

Jokin Bergara Eguren



LotunEH

Beti da gozagarri trenez bidaiatzea. Lagun batek behin eman zidan sententzia, autobusaren, autoaren eta hegazkinaren abantailak eta desabantailak aztertzen aritu ginen eztabaida luze baten ondotik: *trena da garraiobiderik onena*. Ordutik, aukera dudan orotan saiatzen naiz burdinazko bidearen aldeko hautua egiten. Asko dira horretarako arrazoiak, batzuk jakinak eta begi bistakoak (jasangarriena da, eroso, segurua, puntuala, errepideak baino espazio gutxiago okupatzen du, demokratikoa da...), baina badira gutxiago aipatzen diren arrazoiak ere. Hasteko, garraiobiderik literarioena da. Agian are gehiago esan liteke, eta azpigeno literario bezala har genezake trena eta berori inguratzen duen oro: geltokiak, bidaiak, maletak, agurrak, bidegurutzeak, lehen ezagupenak, liburuak, toki exotikoak, paisaiak, nazio orotako bidaiariak, makinista arriskitsuak, espiak... Edozein elementu misteriotsu erraz besarkatzen du tren bidaia baten istorioak, seguraski horregatik topa ditzakegu bertan kokatutako hamaika lan literario. Edozein publikorentzako istorioak daude, gainera, historia sozial eta politikoak zeharkatzen dituzten saiakera liburuetatik hasi, bidaia litera-

turatik pasa eta gaztetxoentzako nobeletaraino. Horregatik, Agatha Christieren *Orient-Expresseko hilketa* edo Harry Potterren Hogwarts Expresseko bidaiekin hazi ginenontzat, magia berezi bat dauka lokomotor batek bultzatzen duen tramankulu luzeak. Izan Londres, Paris edo Istanbulerako tren geltoki dotoreei begira edo izan edozein hiritako geltokitan 9 3/4 nasaren bila, fantasiarako ate aparta da trenaren mundua.

Baina trena literarioa izan daitekeen bezala, politikoa ere bada. Hamaika dira metafora politiko gisa trena erabili duten kanta edo poemak. Federico Guccini kantari italiar anarkistaren *La locomotiva* kanta da horietako bat. Bertan, tren-gidari anarkista batek, abiada bizian, Bolognako tren geltokiaren aurka birrindu nahi du gizon trajedun eta errespetagarritz betetako trena. Horra, dio Guccinik, *La locomotiva* injustiziaren aurka jaurtitako lehergailua izan zela, anarkiaren sua pizteko gai:

*e che ci giunga un giorno ancora la notizia
di una locomotiva, come una cosa viva
lanciata a bomba contro l'ingiustizia!*

Metafora gaurkotuagoa eskaintzen zaigu *Snowpiercer* (2013) Boon Joon-Ho zuzendari korearraren pelikulan. Bertan planteatzen denez, 2014an klima larrialdia konpontzeko erabili den teknosoluzio frustratu baten ondotik, *Snowpiercer* (elur-apurtzaile) trenean doazenak dira biziraun duten gizaki bakarrak, motor berezi eta agorrezin batek bultzatuta. Kontua da 2031rako treneko eliteak aurreko luxuzko bagoien jabe egin direla, eta herri xehea atzealdeko bagoi pobreetan metatua dagoela, baldintza penagarrietan, ondorengo dilemarekin: inora ez daraman tren baten gidaritzaz hartzeko iraultza egin, alegia, aurreko bagoiak konkistatu, edo trenetik jaitsi eta ezerezen erdian bizirautea saiatu? Raul Zelik, *Zombis del capital. Sobre monstruos políticos y un socialismo verde* (2023) liburuan, tren metafora hori baliatzen du XXI. mendeko dilema politiko nagusira ekartzeko: kapitalismoaren gidaritzaz berdeago baten aldeko saiakera egin ala osotasun alternatibo bat eraikitzen saiatu? Azeleragailua sakatu ala balaztari eman?

