicos adoptan en otro sentido otras propiedades simbólicas y participan en el carácter literario de los símbolos en tanto elementos de lenguaje o de acción. Los símbolos en la literatura poseen significados convencionales que establecen vínculos con elementos más amplios que los dados en el acto o en la palabra propiamente dichos. Así, además de aludir a un juguete para niños, el título *Casa de muñecas* de Ibsen tiene otros significados. El poeta usa la oscuridad y la luz para expresar optimismo y pesimismo. Y precisamente estos usos simbólicos permiten que las leyes y la legislación sean más de lo que parecen. Por ejemplo, la batalla por la legislación de la marihuana, debido a su incidencia emocional, podría entenderse como un drama acerca de la autoridad de la cultura adulta y su poder sobre la juventud. Así, la ferocidad del castigo que imponen esas leyes tendría que situarse en el contexto de un período histórico en que los valores públicos adultos fueron atacados en amplias áreas, que incluyen el sexo, las metas laborales, el decoro público y la vestimenta. La cuestión de las drogas era un microcosmos de la cuestión general "juventud versus adultez", generaciones más jóvenes versus generaciones más viejas. Pero más allá de lo que ocurrió en el nivel de la conducta, las leyes en relación con la marihuana tuvieron su propio sentido como cultura (Gusfield, 1975).

Esto permite comprender mejor la lucha por el contenido y la forma de los dramas públicos, más allá de cuál sea su importancia instrumental (Warner, 1959). Si la cultura es configurada y la sociedad es formada como entidad pública, determinar a quién pertenecerán esa cultura y esa sociedad se convierte en un importante contraargumento en los actos políticos. Muchos asuntos públicos contienen una dimensión moral además de una consecuencia cultural. La campaña para extender la edad jubilatoria de los 65 a los 70 años no es solamente un movimiento que tiene consecuencias estructurales (esto es, disponer de mayor cantidad de años con mayor poder adquisitivo). Ese es también un movimiento que redefine el momento de ingreso en la ancianidad en la conciencia de los estadounidenses y por lo tanto un requerimiento de mayor respeto y poder para un sector de la población. En este sentido, contiene un significado moral. Del mismo modo, la cuestión del conductor alcoholizado surgió como un problema de moral y de ley, como un hito que señala estilos de vida superiores e inferiores.

WATERGATE: UN EJEMPLO DE DRAMA PÚBLICO

Cerraré este capítulo con un ejemplo de los dramas públicos como mecanismos de creación del orden público. Utilizaré para ello el caso Watergate, pero especialmente la serie de entrevistas que Richard Nixon dio por televisión en la primavera de 1977, casi tres años después de su renuncia.

La afirmación de que los sucesos del "encubrimiento" de Watergate revelaron una profunda negligencia por parte del entonces presidente Richard Nixon y su equipo en relación con su deber de defender la ley fue contrarrestada en reiteradas ocasiones por la afirmación de que esa clase de "negligencias" eran comunes en la vida política estadounidense. Otros presidentes han hecho lo mismo sin quedar expuestos. Desde esta perspectiva, el movimiento para impugnar a Nixon estuvo motivado por la venganza personal y el ventajismo político. La atención pública prodigada a la investigación del Senado sobre el episodio Watergate y al comité de impugnación, las acciones del jurado, las críticas y las acciones del juez Sirica que culminaron con la evidencia de las cintas magnetofónicas y la renuncia de Nixon contribuyeron a generar una creencia predominante en la culpabilidad del presidente. Como drama público, Watergate tiene muchos significados, pero uno de ellos es dramatizar el rol de la ley: la doctrina según la cual ninguna persona, ni siquiera el presidente, puede eludir la responsabilidad de sus actos ilegales. Lo que está en juego, entonces, es la legitimidad del orden político; y el foco de investigación no podría ser más visible ni más dramático: el despacho presidencial, el cargo electivo más alto del país. El foco no está puesto en la legitimidad de tal o cual presidente, sino en la presidencia como institución.

En su inicialmente difundida entrevista con una "celebridad" de la televisión, David Frost, Richard Nixon analizó los acontecimientos que derivaron en su renuncia. Durante gran parte de las dos horas que duró el programa sostuvo un aire de inocencia, e incluso llegó a decir que habían exagerado su complicidad en el "encubrimiento" de Watergate, a la vez que dejaba traslucir que no había abusado más que otros presidentes anteriores de la ley y la discreción. Hacia el final de la entrevista cambió la postura de inocencia mancillada por una actitud de humildad e incluso de vergüenza. Y estas fueron sus palabras más importantes: "Defraudé a mis amigos. Defraudé al país. Defraudé a nuestro sistema de gobierno y defraudé los sueños de los jóvenes que anhelaban llegar al gobierno pero ahora piensan que todo es demasiado corrupto... Sí, yo defraudé al pueblo esta-

dounidense y tendré que llevar esa carga durante el resto de mi vida" (*New York Times*, 5 de mayo de 1977: B 11: 6).

El titular del *New York Times* citó la frase de Nixon: "Yo defraudé al pueblo estadounidense". Al demostrarse públicamente avergonzado Nixon ayudó a restaurar la sensación de un orden público consistente. No importa que vivamos en un mundo cínico y que descreamos de los motivos y los pronunciamientos de las autoridades. Lo que es crucial para esta interpretación de los acontecimientos de Watergate es que, cuando el mal se volvió visible, fue reconocido como tal. Nixon contribuyó a legitimarlo con sólo mostrarse de acuerdo con el principio del orden público. Los motivos del actor no importan, ya sea un drama político o una representación teatral. Incluso si no hay sinceridad en ello, como en la interpretación de cualquier rol, la deferencia hacia los valores del auditorio los convalida.⁹³

El mundo al que muchos de nosotros respondemos es un mundo que está "fuera del alcance, fuera de la vista, fuera de la mente": así lo caracterizó Walter Lippmann (Combs y Mansfield, ed., 1976: 180). El trabajo de los funcionarios públicos, de quienes hacen la ley y quienes la dictan, crea una sociedad ordenada, y moralmente orientada. En muchos sentidos es ficticia y es una guía pobre para la vida cotidiana del público. Sin embargo, sus consecuencias sobre la vida y el comportamiento humanos no son un detalle menor. La magia del gran estadista a menudo resulta de haber notado que esas ilusiones son, también, realidades.

7. La perspectiva de la ironía sociológica

Durante el año 1974 participé en una conferencia internacional sobre la prevención de los problemas relacionados con el consumo de alcohol, realizada en Berkeley, California (Room y Sheffield, 1974). Durante gran parte de la investigación y el proceso de escritura que dieron origen a este libro recordé muchas veces una discusión que se produjo dentro de esa conferencia. Plantea una cuestión pertinente que contribuirá al cierre de este estudio.

Varios de nosotros habíamos presentado, siempre dentro del marco de esa conferencia, una visión de los hechos, la teoría y las políticas relacionadas con el consumo de alcohol desde la perspectiva general del constructivismo sociológico y el relativismo epistemológico que subyacen a este estudio (Gusfield, 1975, Room y Sheffield, 1974). Griffith Edwards, investigador y médico clínico en el hospital Maudley de Londres, nos amonestó con un tono por demás exasperado. Nos acusó de taparnos los oídos para no escuchar a los sufrientes (Room y Sheffield, 1974: 141 y ss.). Esa crítica no es muy diferente de aquella que me hicieron en el Goldsmiths College (véase capítulo 3: 193). ¿Al posicionarnos "*au dessus de la mêlée*" estábamos negando la realidad experiencial de los problemas relacionados con el consumo de alcohol, del alcoholismo o, en este caso específico, del fenómeno de los conductores alcoholizados? En las páginas que restan pretendo aclarar el carácter de la perspectiva aquí adoptada y el valor que, a mi entender, tiene esa perspectiva. No es mi intención negar la crítica de Griffith Edwards sino, antes bien, justificar mi decisión de usar orejeras.

Este libro ha intentado comprender cómo se crean las realidades morales y técnicas y cómo se las configura en tanto hechos y valores socialmente compartidos. He procurado demostrar cómo se interpreta la información particularizada para arrojar resultados definitivos y generalizados de conocimiento científico. En este proceso el personal científico, los periodistas y los responsables políticos, así como los profesionales y los movimientos empeñados en disminuir los problemas relacionados

93 Soy enteramente consciente del carácter performativo de las entrevistas de Nixon. Fueron emitidas en un orden distinto al de su realización. Fueron editadas para dar una sensación de narración: inicio, medio y final. Cada toma fue seleccionada entre varias filmadas para ese mismo segmento. Dicha "puesta en escena" es uno de los principales rasgos de gran parte de los acontecimientos públicos.

con el consumo de alcohol y/o con el automóvil, han construido una realidad cognitiva acerca del alcohol y los accidentes automovilísticos. De acuerdo con el estilo de la presentación, el conocimiento social se dramatiza como algo cierto, definitivo y preciso, que por lo tanto puede servir como base de políticas justificables. El conductor alcoholizado también es presentado con un léxico y un estilo que impone o induce a adoptar una actitud hacia su persona y sus acciones. En este sentido, se adopta una postura moral y también una postura cognitiva. La ciencia tiene su retórica y su propia lógica.

No pretendo afirmar que esas conclusiones y teorías bien informadas sean "erróneas", en el sentido de ser incorrectas e inválidas como postulados generales. Al contrario: afirmo que el estilo de la presentación científica y su transmisión al público interesado crean una realidad de certeza indudable. No es que el alcohol no tenga relación alguna con los accidentes. Es que el sistema que se utiliza para plantear las preguntas excluye otras maneras alternativas de preguntar. Así, *no* se considera al automóvil propiamente dicho —su diseño y su consumo masivo— como una fuente probable de accidentes que faculte controlarla. Tampoco se tienen en cuenta otras variables, como la edad u otras condiciones del automovilista no relacionadas con el alcohol (somnolencia o perturbación emocional, por ejemplo). Ni se analiza la interacción de las variables. El alcohol es señalado como *la* única causa.

El énfasis en el alcohol como problema y *locus* de los accidentes automovilísticos de los conductores individuales es parte de la cultura que describimos en este libro. El hecho de que un fenómeno sea o no percibido como un problema prefigura la investigación y las políticas que adoptar. A eso me refiero cuando hablo de supuestos culturales. Cualquier perspectiva adoptada es una manera de *no* ver, además de una manera de ver.

Esto puede parecer una reelaboración de lo que muchos autores recientes, siguiendo a Gramsci, denominan "hegemonía cultural" (Joll, 1977, Gramsci, 1971, Bauman, 1976). Aquí se hace énfasis en la manera en que los grupos dominantes crean legitimidad y respuestas que resultan funcionales a su poder y sus intereses, no mediante la afirmación directa del poder sino mediante la construcción de una realidad moral y cognitiva, de un conjunto de reglas y motivaciones para los gobernados que estén en consonancia con las necesidades y los intereses de los grupos gobernantes.

He decidido no examinar en este volumen el carácter hegemónico de la cultura de los conductores alcoholizados. Eso equivale a decir que

evité examinar la relación entre el conocimiento acerca del fenómeno de conducir alcoholizado y los intereses, valores y sentimientos de grupos, clases u ocupaciones específicos en los Estados Unidos. En parte he completado mi tarea, pero haría falta otro volumen para indagar el conocimiento técnico como razonamiento y motivación de los grupos profesionales y el uso de la metáfora médica como fundamento propuesto por los expertos en temas relacionados con el consumo de alcohol (tema que desarrollaré en un próximo libro). La relación entre el alcohol y la industria automotriz y la orientación de las políticas que proyectan los estudios sobre el tema y el conocimiento acerca de la seguridad es otra faceta de la estructura social del abuso del alcohol y del automóvil.

La relación entre cultura y estructura social puede ser examinada —y debería serlo— desde una perspectiva más macrohistórica. El individualismo tan evidente en la comprensión del fenómeno de los conductores alcoholizados y la seguridad del automotor puede ser analizado en el contexto del individualismo estadounidense: un estudio histórico de considerable magnitud que supera con creces las posibilidades de este volumen. También habría que analizar los cambios de orientación respecto de la seguridad vial, representados por el movimiento de los consumidores en la década de 1960, como asimismo los cambios de orientación de la metáfora médica dentro del marco del Estado de bienestar.

