



Irudia: Ibai Gandiaga

Lurrari edo espazio fisiko konkretu bati loturik ez gauden heinean, mugitzeko aukera eta beharra izaten dugu. Pertsonen, produktuen eta lehengaien mugikortasunak eragina du soziologia, ekonomia eta lurralde-antolakuntzan. Mugitzeko joerak bi atal nagusi ditu gaur egun: jarduera ekonomikoa eta aisialdia. Bi atal horiek desplazamenduen % 75 inguru jasotzen dute.

Azken bi hamarkadetan, petrolioari loturiko ibilgailuentzako azpiegiturak gailendu dira. Erraztasunak jarri dira horrela mugitzeko. Erabilera noski, handitu egin da. Petrolio agortuko den neurrian, azpiegiturak etorkizun horretara *desegokitzen* ari dira.

Esan daiteke, petrolioan oinarrituriko azpiegitura gehien duten metropoliek, gainera, ez dutela zertan ekonomikoki aberatsenak izan. Europako eta AEBetako estatistikak dioten moduan, erabilera publikoa, oinezkoa eta bizikleta gailentzen diren metropoli aurrerakoiak dira erakargarrienak eta eraginkorrenak, San Frantzisko edo Viena esate baterako.

Bilboko hiri metropolian izan ezik, azken 40 urteetan Euskal Herrian erabilera publikoko garraioek atzerakada izugarria izan dute. Gipuzkoak, esate baterako, 1930ean orain baino ia % 40 trenbide gehiago zituen martxan. Eskualdeak kohesionatu eta lotzen zituzten trenbideak ziren, milaka tona produktu mugitzen zituztenak. 1960ko hamarkadaren bukaeran trenbideak zein tranbiak utzikieriatik desagertzen hasi ziren, autoaren mesedetan. Esanguratsua da nola 1980ko hamarkadaren bukaeran, Urolako trenbidea itxi zuela Eusko Jaurlaritzak. Hamarkada horretatik hona, trenbide km gutxi batzuk berriztatu edo konpondu dira. Autobideak, ordea, ugari zabaldu dira eskualde guztietan. Kilometroak eta kilometroak. Eta badira gainera azpiegitura horien erabilera debaldekoa izatea bultzatzen duen eragileak, hala nola RACVN gidarien kluba. Erabilera pribatuko gailuekin egiten denean, azpiegiturengatik ordaintzea beharrezkoa eta derrigorrezkoa da. Autoari mugak jarri behar zaizkio. Auto bidezko mugikortasuna ezin da izan osasuna eta hezkuntza bezalako debaldeko eskubidea.

Garai berean, 80ko hamarkadaren bukaeran, garraio bide eraginkor bezala duda handiak sortzen dituen Abiadura Handiko Trenaren proiektua jarri zen Lakuako gobernuaren mahai gainean. Esanguratsua da garraio bide horren erabilera zehaztu gabe egotea, nahiz eta lanak duela lau urte hasi. Badirudi helburua dela azpiegiturak modu egokian kudeatzea baino gehiago berauek eraikitzea. Zementuaren gizonak, esan nahi baita meatzari, kontratista eta teknikarien multzoak, lan eske izaten dira herri administrazioetan. Politikariengandik oso gertu dagoen lobby-a da. Ustelkeria oso erraz egiten duen sektorea da, halaber.

Azpiegiturak garestiak eta ingurunean eragin handikoak dira. Ondo kudeatu behar dira derrigorrez. Gainera, zein neurri arte da beharrezkoa mugitzea gaur egun ditugun komunikatzeko baliabideekin?

