

asteko



Autorik gabeko eguna ♦

Lehengo astean *Autorik gabeko eguna* egin zuten Bartzelonan eta Madrilen, Europako beste hiriburu handietan egin izan den antze-
ra. Justo de la Cueva soziologoaren iritziz, ergelkeria da horrelako

egunak antolatzea, auto pilaketaren arazoak beste erantzun bat
eskatzen duelako. Manuel Estrada RAC auto gidarien elkarteko ki-
deak bestelako iritzia du.

Ergelkeria?

• JUSTO DE LA CUEVA •

[SOZIOLOGOA]

1999ko apirilak 29. Espainiako hiri batzuek *autorik gabeko eguna* esperimentatu dute. Emaizten arteko aldea izugarria da. Kataluniako egunkariak harro esan zuten ohiko erabiltzaileetatik %23k etxean utzi zutela autoa, oinez ibili zirela, edo garraio publikoak erabili zituztela. Eta Bartzelonako metropoli-barrutian gutxi gorabehera 90.000 ibilgailu gutxiago ibili zirela, eta nabarmen jaitsi zirela trafikoa, zarata eta kutsadura. Halaber, azpimarratu zuten handiagoa izan zela batez besteko lastertasuna, taxiak askoz lasterrago ibili zirela, bai eta autobusak ere, baina ez ordu guztietan.

Madrilgo prentsak, ordea, *egunak* Madrilen porrot egin zuela egiaztatu zuen. «Bartzelonak alde handiz irabazi dio Madrili *autorik gabeko egunean*» izan zen egunkari batean erabilitako titulua. «Zirkulazioa %3 baino ez zen gutxitu Madrilgo kaleetan» agertu zen beste batean. Ondoren, trafikoa igande eta jaiegunetan %35 eta abuztuan %20tik %27ra bitarte jaisten dela azpimarratu zuten.

Labur esango dut: *autorik gabeko eguna* arrisku handiko ergelkeria izan zen. Labur beharrez diot ergelkeria izan zela. Berriz ere lelokeria, funts eskasekoa, inozokeria, sinplekeria, tentelkeria, txepelkeria eta abar izan zela esan behar ez izateko. Errotikakoa izan behar da; gauzen errora jo behar da. Eta

horregatik interes gutxikoa da bueltaka ibiltzea Bartzelonak eta Madrilek *autorik gabeko egunean* agertutako jarrera desberdinen gaiarekin, hala nola gogoeztatzea edo hitz egitea jokabide horien arrazoiez. Aitzitik, *autorik gabeko eguna* bere ergelkeria arriskutsua salatze-ko erabili behar da. *Egunarena*. Bai eta, nahi gabe bada ere, itxuraz borrokatu nahi duena bultzatzen laguntzen duela azaltzeko ere.

Autoen ekoizpena eta erabilpena oso garrantzi handiko gaia da Lur planeta-ko biztanleentzat. Argi eta garbi, arriskuan jartzen ari direlako gizadiaren biziraupena. Ez dut hemen zehaztuko ondasun urrietan zenbaterainoko xahutzea eragiten duen ekoizpen eta erabilpen horrek. Ez eta azpimarratuko ere autoek dagoeneko milioi bat lagun hiltzen dituztela urtero, eta dozenaka milioi elbarri uzten dituztela. Edo arriskuan jartzen dituztela ehundaka milioi pertsonaren bizitzak; agian, gizadi osoarena, planeta kutsatzen dutelako. Datu horietaz gehiago jakin nahi duenari Euskal Sare Gorriaren web orrira jotzeko gonbidapena egiten diot. Bertan nire liburuxka bat, *Zigorrik gabe eta egunero milaka pertsona akabatzen dituzten hiltzaileak: AUTOAK*, osorik irakur edo kopia dezake. Aski da Internetera konektatzea eta <http://www.basquered.net/cas/ecol/automovi/automovi.htm> helbidera jotzea.

Eguna ergelkeria arriskutsua izan zen, arazoa zentzurik gabe txikiagotzen duelako. Txikiagotu, hutsaren hurrengo bihurtu, ezkutatu egiten du. Izan ere, *autorik gabeko egunaren* diseinua nahasgarria da, inplizituki aditzera ematen duelako autoen arazoa *borondate onez*, poliki-poliki, arian-arian, denborarekin konpon daitekeela. Baina hori guztia gezurra da.

Are okerrago. Egun horrek pentsarazten du posible izango dela etorkizunean arazoa konpontzea auto pribatua erabiltzen jarraituz, betiere gutxiago erabiltzen bada. Baina hori gezurra da.

Egunak lekukotasun zoragarri bat eskaini zigun: ergel arriskutsu baten aitorpen ikaragarria, formulazio izugarri, mesprezuzko, ezjakin eta nagusikeriaz bete; ergela arriskutsua dela esan dugu, aginpidea duen ergel bat delako. Izan ere, Espainiako Trafiko zuzendari nagusiak, Carlos Muñoz-Ropisok, honako hau esan zuen egun bat autorik gabe pasatzeari buruz: «Egun bat informatikarik gabe egotea bezain ezinezkoa da. Automozioa guztiz presente dago gure bizitzan, eta, beraz, ezinbestekoa da. Gaur egun, ezingo genuke egun bat izan informatikarik gabe; guztiz ezinezkoa litzateke, egun bat autorik gabe bezain ezinezkoa». Erreparatu espainol horren eurozentrismo ergel eta kriminalari —hobe litzateke natozentrismoa esatea—. Mundua eta gizadia NATO

kriminalak okupatutako munduaren zatiarekin nahasten baititu; dudarik gabe, harro dago NATOren barruan egoteaz. 1994an, auto guztietatik %89 Iparralde deritzegun herri esplotatzaileretan zeuden. Baina Hegoaldeko herri esplotatuetan lau mila milioi lagun edo gehiago bizi ziren autorik gabe. Eta informatikarik gabe.