Pero hay otra razón más para no discutir aquí la hegemonía. Las categorías culturales descriptas en este libro no ejercen un impacto significativamente hegemónico sobre la conducta cotidiana: no controlan el acto de conducir alcoholizado ni tampoco establecen reglas de cumplimiento legal. Es el carácter simbólico y mítico de esa cultura lo que he resaltado en la última sección del libro. La legislación y las decisiones judiciales son vistas como cultura pública. Crean una versión que habla de una "sociedad" consensual ordenada, consistente y predecible. Al hacerlo respaldan un orden moral y un orden cognitivo que se repiten ritualmente y sostienen la aplicación de la ley como expresión de la autoridad pública. La cultura pública acerca de los conductores alcoholizados preserva la aceptación y el carácter indisputable de una cultura que aboga por la racionalidad y la responsabilidad a la hora de exponerse a riesgos y que enfatiza la maldad de la acción hedonista y de expresión personal. Cuando las infracciones de tránsito usuales resultan por completo diferenciadas del fenómeno de conducir alcoholizado, automáticamente se le otorga un estatus especial al consumo de alcohol: se vuelve moralmente desviado y los accidentes automovilísticos se convierten en resultados de la baja moral.

La autoridad de la cultura pública, como la del conocimiento público, es casi siempre ilusoria. Esta cualidad queda evidenciada por obra de la existencia casual y ampliamente propagada que postula al fenómeno de los conductores alcoholizados como un acontecimiento "normal" en la vida cotidiana de nuestro país. También se expresa en el accionar de la policía, los abogados y las cortes, en que las contingencias prácticas, la justicia aplicada a casos particulares y los intereses y el poder de las partes en conflicto influyen sobre los resultados y las acciones. La cultura pública es una abstracción. Su relación con las acciones específicas y coyunturales de los participantes de la "sociedad" es problemática. No puede darse por sentada.

En este estudio he intentado desarrollar una dimensión agregada, una perspectiva diferente hacia los actos públicos de creación de conocimiento y políticas legales. Este estudio hace hincapié en su existencia como acontecimientos dramáticos: es decir, como presentaciones de la realidad y de la sociedad. La ciencia más reciente ha demostrado depender de supuestos que se "dan por sentados" en cuanto a lo que constituye una información significativa, y se escuda en un lenguaje que construye generalidades abstractas y míticas a partir de datos específicos y particularizados. De ello resulta la retórica de un mundo ordenado, una dramatización de la responsabilidad causal y política que crea la base de las políticas y las acciones.

Del mismo modo, los actos de legislar y las decisiones judiciales establecen dramáticamente un conjunto de principios de conducta humana que crean un mundo en que la responsabilidad moral está clara y en que el orden natural de causa y efecto en la seguridad vial sufre la influencia del carácter moral de los automovilistas. El hedonismo relacionado con el consumo de alcohol es un símbolo de las búsquedas irracionales características de las actitudes autocomplacientes e indulgentes, que inevitablemente chocan con las actitudes racionales e instrumentales que son tan necesarias para la vida industrial. El "hombre bueno" mantiene separadas estas actitudes y evita el riesgo.

Lo que he hecho podría considerarse, como han sugerido mis críticos de Berkeley y de Londres, una "reducción" del conocimiento y de la ley a algo inferior a lo que pretenden ser. Mi relativismo conlleva un dejo de incredulidad, de escepticismo respecto de la "realidad" del problema. La autoridad del conocimiento y de la ley es parte de la ilusión del mundo, una obra pirandelliana representada ante un público que espera realismo y recibe fantasía. No estoy seguro de poder resistir con éxito la acusación de que mi perspectiva es anárquica y nihilista. Lo que puedo hacer es aclarar su valor para la perspectiva general de la sociología y defender su uso.

LA POSICIÓN IRÓNICA

Después de analizar los documentos de investigación y las decisiones y estatutos de los legisladores, ¿cómo caracterizar mi propio trabajo? En el capítulo 3 analicé los elementos retóricos en un documento de investigación que forma parte del "estado de la cuestión" en la investigación sobre el fenómeno de los conductores alcoholizados. Me preocupaba, entre otros aspectos de su estilo de presentación, el punto de vista del autor sobre su objeto: el conductor alcoholizado. La distancia que mantenía respecto de él es en muchos sentidos similar a la distancia que yo mismo he preservado con relación a los estudios científicos y las acciones legales en el conocimiento y las políticas acerca del fenómeno de conducir alcoholizado. Me parece útil discutir las dos aproximaciones a la ciencia y la ley como temas que implican el uso de figuras discursivas, de tropos.

El análisis literario y lingüístico suele usar cuatro figuras retóricas principales: la metonimia, la sinécdoque, la metáfora y la ironía (White, 1973a: 31-38, Burke, 1945: 503-517). Y la distinción que se traza entre lo metonímico (como en la sinécdoque, en que la parte representa al todo; por ejemplo: "Él es todo corazón") y lo metafórico (en que las similitudes se descubren en las diferencias; por ejemplo: "Ella es un hueso duro de roer") ha sido utilizada por distintos lingüistas y antropólogos culturales —que siguieron a Roman Jakobson y Claude Lévi-Strauss— para caracterizar el lenguaje técnico, científico del realismo y el lenguaje metafórico, artístico, propio del mito y la poesía (Jakobson, 1966 [1956], Lévi-Strauss, 1966: 191-216).

El conocimiento sobre el fenómeno de conducir alcoholizado —el cual se discute en la primera parte de este estudio— es presentado por sus creadores y sus difusores como metonímico: como una descripción realista de la naturaleza que surge de una muestra representativa de relaciones contiguas de causa y efecto. La relación de contigüidad es metonímica. Los actos legales de los cuerpos que hacen las leyes —descritos en la segunda parte de este estudio— también son presentados como realistas: como devenidos causas de las acciones de los sujetos para quienes la ley es una regla de conducta. Eso es lo que implica el concepto de ley como elemento disuasorio, como freno.

Al afirmar que cada una de estas áreas de la vida institucional se escuda en un lenguaje metafórico, en cierto modo he desestimado el reclamo implícito de realismo que tanto la ley como la ciencia afectan en sus modos de presentación. En ese proceso de reducción o desestimación utilicé el lenguaje de la ironía, el tropo que Richard Brown (1977: 172)

caracteriza como “ver algo desde el punto de vista de su antítesis”. De este modo he analizado la ciencia como si fuera arte, y la ley como si fuera mito, y ambas como si fueran teatro. Al hacerlo negué los reclamos de científicos y legisladores que aspiran a ser considerados representantes autorizados y legítimos de una realidad positiva. La ironía radica en mostrar que el contenido y las consecuencias de las acciones legitimadas no son aquello que se dice que son, sino más bien, o además, exactamente lo opuesto. Afectamos ironía en nuestro lenguaje cuando describimos un acto de cobardía como si fuera el de “un verdadero tigre”: el tono de la voz expresa el matiz irónico. Aquí la ironía deviene sátira y se vuelve humorística para mostrar que las cosas no son lo que parecen, sino precisamente lo contrario.

El ironista sociológico genera resistencia e irritación con este desenmascaramiento. Mis críticos del Goldsmiths College tenían razón. Uno no puede ser irónico sin distanciarse ni diferenciarse de aquello que describe. El ironista se sitúa por encima del tema o de los sujetos observados porque considera que posee un nivel más alto de percepción y conciencia: dice que los postulados que los científicos y los legisladores dan por sentados no están, como ellos afirman, en la índole de la realidad sino que son materia de opción, funciones de los paradigmas lingüísticos, epistemológicos e ideológicos con los cuales evalúan su material. Sitúa a los sujetos en un nuevo estatus, que se opone al presentado. Son interesados en sí mismos; además, o bien se esconden detrás de una máscara de objetividad, o bien no son conscientes de sus limitaciones. Se los muestra como magos cuyos “trucos” resultan evidentes. Esta actitud sitúa al ironista en un nivel más alto que sus sujetos de estudio. En palabras de Hayden White, la ironía tiende “a inspirar un desdén propio de mandarines por aquellos que buscan capturar la naturaleza de la realidad social en la ciencia o en el arte” (H. White, 1973: 38).

El carácter irónico de una presentación dependerá no sólo de su contenido sino también del grado de conciencia del público. Un estudio sobre la Alemania de Hitler que contrapusiese los postulados de superioridad cultural alemana y las atrocidades de los campos de concentración no sería irónico en la actualidad, pero podría haberlo sido en 1940. Edward Gibbon, ese maestro de la ironía histórica, revirtió la creencia de su público en la intolerancia de Roma hacia el cristianismo poniendo de relieve la intolerancia monoteísta frente a otras religiones que caracterizaba al cristianismo y al judaísmo en oposición a la sociedad romana. A esto se debe la famosa frase de Gibbon de que para el populacho romano todas las religiones eran igualmente verdaderas, para los filósofos igualmente falsas, y para los magistrados igualmente útiles.

El impacto de la ironía radica en presentar eso que damos por sentado, y que nos resulta familiar y es un lugar común, como algo extraño y problemático. Cuando un fenómeno se vuelve objeto de análisis es posible convencer al público de adoptar una nueva perspectiva al respecto. Los marcos culturales hasta entonces no reconocidos se vuelven materia de conciencia. Y este es uno de los principales métodos de la sociología: analizar la conducta humana como si no fuera familiar, como si el observador fuera un completo extraño y tuviera que explicar absolutamente todo lo que observa y no pudiera dar nada por sentado.

La ironía sociológica presenta similitudes con el arte. Al igual que el artista, el sociólogo crea la posibilidad de mundos alternativos. Mientras muestra los marcos institucionales y/o culturales dentro de cuyos límites se asigna sentido a las acciones, el sociólogo imagina que las cosas podrían ser de otra manera. Esa posibilidad de desarrollar nuevas y alternativas líneas de acción es el rasgo distintivo del pensamiento y los estudios sociológicos. En palabras de Richard Brown: “sólo cuando la sociología no opera como un drama, sólo cuando no revela relaciones inesperadas que necesitan de la ironía para expresarse, sólo entonces se vuelve banal” (R. Brown, 1977: 182).

El negativismo de la ironía es por lo tanto esencial para el método sociológico. Resulta crucial para desatar la imaginación la crítica con que el sociólogo desprestigia y desenmascara. Como Shiva, el gran dios del hinduismo, nosotros somos Destruidores y Creadores por igual.

IRONÍA SOCIOLÓGICA: UTÓPICA Y OLÍMPICA

Kenneth Burke, un autor muy influyente para el enfoque adoptado en este libro, merece una de las palabras finales. Escribe Burke en *Una gramática de los motivos*: “La ironía surge cuando intentamos, mediante la interacción superpuesta de los términos, producir un *desarrollo* que utilice todos los términos”. Así, desde la perspectiva de esta forma totalizadora (esta “perspectiva de perspectivas”), ninguna de las ‘subperspectivas’ involucradas puede considerarse precisamente correcta o precisamente incorrecta” (Burke, 1945: 512). Aquí reside la clave de mi respuesta a la pena, el desaliento y el enojo de Griffith Edwards ante el distanciamiento de los sociólogos respecto de los problemas concretos de los alcohólicos y los bebedores problemáticos.

