

L'ORGANITZACIÓ DEL TRÀNSIT I ELS SEUS AVATARS EN LA PARADOXA ORDRE/CONFLICTE SOCIAL: UNA VISIÓ ETNOGRÀFICA

L'organització del trànsit, és un element exemplar del que representa a la nostre societat l'ordre i el conflicte social. Aquest comentari, és un exercici reflexiu del que suposa el dia a dia, a la cantonada de la Plaça Espanya amb el carrer Eusebi Estada de Palma de Mallorca. Al llarg del dia, observem diferents situacions dignes d'analitzar, però en aquest comentari, ens fixarem amb la més comuna. En una visió generalitzada de la situació, caldria dir que **és un espai públic amb un control social**, baix el meu punt de vista, **desmesurat**, així com és cert, que a les hores puntes els agents del trànsit s'han de fer presents i son necessaris per la regulació de la circulació de cotxes, també és cert que la resta del dia no calen i que als espais de vianants no existeixen conflictes. Aquests, simplement viuen l'espai com a zona de pas, no com a destí final del seu recorregut, el que possiblement facilita el no conflicte perquè no és un espai que utilitzen un temps llarg, tal vegada si és un punt de trobada important ja que és cèntric, per tant, **l'ordre esdevé naturalment per la gent que passa caminant i el conflicte és creat per els ciutadans que empren els cotxes. L'ordre del trànsit, esdevé com a part d'una autorregulació constant** entre el flux de cotxes que van i venen, excepte en algunes hores, on l'ordre ha d'esser establert pels policies que és transformen en **mediadors**, (Simmel) entre els cotxes que tenen preferència per tenir el semàfor verd i els que segueixen allà sense possibilitat d'avançar. Tenim **diferent fauna policial** a totes hores: els policies de les zones blaves que posen diferents **sancions a les persones que es desvien de les normes**, en aquest cas posar el tiquet corresponent previ pagament, per tal d'establir un **control social**; policies municipals per regular el trànsit, policies nacionals per si hi ha algun robatori i fins a tot, guàrdia civil... Més que l'establiment d'ordre i control social sembla que fos un espai de reunió e intercanvi d'aquest rol social, quan la necessitat real d'altres zones més conflictives es troba desatesa, per tant, la conclusió, és que excepte en les hores puntes, **més que ajudar a establir l'ordre social, l'impedeixen, ja que creen un estancament que no dona lloc al dinamisme que implica l'anomenat ordre per tendir a un equilibri**. Aquests fets, son un reflex de la **teoria de Rocher** i el seu determinisme, que simpatitza amb l'idea de que l'ordre social s'estableix com un equilibri dinàmic, com reflexa l'ordre de la gent que transita l'espai a peu. Segons el que diu **Boudon**, es podria afirmar que **l'espai públic és un context d'interdependència** (és a dir les accions del vianant, ciclista, conductor són una condició (per tal de facilitar el trànsit o no) que s'adapten entre elles, i en contextos d'aquest tipus el conflicte és comú quan no s'aconsegueix l'adaptació entre unes accions i altres.