Klase sozialen arteko gatazkarekin eta luxuarekin lotzen den eran, tren-sareak ere oso politikoak dira nazioak irudikatzerakoan: estatuak planifikatzen ditu eta publikotasuna darie. Espainiako trenbide-sareari gainetik begiratzea nahikoa da guztia Madril ardatzetik pasatzen den

egitura erradial bat dela ikusteko. Era berean ohartuko gara zergatik dagoen horren konexio ahula EAE eta Nafarroa Garaiaaren artean, edo Iruñetik Baionara zergatik ez den sekula trenbide erregionalik eraiki. Ezaguna da ere espainiar presidente bibotedun batek Aragoiko Pirinioetan berrogei km-ko tunel erraldoia eraikitzeke egin zuen proposamena, segurtasun nazionalaren izenean, euskaldunek eta katalanek ez zezaten inoiz Espainiak Europarekin dituen garraio-konexioak kontrolatzeko aukerarik izan. Pentsatu beharko genuke, badaezpada, fantasiaren ateak gurutzatu ditugun honetan, Euskal Herria inoiz artikulatu ahalko lukeen tren konpainiaren izena, LotunEH?

Eta bai, publikotasuna darie; Tony Judt historialari sozialdemokratak zioen trenak zirela munduaren ikuspegi sozialdemokrataren zutabe nagusietako bat, posta-zerbitzuarekin eta eskola publikoarekin batera. Trenaren bilakaerarekin batera eraiki zela europar modernitatea, eta herritar guztientzako zerbitzu publiko unibertsala izateko bulkada zeukala oinarrian. Trenbide sare modernoak ahalbidetu zuen jende eta talde ezberdinak gerturatu, nahasi, elkarren artean komunikatu eta ezagutzea, pareko identitate berritu bat eraikitzeke baldintzak ipiniz (gehienetan, esan dezagun, estatu zentralak nahi zuen nazio-identitatea). Ez da gutxiestekoa, beraz, trenaren botere eta indar soziala, lurraldeak ardaztu eta sistema politiko bat zein identitate zehatz bazuk sustatzeko orduan.

Gehi liteke, oro har, langile kontzientzia handia izan dela burdinbideetako langileen artean. Esaterako, Italiako hiri gehienetan dago DLF (*Dopo Lavoro Ferroviario*) aisialdirako espazioren bat, trenbide-langileek lan jardunaldiaren ostean elkartzeko eta antolatzeko erabiltzen zituzten tokiak, non sindikatuek eta ezkerreko alderdiek presentzia handia izan zuten. Gogora dezagun, fantasia are gehiago elikatze aldera, iraultza boltxebikearen baldintza izan zela Leninek 1917an Zurichetik San Petersburgora hartu zuen ‘tren zigilatu’ misterioitsua. Trena, bidaiia, abentura, politika, gerra, komunismoa. Trena estatua da, eta estatua da trena.

Haize korronte ekonomiko eta politikoez eragiten diote, bada, trenaren gorputz sendo edo argalagoari. Hain urrun geratzen den 1917 hartaz geroztik, aipa liteke azken urteotan neoliberalismoak nola degradatu dituen trenbide sareak, inbertsio faltaren, pribatizazioaren edo geltoki ez-errentagarrien abandonuaren bidez. Alegia, zerbitzu

publikoa izatetik merkatuko zerbitzu errentagarri izatera emaniko jauzian nola areagotu diren atzerapenak, landa eremuaren eta hiria-
ren arteko urruntzeak edo trenbide degradatu eta zaharkituak, Euro-
pa osoan.

Herrenbidea

Merkatua eta estatua gurutzatzen ez diren lekuan beti geratzen da herri-ekimenaren nasa. Merkatu jokalariek tren negozioaren esplo-
tazioan aukera ikusi zuten bezala, egon da trena birdemokratizatzeko
ekimenak abiarazi dituen jendea ere. Helburu jarriarik komunitateari
zerbitzu ematea, Frantziako Railcoop kooperatibak, 9.000 bazkidere-
kin, lortu zuen Bordele eta Lyon arteko linea berreskuratzea, kudea-
keta kooperatiboaren eskutik. Argudiatzen zutenez, SNCF Frantziako
tren enpresa publikoak, abiadura handiaren alde eginiko apustuaren
ondorioz, landa eremuko geltoki asko zerbitzu barik laga zituen. Eki-
men kooperatiboaren bidetik linea zaharrak martxan jartzeko lizen-
tziak lortu zituzten, herri txiki askotako biztanleak sarera birkonekta-
tuz. Tamalez, lizentziak eskuratzeko zailtasunak (estatua), batetik, eta
material ibiltaria lortzeko zein finantzatzeko kostu altuak (merkatua),
bestetik, 2024an haien jarduna etetera eraman zituen. Oztopo buro-
kratikoek eta merkatu-lehia basatiak herrenbide bihurtutako beste
ekimen eder bat. Dena den, nago antzeko ereduen jaiotza eta bultzada
beharko dugula krisi ekologikoaren mende honetan.