En este libro me propuse interpretar acciones, eventos y palabras desde otros puntos de vista, distintos de los que presentan los actores. Con-

sidero que mi propuesta está alineada dentro de la tradición sociológica dominante desde Marx, Durkheim y Weber. El sociólogo se interesa por aquello que es característico de las culturas, las sociedades y los grupos, no de los individuos. Su tema de estudio son las reglas, las ideas y los significados socialmente compartidos que hacen posible la vida en sociedad. El clínico, el profesional y el funcionario no pueden darse el lujo de salirse de los marcos dentro de los cuales ocurre la acción, ni tampoco examinar sus instituciones y creencias como si fueran sólo una alternativa entre una cantidad de mundos posibles. Se comenta que los matemáticos dicen: "La realidad no es más que un caso particular". También para el sociólogo el mundo existente es objeto de escrutinio, no de aceptación; una entre muchas posibilidades. Del mismo modo, la perspectiva del sociólogo también es vista como un modo, entre muchos, de interpretar el mundo. Hace algo diferente, aunque no es necesariamente un sustituto de las otras interpretaciones. La ironía sociológica crea un nuevo acercamiento al fenómeno de los conductores alcoholizados; lo observa desde otro ángulo. Paul Ricœur ha comparado el estudio de la conducta humana con el estudio de textos. Así como el discurso, visto como un texto, no depende de la intencionalidad del autor, la acción humana también está abierta a distintas interpretaciones. "El mundo es el conjunto de referencias abiertas por los textos" (Ricœur, 1979: 79).

El método sociológico se vuelve así una manera de mirar, de ver; una perspectiva. Con esto no pretendo negar la existencia de un mundo de hechos, independiente de las mentes que lo comprenden. Pero sí sugiero que los "hechos" son enormemente ambiguos y están tan densamente entretejidos con la "comprensión", con los aparatos culturales de conceptualización, que sólo puede asumirse que son problemáticos en cualquier instancia particular. La imagen metafórica de lo que estoy intentando expresar es la situación de los seis ciegos en la leyenda india del elefante. Cada ciego pone la mano en una parte diferente la anatomía del elefante, y cada uno describe un animal diferente. El sociólogo se esfuerza por describir las seis, y hasta una séptima.

Y así he llegado a las implicaciones políticas de mi argumento. Encontrar maneras alternativas de ver los fenómenos es imaginar que las cosas pueden ser de otra manera. Exhibir los motivos de la creencia en los paradigmas históricos, las influencias institucionales, el poder y las opiniones es *reducir* un fenómeno a otra cosa, como hace el ironista. Esto no es otra cosa que una disminución de la legitimidad que la autoridad obtiene de la creencia en su facticidad. Cuando el sociólogo obra de este modo presenta un mundo político en vez de un mundo de necesidades

técnicas. Si es posible elegir, si nuevos modos alternativos de acción son posibles e imaginables, entonces la situación existente oculta los conflictos y las alternativas que podrían imaginarse. Esta voluntad de ir más allá del individuo para indagar los marcos de comportamiento ha sido el hilo conductor de la sociología en el transcurso de los años.

Pero existen al menos dos maneras profundamente divergentes de examinar la vida social a través del prisma de las perspectivas alternativas. Yo llamo "utópica" una de esas dos maneras. Aquí, el develamiento del carácter efímero de la perspectiva dominante permite crear una perspectiva nueva y mejor. La ironía, en tanto dialéctica, conduce a una nueva síntesis que resuelve las contradicciones de la vieja tesis y sugiere una nueva. El paradigma de la ironía sociológica resulta así en una intensificación de la acción política; produce una actitud crítica hacia la autoridad dominante, pero también una actitud de apoyo al cambio. Tal como el funcionario pro Ley Seca citado más arriba dijo que "algunos síntomas son mejores que otros", el ironista utópico supone una realidad, una perspectiva que es mejor que otras perspectivas.

En contraste, el sociólogo olímpico es más distante y más escéptico respecto de *todas* las perspectivas. Ve cada ocasión de utilizar la ironía sociológica como un acto crítico que fomenta el desarrollo de muchas perspectivas, ninguna de las cuales es inherentemente mejor que las otras, cada una expuesta a la parcialidad del lenguaje, los intereses y los sentimientos. Vuelvo a citar a Hayden White:

Existencialmente proyectada en una visión de mundo completa, la ironía parecería ser transideológica [ya que] tiende a disolver cualquier creencia en la posibilidad de una acción política positiva. En su comprensión de la estupidez o el absurdo esencial de la condición humana, tiende a engendrar la creencia en la "locura" de la civilización propiamente dicha (H. White, 1973a: 38).

Esta perspectiva, a su vez, presenta al académico como uno de los "intelectuales de libre flotación" de Karl Mannheim, ajeno y no comprometido aunque su trabajo inspire comprensión crítica y por lo tanto posea importancia política. La postura que adopte el sociólogo individual —la olímpica o la utópica— me parece menos una cuestión de método que de temperamento y actitud política. Que yo congenie más con la postura olímpica, y que me parezca más agradable estéticamente, no invalida que su origen sea un acto de elección, y eso también la convierte en un acto político.

CIENCIA Y POLÍTICA

La ironía es también una faceta de la autoconciencia, de comprender que nuestras premisas, nuestras presunciones, no están tan lejos como parecen de sus antípodas. Gran parte del fundamento cognitivo de la ley respecto de los conductores alcoholizados —y de la condena moral contra el consumo de alcohol— es presentado en público como un razonamiento técnico, como el producto de actitudes política y moralmente neutrales. En el caso de los conductores alcoholizados veo un importante ejemplo de cómo el lenguaje de la actitud técnica e instrumental de la ciencia sirve para impedir que se reconozca y se tome conciencia de que se están haciendo elecciones morales y políticas. Esa afirmación ha sido un tema constante en este libro.

Alvin Gouldner ha expresado una de las reflexiones básicas presentes en este volumen:

Una vulnerabilidad fundamental de la conciencia tecnocrática es que se caracteriza por una despojada facticidad prosaica; ha pintado a Dios de gris. [...] Esta falta de belicosidad pública hace que la conciencia tecnocrática parezca apolítica, imbuida de un desinterés que la deja "más allá de las disputas"; o, desde otra perspectiva, *a un costado de la pelea*" (Gouldner, 1976: 262).

Esta percepción del técnico como ajeno y no comprometido está profundamente vinculada, a mi entender, con ciertas implicaciones del rol técnico que juega la ciencia para la autoridad social y legal.

A veces se dice que, si bien Hobbes defendió el poder de la monarquía en su *Leviatán*, la obra no fue precisamente apreciada por el monarca exiliado. Lo que les molestaba a los monárquicos era que Hobbes había basado su argumento en el interés personal de los individuos y no en el derecho divino, otorgado por Dios, del monarca para gobernar. La analogía entre el problema hobbesiano para legitimar la autoridad y las implicaciones de la técnica para los gobernantes contemporáneos yace en la similar ironía que los lleva a minimizar la autoridad mientras la defienden.

La ciencia es el idioma de nuestra época. La ley que fundamenta su reclamo de legitimidad y aceptación en el razonamiento técnico del campo científico niega cualquier estatus moral. Niega que se haya tomado una decisión, que se haya efectuado una elección política entre distintas

alternativas. La propiedad y la responsabilidad de los problemas sociales y su solución se consideran una cuestión de hecho y no de valores.

Precisamente en este sentido mi libro aborda la cuestión del control social, o al menos el control sobre la esfera pública de acción y reacción. El mismo carácter no controvertido del fenómeno de los conductores alcoholizados lo ha transformado en un espacio apto para examinar los fundamentos morales y políticos de lo que ha parecido ser un problema técnico de disciplina social. Yo he intentado revelar las maneras en que el fenómeno de los conductores alcoholizados no es sólo un asunto científico o técnico, sino que está permeado por una cultura pública en que las actitudes morales hacia el consumo de alcohol resultan esenciales para comprender los fundamentos de la realidad cognitiva y la posición legal respecto del fenómeno de conducir alcoholizado. El lugar que ocupa este fenómeno en el sistema simbólico mediante el cual la cultura pública dramatiza los valores sociales es más que un reflejo de comprensiones y conclusiones técnicas. Refleja una elección política y ética.

Que la postura irónica conduzca a esta toma de conciencia, a reflexionar acerca de los fundamentos de la autoridad, puede ser perturbador. En una sociedad en que la jerarquía y la elite dominante pueden reclamar legitimidad como árbitros acreditados de la moral pública, los actos de elección política en cuestiones públicas pueden realizarse con facilidad. El "monarca" no necesita defender sus acciones negando su fundamento moral. Las sociedades contemporáneas, por ejemplo los Estados Unidos, carecen de la estructura sólida de una elite dominante cuya legitimidad moral es evidente para sí misma y para sus súbditos. La cultura pública del siglo XIX fue clara respecto de la supremacía moral de la sobriedad. No se necesitaban fundamentos técnicos para la dominación moral.

Y aquí vuelve a tomar la posta el ironista sociológico. Negar que hubo una elección política, que hubo un compromiso moral en relación con el consumo de alcohol, es conveniente y es útil para los funcionarios que detentan la autoridad. Negar la autoridad contribuye a reafirmar la autoridad. Esa dialéctica tiene hondos raíces en la naturaleza de los procesos sociales.

La ironía reflexiva del sociólogo es aquí un medio para rasgar el velo de lo apolítico (R. Brown, 1980). Nos hace tomar conciencia de la evidente dificultad de evitar la elección entre alternativas, de tener que comprometerse en el mundo de la política y la moralidad, de tener que adoptar una posición sin contar con los beneficios de una visión social clara y decisiva.

En esto también hay ironía. La sociología no es otra cosa que la continuación de la fe iluminista en la ciencia y en el progreso, con la promesa de utilizar el método técnico para resolver los problemas públicos y rescatar a la política de los torbellinos de la división ideológica y de aquellos egocéntricos que sólo buscan el poder. Demostrar el rol del sociólogo como alguien que con arte desarrolla una percepción irónica de alternativas es minimizar ese reclamo de autoridad técnica. Al igual que el científico y el técnico, el ironista también se posiciona fuera del campo de batalla, aunque comprende muy bien el imperativo de elegir.

Bibliografía

- Abel, R. (1973), "Law books and books about Law", *Stanford Law Review* 26; reprod. en Friedman, L. y Macaulay, S. (eds.), *Law and the Behavioral Sciences*, Indianápolis, Bobbs-Merrill: 21-26.
- Addiction Research Foundation (1975), "Alcohol -Do you know enough about it?", panfleto.
- AFL-CIO Community Service Activities y National Council on Alcoholism (s.f.), "What every worker should know about alcoholism", folleto, s.p.
- Alwin, R. (1976), "Searches during routine traffic stops after *Robinson and Gustafson*: A re-examination of the Illinois distinction between 'ordinary traffic violators' and 'criminals'", *Loyola University Law Journal* 7: 853-899.
- Andenaes, J. (1966), "The general preventive effects of punishment", *University of Pennsylvania Law Review* 114: 949.
- Arendt, H. (1951), *The Origins of Totalitarianism*, Nueva York, Harcourt Brace [ed. cast.: *Los orígenes del totalitarismo*, Madrid, Alianza, 2011].
- Aristóteles (ed. 1941), *Basic Works*, trad. de Richard P. McKeon, Nueva York, Random House.
- Arnold, T. (1935), *The Symbols of Government*, New Haven, Yale University Press.
- Aubert, V. y Messinger, S. (1958), "The criminal and the sick", *Inquiry* 1: 137-160.