Auto pribatuak, inondik ere, kapitalismoak sortutako munduaren parte dira. Baina, kapitalismoa bera bezala, oso arriskutsuak dira, eta jadanik zaharkituta daude. Kapitalismoa agonian da, eta beste 20 urte edo, agian, 40 urte geratzen zaizkio (irakurri Immanuel Wallerstein-en liburuxka bat: *Zibilizazio kapitalistaren etorkizuna*, Icaria argitaletxea, Bartzelona, 1997). Lehenago ez badu gizadia suntsitzen autoekin eta beste armekin!

Alternatiba ez dago planteatuta autoak orain arte bezala erabiltzearen eta gutxiago erabiltzearen artean. Aitzitik, auto pribatuekin jarraituz gero hondamendi ziurrera doan munduaren eta auto pribaturik gabe —eta, jakina, kapitalismorik gabe— hondamendi horretatik salbatuko den munduaren artean dago planteatuta.

Eguna ergelkeria da, ezkutatu egiten duelako autoekin jarraitzea gizadiaren bizitza arriskuan jartzea dela.

• Erredakzioan itzulia

Autoaren erabilpenaz

• MANUEL ESTRADA •

[RAC VASCO NAVARROKO KUDEATZAILEA]

pribatua bultzatzea da joera orokorra, hiri barruko lekualdaketa masiboak galarazteko.

Berriz ere hitz egiten da tranbiez —ta-
maina handiko hiri askotatik desagertu
dira—, hiri-autobusez —hiri guztietan
daude—, hiriartekoez —hirira joateko
distantzia laburrak egiten dituzte—,...
baina kasu askotan baztertu egiten da
haien erabilpena, dela zerbitzu gutxi
dagoelako, dela ordutegiagatik, dela
beste hainbat arrazoiengatik, eta ibil-
gailu partikularra erabiltzen da, horrek

dakartzan abantaila eta desabantaila
guztiekin.

Abantailak ugari dira: erosotasuna,
banan-banakotasuna, ordutegi mal-
gua, leku zehatzera joatea,... Baina as-
kotan ez dira aztertzen automobilaren
desabantailak, batez ere egunero egiten
ditugun kilometro gutxiko bidaietan;
are gutxiago udalerrian bertan egiten
ditugun lekualdaketa gutxi-asko luze-
tan: zirkulazio motela eta arriskutsua
sartu-irtenetan; aparkatzeko gero eta
zailtasun handiagok; etxetik irteten

denetik edo joan nahi den lekura iritsi
arte pasatzen den denbora; horrelako
egoerek eragin dezaketen urduritasu-
na, eta dakarten kostua.

Badugu beste aukerarik? Beste bitar-
tekoren bat erabil genezake nahi dugun
lekura iristeko? Zenbat denbora behar-
ko genuke? Zenbateko kostuarekin?

Ziur aski, gidari batek baino gehia-
gok ez du inoiz pentsatu badaudela
beste aukera batzuk erosoena dirudie-
naz aparte, hau da, etxetik *nire autoan*
irten eta joan nahi dudan lekura *nire*
autoan iristeaz aparte.

Artikuluaren hasieran aipatu gogoe-
ta-egunak zer pentsatua eman diezaio-
keela bati baino gehiagori, eta mugikor-
tasun ohiturak alda ditzakeela.

Auto-gidari guztiok ohartu behar du-
gu erantzukizun batzuk ditugula kide
garen gizartearen aurrean, eta, horren-
bestez, erosoagoa eta humanoagoa egin
behar dugula, eta bizikidetzatza estuagoa
eta hobe lortu.

• Erredakzioan itzulia

Apirilaren 29an, Katalunian hainbat udalek, entitate zibi-
kok eta Kataluniako Erret Au-
tomobil Klubak sustatuta, gogoeta-
eguna egin zen automobilaren zentzu-
ko erabileraz.

Helburua ez zen debekatzea automo-
bilaren erabilera leku batetik bestera
joateko, baizik gidariak gogoetaztea
bakoitzaren eguneroko bizimoduan
mugitzeko dauden beste aukerez.

Uneotan, hiriak *txiki* gelditu dira
haietatik mugitzen diren automobil
guztiak hartzeko. Hiri batzuetan kutsa-
dura gehiegizkoa da, baina oinezkoen
eta ibilgailuen arteko bizikidetzatza gero
eta zailagoa da.

Gaur egun mugimendu bat dago Eu-
ropako Batasuneko hirietan. Mugi-
menduaren helburua espazioa *berres-
kuratzea* da, eta horretarako kaleak
sortu nahi dira oinezkoek soilik erabil
ditzaten; ondorioz, aire zabaleko apar-
kaleku-plazen kopurua gutxitu egingo
litzateke.

Baina garraio kolektibo publiko edo