André Gorzek, automobilaren ideologia soziala aztertu zuenean, aipu
berezi bat egin zuen trenaren inguruan. Trena ez da soilik garraiobi-
de kolektiboagoa, berdinzaleagoa eta jabetza pribaturik gabea, geu-
re artean harremantzeko modu bat ahalbidetzen du. Bidaia luzeko
hitz-aspertuarekin, lasaitasunarekin, paisaiaren kontenplazioarekin
edo inguruko bidaiariaren bizitza zein izan den imajinatzearekin zeri-
kusia daukana. Alegia, gizakiaren alde sortzaile, jolasti eta ez-produk-
tiboarekin. Ongizate modu bat, munduarekin erresonantzia egote-
ko aukera bat, adibidez, udako arratsalde batez hondartzara liburu
on bat irakurriz edo lagunekin kontzertu bat ikustera zoazenean ager
daitekeena. Azken finean, gogoeta apur bat bihurrituz, esan liteke,
auto pribatuak eskuindarrak diren bezala, trenak sozialistagoak di-
rela. Trena da, Gorzen esanetan, askatasun unibertsalaren baldintza
materiala.

AHT

Baina trena modernitatearen alaba da, haren luxu, haren alde praktiko, haren ikuspegi sozial eta baita haren horrore ere. Trena oporraldiarekin eta bidaia egitasmo erromantikoekin lot dezakegun moduan lot dezakegu amesgaizto kafkar batekin. Sekula iristen ez diren trenak, matxurak, blokeo eternalak edo istripu 'izugarri arraroak'. Sistema aurreratu eta izugarri konplexuen zaurgarritasuna, pieza txiki bat ukitzean. Aurretik ikusia genuen, eta berriro gogorarazi digu Adamuzeko istripuak.

Aisialdia eta bidaia antolatzeke balio izan duen bezala, balio izan du trenbide sistemak heriotzaren industria oso bat antolatzeke. Lehen Mundu Gerlan trenak balio izan zuten material belikoa eta soldaduak inoiz baino azkarrago mugitzeko, eta, ondorioz, ordura arteko sarraski odoltsu bezain zentzugabeenari bide emateko. Holokaustoarekin berdintsu, kalkulagarritasunari, piezen osagarritasunari, efizientziari eta antolaketari esker izan zen posible genozidio industrial bat planifikatzea. Alemaniako trenbide sarearen funtzionamendu egokiak ahalbidetu zuen sei milioi pertsona kontzentrazio esparruetan erailte. Izan ere, pentsamendu sozialak aspaldi identifikatu bezala, teknika ez da neutroa, ez dago prozesu sozialetatik salbu. Hain eder, hain basati, hain moderno, hain garaikide. CAFek Ekialdeko Jerusalem, Palestinako lurralde okupatuetan, egin asmo duen tranbia proiektura ere iristen dira heriotza industriaren oihartzun odoltsuak, garraibide inozente baten moztorrepean.

Teknika ez da neutroa, beraz, eta jaiotzen den gizartearen egiak eta keriak kutsatzen zaizkio, trenaren kasuan, Abiadura Handian. Alferrik aipatuko nituzke haren energia-kontsumo erraldoia, azpiegiturak eraikitzeke biodibertsitatean eta lurraldean eragiten duen txikizioa, edo erakunde publikoentzako dakarren kostu neurrigabea. Horietan guztietan pentsatzen dut Angiozarko AHTaren zubiaren azpitik bizikletan pasatzen naizen aldiro. Hormigoizko egiturak hamar urte daramatza zutik jadanik, tren bakar bat ere ez da pasa oraindik. Ez zait nobela bat kokatzeko *atrezzo* hoberik okurritzen.

Ikusteko dago ere Bilbon, Donostian eta Gasteizen AHTarentzat propio eraikiko diren geltokiek eta operazio inmobiliario erraldoiek zein modutan berrantolatuko duten espazioa, eta zein diren haien ondorio

sozialak. Tamalez, pentsatzekoa da eliteen onurarako izaten jarraituko duela diru publikoaren xahutzeak, gainontzeko tren sozialen, arruntagoen eta gertukoagoen kaltetan.

Bitartean, proposatzen dizut herriko trena hartu eta hondartzara bi-dean liburu on bat irakurtzearen plazerarekin jarraitzea. Edozer gerta liteke, edonora irits zintezke, azken geltokian esnatuko zaituzten arte.