- Auden, W. H. (1942), "Law, Say the Gardeners, Is the Sun", en Untermeyer, L. (ed.), *Modern British Poetry*, Nueva York, Harcourt Brace: 481-482 [ed. cast.: "La Ley, dicen los jardineros, es el Sol", en *Canción de cuna y otros poemas*, Barcelona, Lumen, 2006].
- Auerbach, E. (1953), *Mimesis: The Representation of Reality in Western Literature*, Princeton, N.J., Princeton University Press [ed. cast.: *Mimesis: la representación de la realidad en la literatura occidental*, México, FCE, 2011].
- Austin, J. L. (1962), *How to Do Things with Words*, Cambridge, Mass., Harvard University Press [ed. cast.: *Cómo hacer cosas con palabras: palabras y acciones*, Barcelona, Paidós, 2004].
- (1971 [1963]), "Performative constative", reprod. en Searle, J. (ed.), *The Philosophy of Language*, Londres, Oxford University Press.
- Baker, R. F. (1971), *The Highway Risk Problem*, Nueva York, Wiley-Interscience.
- Baker, S. y Spitz, W. (1970), "Age effects and autopsy evidence of disease in fatally injured drivers", *Journal of the American Medical Association* 214, 6: 1079-1088.
- Baker, S., Robertson, L., y Spitz, W. (1971), "Tattoos, alcohol and violent death", *Journal of Forensic Sciences* 4: 219-225.
- Barthes, R. (1967), *Elements of Semiology*, Boston, Beacon Press [ed. cast.: *Elementos de Semiología*, Madrid, Alberto Corazón, 1971].
- (1973), *Mythologies*, Londres, Paladin [ed. cast.: *Mitologías*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2008].
- Bauman, Z. (1976), *Socialism: The Active Utopia*, Nueva York, Holmes and Meier [ed. cast.: *Socialismo: la utopía activa*, Buenos Aires, Nueva Visión, 2012].
- Becker, H. S. (1963), *Outsiders*, Nueva York, The Free Press [ed. cast.: *Outsiders: hacia una sociología de la desviación*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2009].
- (1967), "Whose side are we on?", *Social Problems* 14 (invierno): 239-247.
- Beitel, G. A., Glanz, W. D. y Sharp, M. C. (1975), "Probability of arrest while driving under the influence of alcohol", *Journal of Studies on Alcohol* 36: 870-876.
- Bell, D. (1972), "On meritocracy and equality", *The Public Interest* 29 (otoño).
- Ben-David, J. (1971), *The Scientist's Role in Society*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall [ed. cast.: *El papel de los científicos en la sociedad: un estudio comparativo*, México, Trillas, 1974].
- Black, D. (1971), "The social organization of arrest", *Stanford Law Review* 23 (junio): 1087-1111.
- (1972), "The boundaries of Legal Sociology", *Yale Law Journal* 81 (mayo): 1086-1100.
- (1976), *The Behavior of Law*, Nueva York, Academic Press.
- Black, M. (1962), *Models and Metaphors*, Ithaca, Cornell University Press [ed. cast.: *Modelos y metáforas*, Madrid, Tecnos, 1967].
- Bloor, D. (1976), *Knowledge and Social Imagery*, Londres, Routledge & Kegan Paul [ed. cast.: *Conocimiento e imaginario social*, Barcelona, Gedisa, 2003].
- Blum, W. y Kalven, H. (1967), "The empty cabinet of Dr. Calabresi: Auto accidents and general deterrence", *University of Chicago Law Review* 34: 239.
- Blumberg, A. S. (1967a), "The practice of Law as confidence game", *Law and Society Review* 1: 15-39.
- (1967b), *Criminal Justice*, Chicago, Quadrangle Books.
- Blumer, H. (1939), "Social movements", en Park, R. (coord.), *An Outline of the Principles of Sociology*, Nueva York, Barnes and Noble.
- (1969), "The methodological position of symbolic interactionism", en *Symbolic Interaction*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall [ed. cast.: *El interaccionismo simbólico*, Barcelona, Hora, 1982].
- (1971), "Social problems as collective behavior", *Social Problems* 18 (invierno): 298-306.
- Bocock, R. (1974), *Ritual in Industrial Society*, Londres, Allen and Unwin.

- Bohannon, P. (1973), "The differing realms of the Law", en Black, D. y Mileski, M. (eds.), *The Social Organization of Law*, Nueva York, Seminar Press.
- Boorstin, D. (1964), *The Image: A Guide to Pseudo Events in America*, Nueva York, Harper Colophon.
- Booth, W. (1961), *The Rhetoric of Fiction*, Chicago, University of Chicago Press [ed. cast.: *La retórica de la ficción*, Barcelona, Bosch, 1978].
- (1969), "Distance and viewpoint", en Davis, R. M. (ed.), *The Novel: Modern Essays in Criticism*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall.
- (1978), "Metaphor as Rhetoric: The problem of evaluation", *Critical Inquiry* 5 (otoño): 49-72.
- Borkenstein, R. F. (1975), "Problems of enforcement: Adjudication and sanctioning", en Israelstam, S. y Lambert, S. (eds.), *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Toronto, Addiction Research Foundation: 655-662.
- Borkenstein, R. F., Crowther, R. F., Shumate, R. P., Ziel, W. B. y Zylman, R. (1964), *The Role of the Drinking Driver in Traffic Accidents*, Bloomington, Ind., Department of Police Administration, Indiana University.
- Boston University School of Law-Medicine Institute (1969), "Investigation of thirty-one fatal automobile accidents: Final report", U.S. Department of Transportation, Bureau of Highway Safety.
- Bramson, L. (1961), *The Political Context of Sociology*, Princeton, N.J., Princeton University Press [ed. cast.: *El contexto político de la sociología*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1965].
- Braudel, F. (1973), *Capitalism and Material Life 1400-1800*, Nueva York, Harper Torchbooks [ed. cast.: *Civilización material, economía y capitalismos. Siglos XV-XIX*, Madrid, Alianza, 1984].
- Brissett, D. y Edgley, C. (eds., 1975), *Life as Theater*, Chicago, Aldine.
- Brown, R. (1977), *A Poetic for Sociology*, Cambridge, Cambridge University Press.
- (1980), "Dialectical irony: Literary form and sociological irony", en Wright, E. (ed.), *Irony*, Londres, Harvester.
- Brown, S. (1968), *Drivers Who Die: A Safety Study*, Houston, Tex., Baylor University College of Medicine.
- Bruyn, S. (1966), *The Human Perspective*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall [ed. cast.: *La perspectiva humana en sociología*, Buenos Aires, Amorrortu, 1972].
- Bryant, D. (1965), "Rhetoric: Its function and scope", en Schwartz, J. y Rycenga, J. (eds.), *The Province of Rhetoric*, Nueva York, The Ronald Press.
- Burke, K. (1945), *A Grammar of Motives*, Nueva York, Prentice-Hall.
- (1950), *A Rhetoric of Motives*, Nueva York, Prentice-Hall.
- (1954), *Permanence and Change*, Indianápolis, Bobbs-Merrill.
- (1957), *The Philosophy of Literary Forms*, Nueva York, Vintage Books [ed. cast.: *La filosofía de la forma literaria*, Madrid, Antonio Machado Libros, 2003].
- (1968), "Dramatism", art. incluido en *International Encyclopedia of the Social Sciences* [ed. cast.: *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*, Madrid, Aguilar, 1974].
- Burns, E. (1972), *Theatricality*, Nueva York, Harper Torchbooks.
- Cahalan, D. (1970), *Problem Drinkers: A National Survey*, San Francisco, Jossey-Bass.
- Cahalan, D., Cisin, I. y Crossley, H. (1969), *American Drinking Practices*, New Brunswick, N.J., Rutgers Center of Alcohol Studies.
- Cahalan, D. y Room, R. (1974), *Problem Drinking among American Men*, New Brunswick, N.J., Rutgers Center of Alcohol Studies.
- Calabresi, G. (1970), *The Costs of Accidents*, New Haven, Yale University Press [ed. cast.: *El coste de los accidentes*, Barcelona, Ariel, 1984].

- California Department of Justice (1976), *Crime and Delinquency in California*, Sacramento, Bureau of Criminal Statistics, State of California.
- Cámara de Representantes de los Estados Unidos, Comisión de Comercio Interestatal y Exterior (1970), *Hearings on Comprehensive Alcohol Abuse and Alcoholism Legislation*. 91º período legislativo, 15 al 17 de septiembre, Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- Cameron, T. (1977), "Alcohol and traffic", en Arrens, M., Cameron, T., Roizen, R., Room, R., Schneberk, D. y Wingard, D. (eds.), *Alcohol, Casualties and Crime*, Report C-18, Berkeley, Social Research Group [actualmente disponible en <ncjrs.gov/pdffiles1/Digitization/50636NCJRS.pdf>].
- Cardozo, B. (1921), *The Nature of the Judicial Process*, New Haven, Yale University Press [ed. cast.: *La naturaleza de la función judicial*, Granada, Comares, 2004].
- Carlson, W. L. (1973), "Age, exposure and alcohol involvement in night crashes", *Journal of Safety Research* 5: 247-259.
- Carson, W. G. (1975), "Symbolic and instrumental dimensions of early factory legislation", en Hood, Roger (ed.), *Crime, Criminology and Public Policy: Essays in Honor of Sir Leon Radzinowicz*, Nueva York, The Free Press.
- Chandler, D. (1976), *Capital Punishment in Canada*, Nueva York, Macmillan.
- Cicourel, A. (1964), *Method and Measurement in Sociology*, Nueva York, The Free Press [ed. cast.: *El método y la medida en sociología*, Madrid, Editora Nacional, 1982].
- (1968), *The Social Organization of Juvenile Justice*, Nueva York, Wiley.
- Clark, N. (1976), *Deliver Us from Evil*, Nueva York, Norton.
- Cloyd, J. (1972), "News coverage of auto safety issues, 1922-1972: An analysis of the *New York Times*", inédito.
- (1975), *The Ideals of Justice and the Practical Organisational Contingencies Affecting Criminal Cases Involving Intoxicants*, tesis de doctorado, Department of Sociology, University of California, San Diego.
- Coffey, T. G. (1966), "Beer Street, Gin Lane...", *Quarterly Journal of Studies on Alcohol* 27: 669-692.
- Cohen, A. (1976), *Two-Dimensional Man*, Berkeley, University of California Press.
- Cohen, T. (1978), "Metaphor and the cultivation of intimacy", *Critical Inquiry* 5 (otoño): 3-12.
- Cohen, Y. (1969), "Ends and means in political control: Punishment of adultery, etc.", *American Anthropologist* 71: 658-681.
- Collins, H. y Cox, G. (1976), "Recovering relativity: Did prophecy fail?", *Social Studies of Science* 6 (septiembre): 423-444.
- Combs, J. y Mansfield, M. (eds., 1976), *Drama in Life*, Nueva York, Hastings House.
- Congreso de los Estados Unidos (1966), *Congressional Record*, 89º período legislativo, vol. 112, 2ª parte, 2ª serie, Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- Congreso de los Estados Unidos, Comisión de Obras Públicas (1968), *Alcohol and Highway Safety*, Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- Coppin, R. y Van Oldenbeek, G. (1965), "Driving under suspension and revocation", Sacramento, Department of Motor Vehicles.
- Cosper, R. y Mozersky, K. (1968), "Social correlates of drinking and driving", *Quarterly Journal of Studies on Alcohol*, suplemento nº 4 (mayo): 58-117.
- Cramton, R. (1969), "Driver behavior and legal sanctions", *Michigan Law Review* 67: 421.
- Cressey, D. (1953), *Other People's Money*, Glencoe, Ill., The Free Press.
- (1975), "Law, order and the motorist", en Hood, R. (ed.), *Crime, Criminality and Public Policy*, Nueva York, The Free Press.

