

# Etxeak sakabanatzea harresi sozialak eraikitzea da

Lanpostua hiriaren beste puntan da, ez daukazu autorik, garraio publikoa ez da iristen edo denbora gehiegi kostatzen zaio. Beraz, ezin duzu han lanik egin. Zorte txarra? Ala hiria dago planifikatua hori gerta dadin? AEBetako ikerketa batek dio hirigintza barreiatuak uste baino eragin sozial handiagoa daukala.

| GORKA BEREZIARTUA MITXELENA |



MARK STROZIER

Honelako auzuneak maiz ikusi ditugu AEBetako filmetan. Pentsatzen al dugu hirigintza sakabanatuaren kalte sozialetan?

EGITURA konpaktua daukaten hiri-tan mugikortasun sozial handiagoa dago hiri sakabanatueta baino Equality of Opportunity Projectek AEBetan egindako ikerketa baten arabera. Bildutako datuek erakutsi dute San Frantzisko, New York eta Boston bezalako egitura trinkoko hirietan erazago gertatzen direla maila sozialen arteko mugimenduak. Aldiz Detroit, Memphis edo Atlantan, hiri sakabanatuagoak, zailagoa da baldintza sozioekonomiko hobekia lortzea inguru txiroetan jaio direnentzat.

Paul Krugman 2008ko Ekonomia Nobel sariak *The New York Times*en argitaratutako artikulu batean aipatu du ikerketa hori (*Stranded by sprawl*, euskaraz, *Hedapenak bazterrean utziak*). Atlantari buruz ari dela, zera dio: “Hiria saka-

banatuegia egon liteke eta horrenbestez, okerreko auzuneetan bizi diren pertsonentzat lan-aukeretara iristea ezinezkoa da, literalki”.

## Autoarentzat pentsatutako hiriak

Baina iritsi ezin horrek hiriaren luze zabalean mugitzeko zailtasunak dituztenei eragiten die, ez autoa eta gasolina ordain ditzaketenei.

Blanca Mugenyik eta Yves Englerrek *Stop signs: cars and capitalism on the road to economic, social and ecological decay* liburuan (*Stop seinaleak: autoak eta kapitalismoa gainbehera ekonomiko, sozial eta ekologikoan*) iradokitzen dute automobilak erabiltzeak ere asko eragiten duela mailaketa sozial hori gogortzen.

Lotura estua du lau gurpileko garraio pribatuak aipatutako hiri-eredu sakabanatuarekin.

Englerrek bere blogean azaldu du berriki zein den honen guztiaren ondorioa: “Autoak posible egin du pobreengandik urrun bizitzea (edo autorik ez daukan beste edonorengandik).

Gaur egungo segregazioaren muturreko adibideetako bat da, jendea ate itxietako komunitateen lubakian sartu da. AEBetan eta bereziki autoa jaun eta jabe den hego-mendebaldean, milioika familia dirudun gorde dira bizitoki eskusibo eta baztertzaila horietan. Berdintasunean oinarritutako gizartea nahi badugu, buelta eman behar diogu segregazio geografikoari. Komunitateak eta hiriak eraiki behar ditugu jendeak auto pribatuaren beharrik izan gabe iristeko moduan”. ■

