



Ander Gortazar Balerdi - @derzu_uzala
Arkitektoa

Multimodal txistulari

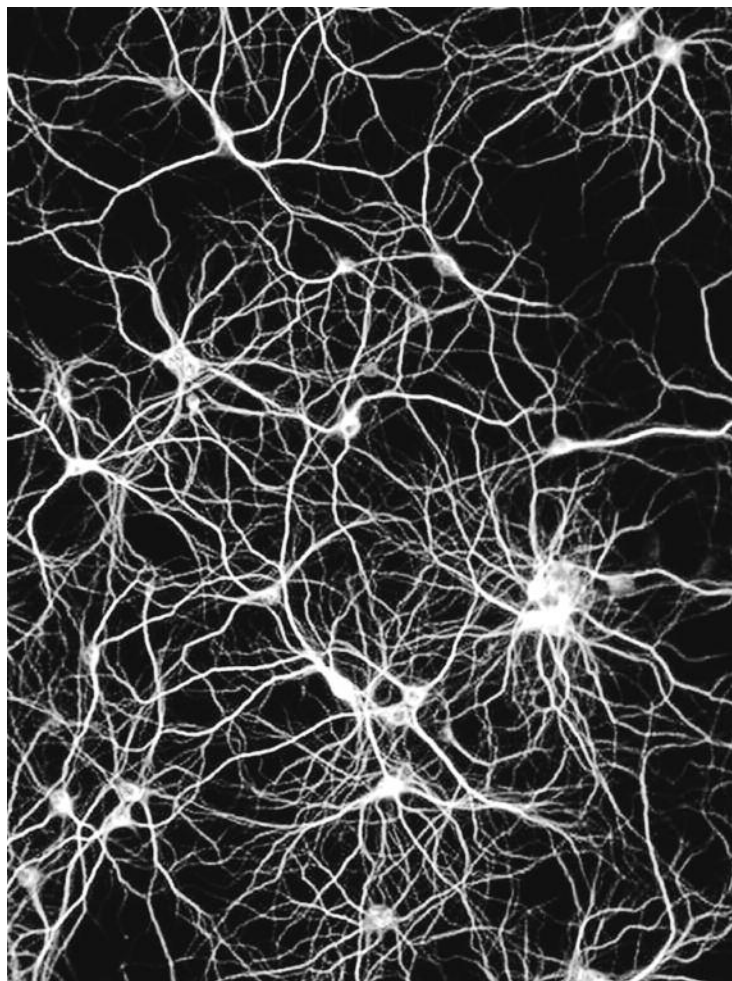
Twitterren gomendatu zuen @m_azkona arkitektoak eta supermerkatuko kutxa

ondoko apaltxoetan estrategikoki kokatzen dituzten amu tentagarri horiek arpilatzen ditugun inkontinentziaz erosi nuen Mimi Shellerren «Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes» liburua. Aitortuko dizuet: ez dut oraindik hasi.

Bukatu berri dut David Foster Wallacen "Sekula gehiago egingo ez dudau gauza ustez dibertigarri bat" -Danele Sarriugartek euskarara ederki ekarria @pasazaite argitaletxearesker- eta uste dut @bsarasola-ren "Deklaratzekorik ez"-ek aurea hartuko diola Shellerri. Edonola ere, iradokitzailea iruditu zitzaidan "mobility justice" kontzeptua, mugikortasuna jartzen duelako ezberdintasun sozialen eztabaidaren erdigunean. @hedoi_etxarte-k dio «gizarte kohesioa, ekologia, lurraldetasuna» eta arrazoi du.

Twitterretik atera gabe, @gonzliste ingeniariak 30 puntu-ko mugikortasun-programa proposatu zuen, Donostiarako baina beste hirietara estrapolablea. Tartean, politikariek agindu bai baina gero apenas egikaritzen dituzten ohiko neurriak, baina baita tabu diren beste zenbait ere. Egokiak iruditu zitzaizkidan oso, kuantitatiboki nagusi den ikuspuntu metropolitarretik.

Uste dut, baina, kontraesanak hiriguneetatik ateratzean sortzen direla, dentsitate baxuko lurraldeari heltzen diogunean, alegia. Kuantitatiboki garrantzia txikikoa; kualitatiboki, ezinbestekoa. @jonabril beratarren txioa: «Autorik gabe, garraio publikoan noa gaur etxetik lanera. 40 km egiteko hiru garraibide behar ditut, bi ordu eta laurden in-



Ilustrazioa: ANDER GORTAZAR BALERDI

guru. Autoz, 30 minutu. Itzulerarako ez dut modurik, norbaiti deitu beharko diot nire bila joateko». @ydiazikaran aurkezlea ere ildo beretik: «Bizkaibus: Ondarroa-Bilbo. Eguerdian, 110 min. Buelta gauez, 90 min. Bide bera kotxez: joan, 50 min. Buelta, 50 min. Gogorra da horrelako garraio publikoari fidela izatea». @mundujr ataundarrak Goierriko herrietako autobus zerbitzuaren erabilera baxua aipatu zuen: beste aukerarik ez dutenek -eta fidel amorratuenek agian- erabiltzen dute soilik autobusa. Zerbaitek huts egiten du.

Hiriguneetatik at ere, Lis-tek Donostia-Baiona aldirietako trena proposatu zuen; @je_esco arkitekto zuberotarrak erantzun «kimera bat» zela hura, zerbitzua justifikatzen duen eskaririk ez dagoela iritzita. Hiri-hiria ez den lurraldea egituratzeko

arazoak berriz ere. Intercity moduko zerbitzua proposatu zuen hark, Donostia-Irun-Miarritze, esaterako, Lapurdiko aireportua bilakatuz *de facto* Donostiarena ere, Hondarribikoa alboratuta. Bide batez, imajinatzen duzue Bilbo-Durango-Eibar-Zumaia-Donostia-Irun-Miarritze tren duin bat abiadura handiko trena beharrean?

Baina Abrilek arrazoi: «garraio publiko hiri handietarako baino ez dago pentsatua». Ikuspegi metropolitarretik, hirietara autoz sartzeko aukera mugatzea logikoa da oso; herri txikien ikuspuntutik, oinarritzko zerbitzu askotara nekez iristea lezarke. Artikulua erdi idatzita utzi dit beratarrek eta eskertzen diot: «Herri txikiak bizirik nahi ditugun kontu horretarako zer politika proposatzen da?», «lurralde kohe-sionatu eta orekatua nahi badugu, garraio publiko berriz pentsatu behar da». @anderm68-k pista bat ematen du bere bio laburrean: multimodal txistulari. •