- Crocker, J. C. (1977), "The social functions of rhetorical forms", en Sapir, J. D. y Crocker, J. C. (eds.), *The Social Use of Metaphor*, Filadelfia, University of Pennsylvania Press.
- Davis, J. H. (1974), "Carbon monoxide, alcohol and drugs in fatal automobile accidents: Dade County, Florida, 1956-1968", *Clinical Toxicology* 7: 597-613.
- Dell, F. (1922), "The difference between life and fiction", *New Republic*, 12 de abril: 7-8.
- Dooley, D. y Mosher, J. (1977), "Alcohol and legal negligence", informe inédito, Alcohol, Casualties and Crime Project. Working paper F-62, Berkeley, Social Research Group, School of Public Health, junio [hubo una publicación parcial posterior: *Contemporary Drug Problems* 7, verano de 1978: 145-179].
- Douglas, J. D. (1971), *American Social Order: Social Rules in a Pluralistic Society*, Nueva York, The Free Press.
- Douglas, M. (1966), *Purity and Danger*, Londres, Routledge, Kegan Paul [ed. cast.: *Pureza y peligro*, Madrid, Siglo XXI, 1991].
- (1973), *Natural Symbols*, Londres, Pelican [ed. cast.: *Símbolos naturales*, Madrid, Alianza, 1978].
- Douglas, R. (1974), "The operational meaning of reported alcohol involvement in official State accident data", *HIT Lab Reports* 5: 1-15, Ann Arbor, Highway Safety Research Institute.
- Duncan, H. D. (1962), *Communication and Social Order*, Londres, Oxford University Press.
- (1969), *Symbols and Social Theory*, Londres, Oxford University Press.
- Durkheim, É. (1947 [1895]), *The Rules of the Sociological Method*, Glencoe, Ill., The Free Press [ed. cast.: *Las reglas del método sociológico*, Buenos Aires, Losada, 2007].
- (1951 [1897]) *Suicide*, Nueva York, The Free Press [ed. cast.: *El suicidio*, Buenos Aires, Losada, 2004].
- Eastman, C. (1910), *Work, Accidents, and the Law*, Nueva York, Arno.
- Easton, D. (1963), *The Political System*, Nueva York, Knopf.
- Edelman, M. (1964), *The Symbolic Uses of Politics*, Urbana, Ill., University of Illinois Press.
- (1971), *Politics as Symbolic Action*, Chicago, Markham.
- (1977), *Political Language*, Nueva York, Academic Press.
- Eliade, M. (1963), *Myth and Reality*, Nueva York, Harper Torchbooks [ed. cast.: *Mito y realidad*, Barcelona, Kairós, 1999].
- Emerson, J. (1970), "Behavior in private places: Sustaining definition of reality in gynecological examinations", en su *Recent Sociology*, 2, *Patterns of Communicative Behavior*, Londres, Macmillan.
- Epstein, T. (1977), "A socio-legal examination of intoxicification in the Criminal Law", Berkeley, Social Research Group, Working paper F-53.
- Erwin, R. E. (1965), "Defense of persons accused of driving while under the influence of alcohol", *Practical Lawyer* 11: 73.
- (1976), "Another slant —there is no danger of a fair trial in a drunk-driving case", *California State Bar Journal* 51: 214.
- Etzioni, A. (1976), *Social Problems*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall.
- Feeley, M. (1966), "Coercion and compliance: A new look at an old problem", en Krislov, S. y otros (eds.), *Compliance and the Law*, Beverley Hills, Ca., Sage Publications.
- Feyerabend, P. (1975), *Against Method*, Londres, Verso [ed. cast.: *Tratado contra el método*, Madrid, Tecnos, 2010].
- Filkins, L. D. y Carlson, W. L. (1975), "Analysis and reporting of blood alcohol concentrations of Michigan traffic fatalities", *HIT Lab Reports* 3, 7, Ann Arbor, Mich., Highway Safety Research Institute.
- Filkins, L. D., Clark, C. D., Rosenblatt, C. A., Carlson, W. L., Kerlan, N. W. y Manson, H. (1970), "Alcohol abuse and traffic safety: A study of fatalities, DWI offenders, alcoholic and court-related treatment approaches", Ann Arbor, Mich., University of Michigan, Highway Safety Research Institute.

- Firth, R. (1973), *Symbols: Public and Private*, Ithaca, Cornell University Press.
- Flink, J. (1976), *The Car Culture*, Cambridge, Mass., MIT Press.
- Foucault, M. (1965), *Madness and Civilization*, Nueva York, Random House [ed. cast.: *Historia de la locura en la época clásica*, México, Fondo de Cultura Económica, 2002].
- Frank, J. (1936), *Law and the Modern Mind*, Nueva York, Tudor.
- (1949), *Courts on Trial*, Princeton, Princeton University Press.
- Freeman, B. (ed., 1970), *Drunk-Driving Cases: Prosecution and Defense*, Nueva York, Practising Law Institute.
- Freimuth, H. C., Watts, S. R. y Fisher, R. S. (1958) "Alcohol and highway fatalities", *Journal of Forensic Science* 3.
- Freud, S. (1938), *The Psychopathology of Everyday Life*, en *The Basic Writings of Sigmund Freud*, Nueva York, Modern Library, Random House [ed. cast.: *Psicopatología de la vida cotidiana*, en *Obras Completas*, t. 2, Buenos Aires, Siglo XXI - Biblioteca Nueva, 2012].
- Friedman, L. (1973), *A History of American Law*, Nueva York, Simon and Schuster [ed. cast.: *Breve historia del derecho estadounidense*, México, UNAM, 2007].
- (1975), *The Legal System: A Social Science Perspective*, Nueva York, Russell Sage Foundation.
- Friedman, L. y Macauley, S. (1977), *Law and the Behavioral Sciences*, Indianápolis, Bobbs-Merrill.
- Friedman, N. (1969), "Point of view in fiction: the development of a critical concept", en Davis, R. M. (ed.), *The Novel: Modern Essays in Criticism*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall.
- Frye, N. (1957), *Anatomy of Criticism*, Princeton, N.J., Princeton University Press [ed. cast.: *Anatomía de la crítica*, Caracas, Monte Ávila, 1991].
- Fuller, L. L. (1967), *Legal Fictions*, Stanford, Ca., Stanford University Press [ed. cast.: *Ficciones jurídicas*, México, Fontamara, 2003].
- (1969), *The Morality of the Law*, New Haven y Londres, Yale University Press [ed. cast.: *La moral del derecho*, México, Trillas, 1967].
- Galanter, M. (1976), "Drunk driving Law enforcement", inédito.
- Gardiner, J. (1969), *Traffic and the Police*, Cambridge, Mass., Harvard University Press.
- Garfinkel, H. (1956), "Conditions of successful degradation ceremonies", *American Journal of Sociology* 61 (marzo): 420-424.
- (1967), *Studies in Ethnomethodology*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall [ed. cast.: *Estudios en etnometodología*, México, Anthropos, 2006].
- Gay, P. (1966), *The Enlightenment*, Nueva York, Vintage Books [ed. cast.: *La edad de las luces*, México, Ediciones Culturales Internacionales, 1989].
- Geertz, C. (1973a) *The Interpretation of Cultures*, Nueva York, Basic Books [ed. cast.: *La interpretación de las culturas*, Barcelona, Gedisa, 2000].
- (1973b), "Thick description: Toward an interpretative theory of culture", en *The Interpretation of Cultures*, Nueva York, Basic Books [ed. cast.: *La interpretación de las culturas*, Barcelona, Gedisa, 2000].
- Gerber, S. R. (1963), "Vehicular fatalities in Cuyahoga County, Ohio, 1941-60", *Proceedings of the Third International Conference on Alcohol and Road Traffic*, 1962, Londres, British Medical Association: 38-44.
- Gerber, S. R., Jolist, P. V. y Feegel, J. R. (1966), "Single motor vehicle accidents in Cuyahoga County, Ohio, 1958-1963", *Journal of Forensic Sciences* 11: 144-151.
- Gibbs, J. P. (1975), *Crime, Punishment and Deterrence*, Nueva York, Elsevier.

- Goffman, E. (1956), *The Presentation of the Self in Everyday Life*, Edimburgo, Social Sciences Research Center, University of Edinburgh [ed. cast.: *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Buenos Aires, Amorrortu, 1981].
- (1974), *Frame Analysis*, Nueva York, Basic Books [ed. cast.: *Frame Analysis: los marcos de la experiencia*, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas, 2006].
- Goodheart, A. L. (1972), "The ratio decidendi of a case", *Yale Law Journal* 40, reprod. en Lloyd, Lord of Hampstead (ed.), *Introduction to Jurisprudence*, Nueva York, Praeger: 766-771.
- Goodlad, J. S. R. (1972), *A Sociology of Popular Drama*, Londres, Heinemann.
- Gordon, J. E. (1949), "The epidemiology of accidents", *American Journal of Public Health* 39: 504-515.
- Gouldner, A. (1968), "The sociologist as partisan: Sociology and the Welfare State", *American Sociologist* 3 (mayo): 103-116.
- (1976), *The Dialectic of Ideology and Technology*, Nueva York, Seabury [ed. cast.: *La dialéctica de la ideología y la tecnología*, Madrid, Alianza, 1978].
- Gramsci, A. (1971), *Selections from the Prison Notebooks of Antonio Gramsci*, al cuidado de Q. Hoare y G. N. Smith, Nueva York, International Publishers [ed. cast.: *Cuadernos de la cárcel*, México, Era, 1981].
- Greater Tampa Alcohol Safety Action Project (s.f.), "You'll be the death of me yet... If you're a drunken driver", panfleto.
- Greenawalt, K. (1969), "Uncontrollable actions and the Eighth Amendment: Implications of Powell v. Texas", *Columbia Law Review* 69: 927.
- Gregory, C. O. (1951), "Trespass to negligence to absolute liability", *Virginia Law Review* 37: 359.
- Gusfield, J. (1963a), *Symbolic Crusade: Status Politics and the American Temperance Movement*, Urbana, Ill., University of Illinois Press.
- (1963b), "The 'double plot' in institutions", *Patna University Journal* 18, 1.
- (1968a), "On legislating Morals: The symbolic process of designating deviance", *California Law Review* 58 (enero): 54-73.
- (1968b), "Prohibition: The impact of political utopianism", en Braeman, J., Bremmer, R. y Brody, D. (eds.), *Change and Continuity in Twentieth-Century America: The 1920s*, Columbus, Ohio State University Press.
- (1972), *A Study of Drinking Drivers in San Diego County*, San Diego, Urban Observatory.
- (1973), *Utopian Myths and Movements in Modern Societies*, Morristown, N.J., University Programs Modular Studies, General Learning Press.
- (1975), "The (f)utility of knowledge? The relation of social science to public policy toward drugs", *Annals of the American Academy of Political and Social Sciences* 417: 1-15.
- (1976), "The prevention of drinking problems", en Filstead, W., Rossi, J. y Keller, M. (eds.), *Alcohol and Alcohol Problems*, Cambridge, Mass., Ballinger.
- (1977), "Power, justice and sociological cynicism", *Stanford Law Review* 29 (enero): 371-381.
- (1978), "Passage to play: A ritual theory of social drinking", ponencia presentada en la Food and Nutrition Section, Eighth International Congress of Anthropological and Ethnological Sciences, Nueva Delhi, 6 de diciembre.
- (1979a), "The sociological reality of America: An essay on mass culture", en Gans, H., Glazer, N., Gusfield, J. y Jencks, C. (eds.), *On the Making of Americans: Essays in Honor of David Riesman*, Filadelfia, University of Pennsylvania Press.
- (1979b), *The Illusion of Authority: Rhetoric, Ritual and Metaphor in Public Action*, informe para la National Science Foundation.
- (1979c), "The modernity of social movements: Public roles and private parts", en Hawley, A. (ed.), *Societal Growth*, Nueva York, The Free Press.
- Gusfield, J., Kotarba, J. y Rasmussen, P. (1979), *The World of the Drinking-Driver*, informe para la National Science Foundation.

