



Gilen TXINTXURRETA BEITIA
Arkitektoa

Dilema faltsuak

Ez dago aparkaleku gutxi, auto gehiegi dago. Hau esatea ez da autoaren aurka egotea, autoak espazio publikoan duen presentziaren eta horren eragin kaltegarrien inguruko gogoeta bat baizik.

Kaleak oinezkotzeak eta trafikoaren murrizketek sarri izaten dute aurkako erantzun gogor bat auzokideen eta dendarien partetik. Kexuak beti dira hiru. Ezingo da aparkatu, komertzioa galduko da, zamaketa lanak ezingo dira egin. Eztabaida hau beti errepikatzen bada ere, kasu guztietan demostratzen da dilema faltsua dela: komertzioak gora egiten du eta zamaketa lanak errazten dira auto gutxiago daudelako. Arazoa, beraz, aparkalekuen desagerpenean dago.

Eta bai, espazio publikoaren halako eraldaketetan aparkalekuak kendu egiten dira, baina, horren beharrezkoak al dira? Eredu batekin azaltzen saiatuko naiz.

60ko eta 70eko hamarkadetan eraikitako auzo xume batean autoarentzako leku bila ibili ostean, bat bera ere ez nuen aurkitu auzo osoan. Eta ez aparkaleku falta rengatik, dena autoz beteta zegoelako baizik. Aparkalekuak beharrezkoak omen dira langile auzoetako bizilagunak autoaren mendeko baitira hiritik kanpo dauden poligono industrialetara joateko. Horiek ezabatzea langileriarenean aurkako beste eraso bat litzateke, baliabide gutxi dituenari bizitza are gehiago zailtzea. Hau horrela balitz, eta asko sinplifikatuta, auzoek biriken modura funtzionatuko lukete: goizean hustu, langileak fabriketara joaten direlako, eta gauez berriro ere bete, etxera itzultzen direla-

ko. Goizeko hamarretan leku bat bera ere libre ez egoteak, baina, beste zer-bait adierazten du: auto horietako gehienak ez dira mugitzen egun osoan, haien erabilera beste bat da. Aisialdirako edo noizbehinka erabiltzeko dira, eta, beraz, haien gertutasuna ez da ezinbestekoa.

Gizarte bezala guztiz barneratuta dago kalean aparkalekuak egon behar direla eta doakoak izan behar dutela, baina badirudi ahaztu egiten zaigula autoa borondatez erosi dugun eta espazio publikoa okupatzen duen elementu pribatu handi eta astun bat dela. Kalea autoz beteta egoteak ondorio asko ditu: zuhaitz gutxiago eta, ondorioz, bero handiagoa, kale zatarrak, komertziorik ez, umeentzako arriskua... Autoak kenduko bagenu, harrituko ginateke ikusita zenbat espazio libre dagoen, eta, agian, haren erabilera alternatiboak imajinatzen has gintezke.



Ilustrazioa: GILEN TXINTXURRETA BEITIA

Frenoa jarriko dut orain: autoak ez dira guztiz desagertu behar, eta hiriko egituraren beren lekua izan behar dute. Aisialdi, opor eta abarrerako izugarri erabilgarriak diren makina horiek beste nonbait gorde genitzake. Zer egin, baina? Askotan bezala, Europara begiratu dezakegu, bertan oso zabalduta baitaude aparkaleku eraikinak, 'silo' deritzenak. Herri sarreran edo kale eta errepide nagusien ertzetan eraikita, garraio publiko eta bizikleta sareari ondo lotuta egon ohi dira eta leku gutxian auto mordoa gordetzea ahalbidetzen dute. Noizbehinkako erabilera duten auto, furgoneta eta bestelako ibilgailuak kaletik atera litezke, espazio publikoa soilik beharrezkoak diren autoei eta, nagusiki, herritarrei itzulita.

Mugikortasunaren inguruko eztabaidan, baina, betiko arazoa dago: zer dator lehenago? Eskaria edo eskaintza? Norbanako batek ezin du bere autoa auzotik atera eta silo batean jarri, berau existitzen ez bada, eta hori egiteak ez du ezertarako balio auto hori zegoen kalea eraldatu ezean. Horregatik, arduradun politikoei argi eduki behar dute espazio publikoak eta mugikortasun politikak eskutik joan behar dutela.

Herritarrok, bestetik, onartzen hasi beharko genuke autoa gordetzeko ardura gurea dela, ez hiriarena, eta, hau egingo bagenu, politikariei autoa edukitzea ia derrigorrezkoa egiten duten politikak aldatzea eskatuko genieke, kaleak zeharkatzeko izatetik, egoteko izatera pasa daitezzen. Bide horretan egiteko asko dagoela sinetsirik eta gizarteak onurak eragozpenak baino askoz handiagoak direla erraz ikusiko duelakoan, bukatuko dut gaurkoa: tipi tapa tipi tapa, KARRIKA! •