En aquest espai, **el conflicte més present durant tot el dia sorgeix de la competència que és genera per l'escassetat de places per aparcar**, que estan regulades per zones blaves. Podem dir, que la **socialització** ve donada per l'interiorització d'elements socioculturals i **valors** del fet de respectar la preferència a l'hora d'aparcar, així el conflicte es crea quan algun conductor es salta aquest ordre preferencial i aparca abans que el que està esperant. Frases com "Jo l'he vist primer" o "Jo fa una llarga estona que espero per aparcar", demostren aquesta prioritització, reflexant un **valor social**, com son les jerarquies: el més antic, el més major, el que fa més temps que espera... té preferència per l'obtenció de la fita, com en aquest cas és l'aparcament desitjat. Aquest valor, que és transmès a les persones per la **família, escola i la religió**, com **agents socialitzadors primaris**, simplement procura establir una coherencia i cohesió del model social, així com facilitar l'integració social. El que hem de tenir present, es que perquè es doni un conflicte, és necessari que els subjectes desitgin el mateix, el lloc d'aparcament, que és comú i escàs. Per tant, podem dir que **és un tipus de conflicte dels que persegueixen el mateix fi escàs**. Des de la **teoria del consens de Dahrendorf**, i la seva classificació del tipus de conflicte, la combinació seria **conflicte amb disens**. En canvi, si ho mirem baix la perspectiva de **Coser**, podem dir que seria un **conflicte autèntic**, ja que és una lluita per obtenir el lloc d'aparcament (objecte extern que provoca la lluita de poder per aconseguir-ho abans que el competidor). **La dinàmica** d'aquest conflicte, ve donada, en el **seu origen en l'escassetat** de les places per aparcar a prop del centre. **L'exhibició de les forces**, és visible en el moment en que un baixa la finestra del cotxe per establir una conversació amb l'expressió de ràbia amb el que li ha llevat el lloc i l'altre és defensa manifestant l'ús públic de l'espai, **la solució** esdevé quan el que ha aparcat baixa del cotxe i el que no ha aconseguit aparcar és resigna i busca o espera un altre lloc, i la **resolució** passa perquè el que espera per aparcar trobi un nou lloc per estacionar, el que té com a conseqüència que llevi importància al que ha passat i surti del cotxe amb cara de satisfacció, en la majoria dels casos. El més curiós de tot, es que uns carrers propers que no tenen zona blava i on aquest espai públic no està condicionat a un pagament ni a un ús amb una durada determinada, no presenta aquest tipus de conflicte. Per tant, cal deduir que **el fet de que hi hagi una implicació econòmica per l'ús de l'espai i un temps determinat, en lloc de motivar un ordre, el que motiva és un conflicte social**. Aquí entra en joc, un element socialitzador, com és l'**institució pública o**

ajuntament, si be no a nivell primari, sí **com un agent d'ordre social que estructura aquesta activitat social i defineix els criteris d'ús dels espais públics**. Al ser un lloc a prop del centre, ens trobem amb una doble moral institucional. Per una part la necessitat de regular aquests aparcaments perquè tots hem puguem fer-ne ús, i per l'altre la possibilitat d'augmentar el guany econòmic fent ús d'aquests espais per incrementar la riquesa de les arques municipals. **Aquest fet motiva que la regulació de l'espai sigui així i no d'una altre forma**, i possiblement, **seria més afavoridor de l'ordre social en aquest espai** **l'eliminació de zones blaves**, com passa als carrers propers, encara que **perquè això fos possible, hauria d'haver tot un replantejament polític de l'ús d'aquest espai** públic i enteneu-lo com a tal, i potser, donar la possibilitat de que els ciutadans puguin ser elements de decisió d'aquests usos.

Desgraciadament, aquest fet, no és més que un reflex micro del que passa a nivell macro al territori de l'illa, on tots els ajuntaments, han apostat per una política territorial de gestió dels espais públics en favor de l'enriquiment individual dels polítics que estan en llocs de poder, així pues, **la única solució possible seria un replantejament de l'explotació d'aquests espais**, respectant que és un dret dels membres de la comunitat gaudir d'ells i cercant possibles vies d'ingresos noves per l'administració, que no impliquin l'ús d'aquest espai si no és en disposició d'una necessitat real de la població, com podrien ser, per exemple, hospitals.

En conclusió, **el sentit del trànsit a la ciutat, és afavorir tots els espais que impliquen una circulació de la gent a peu o en medis de transport sostenible**, com pot ser la bicicleta, (ja que s'està potenciant-ne l'ús amb la creació de carrils bici) i dels que podem observar un ordre social i harmonia gaire be durant tot el temps, i en contraposició en això, **dificultar el fet d'usar el cotxe com a medi de transport per accedir a la ciutat**, i més al centre, posant moltes mesures de control i afavorint la creació de conflictes en aquelles persones que fessin ús d'aquest medi de transport (Que només puguin estar un temps determinat, que hagin de pagar, que no trobin lloc per aparcar, que es formin embossos...) per tant, cal deduir-ne, que el fet de la creació de conflicte en aquesta zona, podria mostrar una intenció política de fer del centre de Palma un lloc de passeig, el que pareix una bona intenció però que per mi no justifica el fins emprats, i **reflexa la paradoxa ordre-conflicte social**, mostrant, baix el meu punt de vista, que perquè hi hagi un ordre dels vianants i ha d'haver un conflicte dels conductors. L'ordre i el conflicte son les dues cares d'una mateixa moneda, perquè pugui existir una també ha d'existir l'altre, venen juntes i son indissolubles. Com diu la filosofia oriental "En tot Yin hi ha d'haver un poc de Yang i a l'inversa"