- Gusfield, J. y Schwartz, M. (1963), "The meanings of occupational prestige: A reconsideration of the NORC scale", *American Sociological Review* 28 (abril): 265-271.
- Gutman, H. (1977), *Work, Culture and Society in Industrializing America*, Nueva York, Vintage Books.
- Habermas, J. (1970), "Technology and Science as 'Ideology'", en *Toward a Rational Society*, Boston, Beacon Press [orig.: "Technik und Wissenschaft als 'Ideologie'", incluido en el vol. homónimo; ed. cast.: *Ciencia y técnica como ideología*, Madrid, Tecnos, 1986].
- (1975), *Legitimation Crisis*, Boston, Beacon Press [orig.: *Legitimationsprobleme im Spätkapitalismus*; ed. cast.: *Problemas de legitimación en el capitalismo tardío*, Buenos Aires, Amorrortu, 1975].
- Haddon, W., Jr. (1970), "The problem drinker and driving: Questions of strategy in countermeasure choice and development", en Filkins, L. y Geller, N. (eds.), *Community Response to Alcoholism and Highway Crashes*, Ann Arbor, Mich., Highway Safety Research Institute.
- (1972), "A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity", *Journal of Trauma* 12: 193-207.
- Haddon, W. y Bradess, V. A. (1959), "Alcohol and the single vehicle fatal accident experience in Westchester County", *Journal of the American Medical Association* 169: 1587-1593.
- Haddon, W. Jr., Suchman, E. y Klein, D. (1964), *Accident Research*, Nueva York, Harper and Row.
- Halebsky, S. (1976), *Mass Society and Political Conflict*, Cambridge y Nueva York, Cambridge University Press.
- Hall, J. (1944), "Intoxication and responsibility", *Harvard Law Review* 57: 1045.
- (1952), *Theft, Law and Society*, 2ª ed., Indianápolis, Bobbs-Merrill [ed. cast.: *Delito, derecho y sociedad: causas sociológicas del delito*, Buenos Aires, Depalma, 1974].
- Halpern, P. J. (1972), "Consumer politics and corporate behavior: The case of automobile safety", tesis de doctorado, Department of Government, Harvard University.
- Harrington, D. M. (1972), "The young driver follow-up study: Human factors in the first four years of driving", *Accident Analysis and Prevention* 4: 191-240.
- Harrison, B. (1971), *Drink and the Victorians*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press.
- Hart, H. L. A. (1961), *The Concept of Law*, Cambridge, The Clarendon Press [ed. cast.: *El concepto de derecho*, Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 1998].
- (1968), *Punishment and Responsibility*, Óxford, The Clarendon Press.
- Hart, H. L. A. y Honoré, A. M. (1959), *Causation in the Law*, Londres, Oxford University Press.
- Hartjen, C. A. (1974), *Crime and Criminalization*, Nueva York, Praeger.
- Havelock, R. (1971), *A National Problem-Solving System: Highway Safety Researchers and Decision-Makers*, Ann Arbor, Mich., Institute for Social Research, University of Michigan.
- Hawkes, T. (1977), *Structuralism and Semiotics*, Berkeley y Los Ángeles, University of California Press.
- Hay, D. (1975), "Property, authority and the Criminal Law", en Hay, D., Linebaugh, P., Rule, J. G., Thompson, E. P. y Winslow, C. (eds.), *Albion's Fatal Tree: Crime and Society in Eighteenth-Century England*, Nueva York, Pantheon Books.
- Heise, H. A. (1934), "Alcohol and auto accidents", *Journal of the American Medical Association* 103: 739-741.
- Hellman, A. D. (1975), *Laws against Marijuana: The Price We Pay*, Urbana, Ill., University of Illinois Press.
- Hesse, M. B. (1965), "The explanatory function of metaphor", en Bar-Hillel, Y. (ed.), *Proceedings of the 1964 International Congress for Logic, Methodology and Philosophy of Science*, Ámsterdam, North Holland.

- (1966), *Models and Analogies in Science*, Notre Dame, Ind., University of Notre Dame Press.
- Hirschi, T. y Selvin, H. (1967), *Delinquency Research*, Nueva York, The Free Press.
- Hobsbawm, E. J. (1959), *Primitive Rebels*, Nueva York, Praeger [ed. cast.: *Rebeldes primitivos*, Barcelona, Crítica, 2001].
- Hoffman, L. (1973), "Alcohol and traffic safety: Screening out the drunken driver", en Etzioni, A. y Remp, R. (comps.), *Technological Shortcuts to Social Change*, Nueva York, Russell Sage Foundation.
- Hofstadter, A. (1955), "The scientific and literary uses of language", en Bryson, L., Finkelstein, L., Hoagland, H. y MacIver, R. M. (eds.), *Symbols and Society*, Nueva York, Conference on Science and Religion in Their Relation to the Democratic Way of Life, Inc.
- Holcomb, R. L. (1938), "Alcohol in relation to traffic accidents", *Journal of the American Medical Association* 111: 1076-1085.
- Hollopeter, C. (1957), "The trial of a 'drunk driving' case", *Practical Lawyer* 3 (diciembre).
- Hood, R. (1972), *Sentencing the Motoring Offender*, Londres, Heinemann.
- Horton, D. y Wohl, R. R. (1956), "Mass communication and para-social interaction", *Psychiatry* 19: 215-229.
- Hurst, J. W. (1956), *Law and the Conditions of Freedom in the Nineteenth-Century United States*, Madison, Wisc., University of Wisconsin Press.
- Hurst, P. M. (1973), "Epidemiological aspects of alcohol in driver crashes and citations", *Journal of Safety Research* 5 (septiembre): 130-148.
- Hyman, M. M. (1968a), "The social characteristics of persons arrested for driving while intoxicated", *Quarterly Journal of Studies on Alcohol*, suplemento n° 4: 138-177.
- (1968b) "Accident vulnerability and blood alcohol counts of drivers by demographic characteristics", *Quarterly Journal of Studies on Alcohol*, suplemento n° 4: 34-57.
- Insurance Institute for Highway Safety (1976), *Status Report*, 3 de mayo; 30 de agosto, Washington, D.C.
- International Conference on Alcohol and Road Traffic (1950), *Proceedings*, Estocolmo, Karolinska Institutet.
- Isherwood, C. (1954), *The Berlin Stories*, Nueva York, J. Laughlin [ed. cast.: *Historias de Berlín*, Barcelona, Debolsillo, 2005].
- Israelstam, S. y Lambert, S. (eds., 1975), *Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Proceedings of the Sixth International Conference on Alcohol, Drugs, and Traffic Safety*, Toronto, The Addiction Research Foundation.
- Jakobson, R. (1966 [1956]), "On metonymy and metaphor in aphasia", en V. Cunningham (ed.), *The Problem of Style*, Nueva York, Fawcett: 260-265 [corresponde a la sección "The metaphoric and the metonymic poles" del vol. *Two Aspects of Language and Two Types of Aphasic Disturbances in Fundamentals of Language*, en colaboración con Morris Halle; en castellano, cf. "Dos aspectos del lenguaje y dos tipos de afasia", en *Ensayos de lingüística general*, Barcelona, Seix-Barral, 1975].
- Johnson, B. (1973), "Discretionary justice and racial domination: A study of arrest without prosecution in Urban America today", disertación de doctorado, Department of Sociology, University of California, Berkeley.
- Johnson, P., Armor, D., Polich, S. y Stambul, H. (1977), "U.S. adult drinking practices: Time trends, social correlates and sex roles", borrador de informe ADM 281-276, Washington, D.C., National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism.
- Joll, J. (1977), *Antonio Gramsci*, Londres, Penguin Books.
- Judicial Council of California (1978), *Annual Report of the Administrative Office of the California Courts*, California, The Council.
- Kaplan, J. (1970), *Marijuana-The New Prohibition*, Nueva York y Cleveland, World.

- Kaplow, J. (1980), "Saint Monday and the artisanal tradition in Nineteenth-Century France", conferencia patrocinada por el Department of History, University of California, San Diego, 14 de marzo.
- Keller, M. (1962), "The definition of alcoholism and the estimation of its prevalence", en Pittman, D. y Snyder, C. (eds.), *Society, Culture and Drinking Patterns*, Nueva York, John Wiley.
- Kern, J. C., Schmelter, W. R. y Paul, S. R. (1977), "Drinking drivers who complete and drop out of an alcohol education program", *Journal of Studies on Alcohol* 38 (enero): 89-95.
- Kitsuse, J. y Cicourel, A. (1963), "A note on the official uses of statistics", *Social Problems* 11 (otoño): 131-139 [ed. cast.: "Una nota sobre los usos de las estadísticas oficiales", *Delito y Sociedad. Revista de Ciencias Sociales* 34 (segundo semestre de 2012)].
- * Kitsuse, J. y Spector, M. (1973), "Toward a sociology of social problems", *Social Problems* 20 (primavera): 407-441.
- Kittrie, N. (1971), *The Right to Be Different*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.
- Klapp, O. (1962), *Heroes, Villains, and Fools*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall.
- (1964), *Symbolic Leaders*, Chicago, Aldine.
- Klein, D. y Waller, J. (1970), *Causation, Culpability and Deterrence in Highway Crashes*, Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- Knowles, J. (ed., 1977), *Doing Better and Feeling Worse*, Nueva York, W. W. Norton.
- Kornhauser, W. (1959), *The Politics of Mass Society*, Glencoe, Ill., The Free Press [ed. cast.: *Aspectos políticos de la sociedad de masas*, Buenos Aires, Amorrortu, 1969].
- Kotarba, J. (1977), "The serious side of tavern sociability", ponencia presentada en la reunión anual de la Society for the Study of Social Problems, Chicago, agosto de 1977.
- Kuhn, T. (1962), *The Structure of Scientific Revolutions*, Chicago, University of Chicago Press [ed. cast.: *La estructura de las revoluciones científicas*, México, FCE, 2012].
- LaFave, W. R. (1965), *Arrest: The Decision to Take a Suspect into Custody*, Boston, Little, Brown.
- Latour, B. (1979), "What does it mean to study Science?", inédito.
- Latour, B. y Woolgar, S. (1979), *Laboratory Life: The Social Construction of Scientific Fact*, Los Ángeles, Sage [ed. cast.: *La vida en el laboratorio: la construcción de los hechos científicos*, Madrid, Alianza, 1995].
- Leach, E. (1954), *The Political Systems of Highland Burma*, Boston, Beacon [ed. cast.: *Sistemas políticos de la alta Birmania*, Barcelona, Anagrama, 1977].
- (1976), *Culture and Communication*, Cambridge, Cambridge University Press [ed. cast.: *Cultura y comunicación*, Madrid, Siglo XXI, 1989].
- LeMasters, E. E. (1975), *Blue Collar Aristocrats*, Madison, Wisc., University of Wisconsin Press.
- Levi, E. H. (1949), *An Introduction to Legal Reasoning*, Chicago, University of Chicago Press [ed. cast.: *Introducción al razonamiento jurídico*, Buenos Aires, Eudeba, 1964].
- Levine, H. G. (1978), "The discovery of addiction", *Journal of Studies on Alcohol* 39 (enero): 143-174.
- (1979), "Demon of the Middle Class: Self-control, liquor, and the ideology of temperance in Nineteenth Century America", tesis de doctorado, Department of Sociology, University of California, Berkeley.
- Levine, J. B. y Becker, T. (1973), "Toward and beyond a theory of Supreme Court impact", en Becker, T. y Feeley, M. (eds.), *The Impact of Supreme Court Decisions*, Nueva York, Oxford University Press.
- Lévi-Strauss, C. (1966), *The Savage Mind*, Chicago, University of Chicago Press [ed. cast.: *El pensamiento salvaje*, Madrid, FCE, 2002].

- Lippmann, W. (1922), *Public Opinion*, Nueva York, Penguin Books [ed. cast.: *La opinión pública*, Buenos Aires, Fabril, 1964].
- Lubbock, P. (1957), *The Craft of Fiction*, Nueva York, Viking Press.
- Lynch, M. (1978), "Art and artifact in laboratory life", tesis de doctorado, School of Social Sciences, University of California, Irvine.
- McBay, A. J., Hudson, R. P., Hamrich, H. y Beaubier, J. (1974), "Alcohol impairment in highway fatalities in North Carolina, 1972", *Journal of Safety Research* 6: 177-781.
- McCarroll, J. R. y Haddon, W. (1961), "A controlled study of fatal automobile accidents in Nueva York City", *Journal of Chronic Diseases* 15: 811-826.
- McCoid, Allan H. (1956), "Intoxication and its effect upon civil responsibility", *Iowa Law Review* 42: 38.
- McRuer, J. C. (1963), "Liability without fault in the Law of Torts", en MacDonald, R. St.-J. (ed.), *Changing Legal Objectives*, Toronto, University of Toronto Press.
- Maines, D. (1977), "Social organization and social structure in symbolic interactionist thought", en Inkeles, A., Coleman, J. y Smelser, N. (eds.), *Annual Review of Sociology* 3, Palo Alto, Ca., Annual Reviews, Inc.
- Manning, P. K. (1974), "Dramatic aspects of policing: Selected propositions", *Sociology and Social Research* 59 (octubre).
- (1977), *Police Work: The Social Organization of Policing*, Cambridge, Mass., MIT Press.
- Marcuse, H. (1964), *One-Dimensional Man*, Boston, Beacon Press [ed. cast.: *El hombre unidimensional*, Barcelona, Ariel, 2010].
- (1968), "Industrialization and Capitalism in the work of Max Weber", en *Negations*, Boston, Beacon Press [ed. cast.: "Industrialización y capitalismo en la obra de Max Weber", en VV.AA., *Presencia de Max Weber*, Buenos Aires, Nueva Visión, 1971].
- Marrus, M. (1974), *The Emergence of Leisure*, Nueva York, Harper Torchbooks.
- Marshall, H. y Purdy, R. (1972), "Hidden deviance and the labelling approach: The case for drinking and driving", *Social Problems* 19 (primavera): 541-553.
- Matza, D. (1966), "The disreputable poor", en Smelser, N. y Lipset, S. M. (eds.), *Social Structure and Mobility in Economic Development*, Chicago, Aldine.
- Mead, G. H. (1934), *Mind, Self and Society*, Chicago, University of Chicago Press [ed. cast.: *Espíritu, persona y sociedad*, Barcelona, Paidós, 1982].
- Merton, R. (1949 [1938]), "Social structure and anomie", en *Social Theory and Social Structure*, Nueva York, The Free Press [ed. cast.: *Teoría y estructura sociales*, México, FCE, 2002].
- (1972), "Insiders and outsiders: A chapter in the sociology of knowledge", *American Journal of Sociology* 78 (julio): 9-47.
- Messinger, S., en colaboración con Sampson, H. y Towne, R. (1962), "Life as Theater", *Sociometry* 35: 98-110.
- Mileski, M. (1971), "Courtroom encounters: An observation", *Law and Society Review* 5 (mayo): 473-538.
- Moles, A. (1968), *Information Theory and Esthetic Perception*, Urbana, Ill., University of Illinois Press [ed. cast.: *Teoría de la información y percepción estética*, Madrid, Júcar, 1976].
- Monthly Vital Statistics Report (1979), *Final Mortality Statistics*, julio de 1977, Hyattsville, Md., National Center for Health Statistics.
- Morison, R. (1970), "Agnew, alcohol, automobiles, and assessment", editorial, *Science* 169 (3948), 28 de agosto: 819.
- Murray, A. y Aitken, R. E. (1972), "The constitutionality of California's under the influence of alcohol presumption", *Southern California Law Review* 45: 955.
- Naciones Unidas (1974), *Statistics of Road Traffic Accidents in Europe, 1972*, Nueva York, United Nations.

- Nadel, M. (1971), *The Politics of Consumer Protection*, Indianapolis, Bobbs-Merrill.
- Nader, R. (1972 [1965]), *Unsafe at Any Speed*, Nueva York, Bantam Books [ed. cast.: *Peligroso a cualquier velocidad*, Buenos Aires, Jorge Álvarez, 1967].
- National Council on Alcoholism (1971), "The alcoholic is a sick person who can be helped", panfleto.
- National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism (1971), *First Special Report to Congress on Alcohol and Health-New Knowledge*, Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- (1974), *Second Special Report to Congress on Alcohol and Health-New Knowledge*, Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- (1976), "Here's looking at you: The drinking American", DHEW publication (ADM) 76-348.
- (1978), *Third Special Report to Congress on Alcohol and Health-New Knowledge*, Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- National Safety Council (1977-1978), *Accident Facts*, Chicago, National Safety Council.
- Newsweek* (1974), "Alcoholism", 22 de abril: 39-45.
- Nida, R. (1971), "California motor vehicle legislation", en *West's Annotated California Codes*, St. Paul, Minn., West Publishing Co.: lxiii-cxxix.
- Noonan, J. P. (1970), "Note, A State Statute to Prevent the Operation of Motor Vehicles by Persons under the Influence of Alcohol", *Harvard Journal on Legislation* 4 (1967): 280, reprod. en Freeman, B. (ed.), *Drunk Driving Cases. Prosecution and Defense*, Nueva York, Practising Law Institute.
- (1976), *Persons and Masks in the Law*, Nueva York, Farrar, Strauss, and Giroux.
- O'Connell, J. (1971), *The Injury Industry and the Remedy of No-Fault Insurance*, Urbana, Ill., University of Illinois Press.
- O'Connell, J. y Myers, A. (1966), *Safety Last*, Nueva York, Random House.
- Orwell, G. (1954), "The Art of Donald McGill", en *A Collection of Essays*, Garden City, N.Y., Doubleday Anchor Books [ed. cast.: "El arte de Donald McGill", en *Ensayos críticos*, Buenos Aires, Sur, 1948].
- Parsons, T. (1951), *The Social System*, Glencoe, Ill., The Free Press [ed. cast.: *El sistema social*, Alianza, Madrid, 1999].
- Peacock, J. (1969), "Society as narrative", en Spencer, R. F. (ed.), *Forms of Symbolic Action*, Seattle, University of Washington Press.
- Pelz, D. y Schuman, S. (1975), "Drinking, hostility and alienation", en "Driving of Young Men", *Proceedings of the Third Annual Alcoholism Conference of the National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism*, Rockville, Md., National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism.
- Pelz, D. y Williams, P. A. (1975), "Impulse expression through cars in young drivers", University of Michigan, Highway Safety Research Institute.
- Pepper, S. (1966), *World Hypotheses*, Berkeley y Los Ángeles, University of California Press.
- Perelman, C. (1963), *The Idea of Justice and the Problem of Argument*, Nueva York, The Humanities Press [recopilación que coincide parcialmente con el vol. *Justice et raison*; en castellano, cf. *De la justicia*, México, Centro de Estudios Filosóficos UNAM, 1964].
- Perelman, C. y Olbrechts-Tyteca, L. (1969 [1958]), *The New Rhetoric*, Notre Dame, University of Notre Dame Press [ed. cast.: *Tratado de argumentación. La nueva retórica*, Madrid, Gredos, 1989].
- Perrine, M. W. (1970), "The spectrum of the drinking driver", en Waller, P. (ed.), *North Carolina Symposium on Highway Safety* 3 (otoño): 28-74.
- Perrine, M. W. (ed., 1973), *Alcohol, Drugs and Driving*, informe técnico DOTHS 265-2-489, U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration.

- Perrine, M. W., Waller, J. A. y Harris, L. S. (1971), *Alcohol and Highway Safety: Behavioral and Medical Aspects*, informe técnico DOTHS 800-599, U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration.
- Phillips, D. (1977), "Motor vehicle fatalities increase just after publicized suicide stories", *Science* 196: 1464-1465.
- Platt, A. (1969), *The Child Savers*, Chicago, University of Chicago Press [ed. cast.: *Los salvadores del niño, o la invención de la delincuencia*, México, Siglo XXI, 1988].
- Plowden, W. (1971), *The Motor Car and Politics in Britain*, Harmondsworth, Penguin Books.
- Polanyi, M. (1962), *Personal Knowledge*, Chicago, University of Chicago Press.
- Pollock, Sir F. y Maitland, F. W. (1923), *The History of English Law before the Time of Edward I*, vol. 2, Cambridge, Cambridge University Press.
- Popham, R. E. (1956), "The Jellinek alcoholism estimation formula and its application to Canadian data", *Quarterly Journal of Studies on Alcohol* 17.
- Popper, K. (1976), "The logic of the Social Sciences", en Adorno, T. (ed.), *The Positivist Dispute in German Sociology*, Nueva York, Harper and Row [ed. cast.: "La lógica de las ciencias sociales", en Popper, Adorno, Habermas, Dahrendorf, *La lógica de las ciencias sociales*, México, Colofón, 2008].
- Pugh, R. (1973), "Some reflections of a Medieval criminologist", *Proceedings of the British Academy* 59: 1-24.
- Quinney, R. (1971), "The social reality of crime", en Douglas, J. (ed.), *Crime and Justice in American Society*, Indianápolis, Bobbs-Merrill.
- Rae, J. B. (1971), *The American Automobile: A Brief History*, Chicago, University of Chicago Press.
- Raleigh Hills Hospital (s.f.), folleto, s.p.
- Ravetz, J. R. (1973), *Scientific Knowledge and Its Public Problems*, Londres, Penguin Books.
- Reid, S. T. (1975), *Crime and Criminology*, Hinsdale, Ill., The Dryden Press.
- Reiss, A. J., Jr. (1971), *The Police and the Public*, New Haven, Yale University Press.
- Ricœur, P. (1978), "The metaphorical process as cognition, imagination and feeling", *Critical Inquiry* 5 (otoño): 143-159 [luego incluido en Hazard, A. y Searle, L. (eds.), *Critical Theory since 1965*, Tallahassee, University Press of Florida, 1989].
- (1979), "The model of the text: Meaningful action considered as a text", en Rabinow, P. y Sullivan, W. M. (eds.), *Interpretative Social Science*, Berkeley, University of California Press [ed. cast.: "El modelo del texto: la acción significativa considerada como un texto", en *Del texto a la acción*, Buenos Aires, FCE, 2001].
- Rieff, P. (1966), *The Triumph of the Therapeutic*, Nueva York, Harper Torchbooks.
- Robertson, L. y Baker, S. (1974), "Prior violation records of 1,447 drivers involved in fatal crashes", *Accident Analysis and Prevention* 7: 121-128.
- Robertson, L., Rich, R. F. y Ross, H. L. (1973), "Jail sentences for driving while intoxicated in Chicago: A judicial action that failed", *Law and Society Review* 8: 497.
- Robertson, L. y Zador, P. (1978), *Driver Education and Fatal Crash Involvement of Teen-Aged Drivers*, Washington, D.C., Insurance Institute for Highway Safety.
- Rock, P. (1973), *Deviant Behavior*, Londres, Hutchinson.
- Room, R. (1978), *Governing Images of Alcohol and Drug Problems*, tesis de doctorado, Department of Sociology, University of California, Berkeley.
- Room, R. y Sheffield, S. (1974), *The Prevention of Alcohol Problems: Report of a Conference*, Sacramento, Office of Alcoholism, State of California.
- Rosen, G. (1968), *Madness in Society*, Nueva York, Harper and Row [ed. cast.: *Locura y sociedad*, Madrid, Alianza, 1974].

- Rosett, A. y Cressey, D. (1976), *Justice by Consent*, Filadelfia, Lippincott.
- Ross, H. L. (1960), "Traffic law violation: A folk crime", *Social Problems* 8: 231-241.
- (1970), *Settled out of Court*, Chicago, Aldine.
- (1973), "Law, Science, and accidents: The British Road Safety Act of 1967", *Journal of Legal Studies* 2 (enero): 1-78.
- (1975), "The Scandinavian Myth: The effectiveness of drinking-and-driving legislation in Sweden and Norway", *Journal of Legal Studies* 6 (junio): 285-310.
- (1976), "The neutralization of severe penalties: Some Traffic Law studies", *Law and Society* 10 (primavera): 403-413.
- (1977), "Deterrence regained: The Cheshire Constabulary's 'Breathalyzer Blitz'", *Journal of Legal Studies* 6 (enero): 241-249.
- Ross, H. L. y Blumenthal, M. (1975), "Some problems of experimentation in a legal setting", *American Sociologist* 10 (agosto): 150-155.
- Rothman, D. (1971), *The Discovery of the Asylum*, Boston, Little, Brown.
- Rothman, R. (1978), "The First Amendment: Symbolic import-ambiguous prescription", en Simon, R. (ed.), *Research in Law and Sociology*, vol. 1, Greenwich, Conn., JAI Press.
- Rubinstein, J. (1973), *City Police*, Nueva York, Ballantine Books.
- Rudé, G. (1959), *The Crowd in the French Revolution*, Londres, Oxford University Press.
- (1964), *The Crowd in History*, Nueva York, John Wiley [ed. cast.: *La multitud en la historia*, Madrid, Siglo XXI, 1978].
- Sahlins, M. (1976), *Culture and Practical Reason*, Chicago, University of Chicago Press [ed. cast.: *Cultura y razón práctica*, Barcelona, Gedisa, 1988].
- Sapir, J. D. (1977), "The anatomy of metaphor", en Sapir, J. D. y Crocker, J. C. (eds.), *The Social Uses of Metaphor*, Filadelfia, University of Pennsylvania Press.
- Schmidt, W. y Smart, R. G. (1959), "Alcoholism, drinking and traffic accidents", *Quarterly Journal of Studies on Alcohol* 20: 631-644.
- Schmidt, W., Smart, R. G. y Popham, R. E. (1962), "The role of alcoholism in motor vehicle accidents", *Traffic Safety Research Review* 6: 21-27.
- Schneider, J. (1978), "Deviant drinking as disease: Alcoholism as a social accomplishment", *Social Problems* 25 (abril): 361-372.
- Scholl, D. (1969), "The drinking driver: An approach to solving a problem of underestimated severity", *Villanova Law Review* 14: 97, reprod. en B. Freeman (ed.), *Drunk Driving Cases: Prosecution and Defense*, Nueva York, Practising Law Institute: 246-261.
- Schur, E. (1965), *Crimes without Victims*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall.
- Schutz, A. (1967), *The Phenomenology of the Social World*, Evanston, Ill., Northwestern University Press [ed. cast.: *Fenomenología del mundo social*, Buenos Aires, Paidós, 1972].
- (1970), *On Phenomenology and Social Relations*, ed. de Helmut Wagner, Chicago, University of Chicago Press.
- Scoles, P. y Fine, E. W. (1977), "Short term effects of an educational program for drinking drivers", *Journal of Studies on Alcohol* 38 (marzo): 633-637.
- Seeley, J. (1960), "The definition of alcoholism", *Quarterly Journal of Studies on Alcohol* 21: 125-134.
- Selzer, M. L. (1961), "Personality versus intoxication as critical factor in accidents caused by alcoholic drivers", *Journal of Nervous and Mental Disorders* 132: 298-303.
- (1969), "Alcoholics at fault in fatal accidents and hospitalized alcoholics: A comparison", *Journal of Studies on Alcohol* 30 (diciembre): 883-887.
- Selzer, M. L. y Weiss, S. (1966), "Alcoholism and traffic fatalities: A study in futility", *American Journal of Psychiatry* 122: 762-767.

- Selznick, P. (1961), "Sociology and Natural Law", *Natural Law Forum* 6: 84-108.
- Senado de los Estados Unidos, Comisión de Comercio (1966), *Hearings*, 89º período legislativo, 16 de marzo al 6 de abril.
- Shover, N., Bankston, W. y Gurley, J. W. (1977), "Responses of the Criminal Justice System to legislation providing more severe threatened sanctions", *Criminology* 14 (febrero): 483-499.
- Silver, A. (1967), "The demand for civil order", en Bordua, D. (ed.), *The Police*, Nueva York, John Wiley.
- (1968), "Official Interpretations of Racial Riots", en Connery, Robert H. (ed.), *Urban Riots*, Nueva York, Vintage Books.
- Sinclair, A. (1963), *Era of Excess*, Nueva York, Harper and Row.
- Singer, M. (1972), *When a Great Tradition Modernizes*, Nueva York, Praeger.
- Skolnick, J. (1966), *Justice Without Trial*, Nueva York, John Wiley.
- Spector, M. y Kitsuse, J. (1977), *Constructing Social Problems*, Menlo Park, Ca., Cummings.
- Starr, C. (1969), "Social benefit versus technological risk: What is our society willing to pay for safety", *Science* 165 (19 de septiembre): 1232-1238.
- Sterling-Smith, R. S. (1975), "Alcohol, marijuana and other drug patterns among operators involved in fatal motor vehicle accidents", en Israelstam, S. y Lambert, S. (eds.), *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Toronto, Addiction Research Foundation of Canada: 93-106.
- Stewart, J. R. y Campbell, B. J. (1972), *The statistical association between past and future accidents and violations*, Chapel Hill, N.C., University of North Carolina, Highway Safety Research Institute.
- Stoll, C. (1975 [1968]), "Images of man and social control", en Akers, R. y Hawkins, R. (eds.), *Law and Control in Society*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall.
- Stone, J. (1972), "The ratio of the ratio decidendi", en Lloyd, Lord of Hampstead (ed.), *Introduction to Jurisprudence*, Nueva York, Praeger: 772-782.
- Sudnow, D. (1965), "Normal crimes: Sociological features of the Penal Code in a Public Defender Office", *Social Problems* 12: 25-76.
- Sykes, G. M. y Matza, D. (1957), "Techniques of neutralization: A theory of delinquency", *American Sociological Review* 22 (diciembre): 664-670.
- Tabachnick, N. (ed., 1973), *Accident or Suicide?*, Springfield, Ill., C. C. Thomas.
- Thompson, E. P. (1967), "Time, work-discipline and industrial capitalism", *Past and Present* 38 (diciembre): 56-97.
- Traffic Safety Magazine* (s.f.), "The facts about drinking and accidents".
- Truman, D. (1951), *The Governmental Process*, Nueva York, Knopf.
- Turbayne, C. (1962), *The Myth of Metaphor*, New Haven, Yale University Press [ed. cast.: *El mito de la metáfora*, México, FCE, 1974].
- Turner, R. H. (1969), "The public perception of protest", *American Sociological Review* 34 (diciembre): 815-831.
- Turner, V. (1969), *The Ritual Process*, Chicago, Aldine [ed. cast.: *El proceso ritual*, Madrid, Taurus, 1988].
- (1974), *Dramas, Fields, and Metaphors*, Ithaca y Londres, Cornell University Press.
- (1977), "Variations on a theme of liminality", en Moore, S. y Meyerhoff, B. (eds.), *Secular Ritual*, Assen/Ámsterdam, Van Gorcum.
- U.S. Department of Commerce (1978), *Statistical Abstract*, Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.

- U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Office of Driver and Pedestrian Programs (1968), *Alcohol Safety Action Projects, Evaluation of Operations-1967*, Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- (1974), *Alcohol Safety Action Projects, Evaluation of Operations-1974*, vol. 2. Véanse análisis detallados en el cap. 2, "Evaluation of the Enforcement Countermeasure Activities", DOT HS801-77, Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- (1975), *Alcohol Safety Action Projects, Evaluation of Operations-1974*, Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- (s.f.), "The drinking driver and the Police", folleto, s.p.
- U.S. National Center of Health Statistics (1979), *Monthly Vital Statistics Report*, Washington, D.C., Department of Health, Education, and Welfare.
- Vaihinger, H. (1924), *The Philosophy of "As If"*, Londres, Routledge and Kegan Paul.
- Van Gennep, A. (1960 [1909]), *The Rites of Passage*, Chicago, University of Chicago Press [ed. cast.: *Los ritos de paso*, Madrid, Taurus, 1986].
- Voas, R. B. (1975), "Roadside surveys, demographics and BACs of drivers", en Israelstam, S. y Lambert, S. (eds.), *Alcohol, Drugs and Traffic*, 13-20, Toronto, Addiction Research Foundation.
- Waller, J. A. (1966), "Alcoholism and traffic deaths", *New England Journal of Medicine* 275: 532-536.
- (1967), "Identification of problem-drinking among drunken drivers", *Journal of the American Medical Association* 200: 124-130.
- (1968), "Patterns of traffic accidents and violations related to drinking and to some medical conditions", *Quarterly Journal of Studies on Alcohol*, suplemento n° 4: 118-137.
- (1971), "Factors associated with police evaluation of drinking in fatal highway crashes", *Journal of Safety Research* 3: 35-41.
- Waller, J. y Turkel, H. W. (1966), "Alcoholism and Traffic Deaths", *New England Journal of Medicine* 275 (julio-septiembre): 532-536.
- Warner, W. L. (1959), *The Living and the Dead*, New Haven, Yale University Press.
- Wasserstrom, R. (1961), *The Judicial Decision: Toward a Theory of Legal Justification*, Stanford, Ca., Stanford University Press.
- Wedow, S. (1979), "New conception of ritual in the study of contemporary society", inédito.
- Weiner, M. (1962), *The Politics of Scarcity*, Bombay, Asia Publishing House.
- West's Annotated California Codes (1971), St. Paul, Minn., West Publishing Co.
- Wetter, J. G. (1960), *Styles of Appellate Judicial Opinions*, Leyden, A. W. Sythoff.
- Wheelwright, P. (1954), *The Burning Fountain*, Bloomington, Ind., Indiana University Press.
- (1962), *Metaphor and Reality*, Bloomington, Ind., Indiana University Press [ed. cast.: *Metáfora y realidad*, Madrid, Espasa-Calpe, 1979].
- White, H. (1973a), *Metahistory*, Baltimore, Johns Hopkins University Press [ed. cast.: *Metahistoria*, México, FCE, 2001].
- (1973b), "Foucault Decoded", *History and Theory* 12: 23-54.
- (1976), "The fictions of factual representation", en Fletcher, A. (ed.), *The Literature of Fact*, Nueva York, Columbia University Press.
- Willet, T. C. (1964), *Criminal on the Road*, Londres, Tavistock.
- Williams, G. L. (1961), "Intention in the Criminal Law", en Morris, H. (ed.), *Freedom and Responsibility*, Stanford, Ca., Stanford University Press.
- Williams, R. (1976), *Keywords*, Nueva York, Oxford University Press [ed. cast.: *Palabras clave*, Buenos Aires, Nueva Visión, 2000].

- Wilson, J. Q. (1975), *Thinking about Crime*, Nueva York, Basic Books.
- (1976), *Varieties of Police Behavior*, Nueva York, Atheneum.
- Winterowd, W. R. (1968), *Rhetoric: A Synthesis*, Nueva York, Holt, Rinehart and Winston.
- Wolfe, A. C. (1975), "Characteristics of Late-Night, Weekend Drivers: Results of the U.S. National Roadside Breath-Testing Survey and Several Local Surveys", en Israelstam, S. y Lambert, S. (eds.), *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Toronto, Addiction Research Foundation of Ontario: 41-50.
- Young, F. (1965), *Initiation Ceremonies*, Indianápolis, Bobbs-Merrill.
- Zador, P. (1976), "Statistical evaluation of the effectiveness of 'ASAP'", *Accident Analysis and Prevention* 8: 51-66.
- Ziman, J. (1968), *Public Knowledge*, Cambridge, Cambridge University Press [ed. cast.: *El conocimiento público*, México, Fondo de Cultura Económica, 1972].
- Zimring, F. E. y Hawkins, G. (1973), *Deterrence*, Chicago, University of Chicago Press.
- Zurcher, L. A. y Kirkpatrick, R. G. (1976), *Citizens for Decency*, Austin, University of Texas Press.
- Zylman, R. (1968), "Accidents, alcohol and single-cause explanations", *Quarterly Journal of Studies on Alcohol*, suplemento n° 4 (mayo): 212-233.
- (1970), "Are Drinking-Driving Laws enforced?", *Police Chief* 37: 48-52.
- (1972a), "Age is more important than alcohol in the collision-involvement of young and old drivers", *Journal of Traffic Safety Education* 20: 7-8.
- (1972b), "Race and social status discrimination and police action in alcohol-affected collisions", *Journal of Safety Research* 4: 75-84.
- (1973), "Youth, alcohol and collision involvement", *Journal of Safety Research* 5: 58-72.
- (1974a), "Semantic gymnastics in alcohol: highway crash research and public information", *Journal of Alcohol and Drug Education* 19 (invierno): 7-23.
- (1974b), "A critical evaluation of the literature on alcohol involvement", en *Highway Deaths. Accident Analysis and Prevention* 6: 163-204.
- (1975a), "Mass arrests for impaired driving may not prevent traffic deaths", en Israelstam, S. y Lambert, S. (eds.), *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Toronto, Addiction Research Foundation of Ontario.
- (1975b), "DWI Enforcement Programs: Why are they not more effective", *Accident Analysis and Prevention* 7: 179-190.