

AUTO PRIBATUEN INBASIOAREN AURKA BORROKATZEN... 1896AN

Posted on 18/04/2012 by Naider

Duela aste batzuk istorio bikaina topatu nuen < a href="http://www.theurbancountry.com/2011/07/roads-werent-built-for-cars.html" target="_blank" rel="noopener">The Urban Country bloga. Argazkian [San Frantzisko De](#)iren aurrealdeko azala erakusten da, erakustaldi baten titularra. milaka manifestari -100.000 baino gehiago egunkariaren arabera- Kaliforniako hiri honetako kaleetan auto pribatuen gehiegizko presentzia izaten hasi zenaren aurka protesta egiteko bildu ziren. Ez naiz aditua [masa kritikoan](#) manifestazioetan ezta hiriko txirrindularitzaren mugimenduari buruz ere, baina kopuru hau izugarria dirudi. Hemen liluragarria dena zera da, garai haietan kotxe pribatua oraindik kaleen nagusitasunaren lehen fasean zegoela, baina, nahiz eta, jendeak jada sentitzen zuen espazio gehiegi eta pribilegio gehiegi irabazten ari zela hirigintzan. Jakina, pasarte honen testuinguru historikoa konplexuagoa izan daiteke, baina istorio ona iruditzen zaigu auto pribatuaren nagusitasunaren gure historian nola hasi zen ulertzeko. Istorioari buruzko xehetasun gehiago irakur ditzakezu [1896ko Bizikleta Protesta Handia](#).

Bizikleta Manifestazio Handiak segurtasun gehiagorako eskakizunei arreta bereganatu nahi izan die eta Merkatu kaleko zoladuran ere bizikletak kontuan hartzea eskatzeko, hiriko arteria nagusietako batean. Ziur aski, hau izan daiteke txirrindularien lehen desfileetako bat, txirrindulariek herrialdeko hiri nagusietan mugimendu soziala abiatzen zuten garaian. Ikuspegitik ikusita, hau automobilen presentzia gero eta handiagoak gatazka eta pertzepzio ezezagunak sortzen ari zelako lehen seinaleetako bat har liteke hiriko bizitzan.

Manifestazioak bizikletaren eginkizuna defendatu nahi zuen, XIX. mendearen bigarren zatian berraurkitu zen eta oso ezaguna bihurtu zen hiri garraiorako bide aproposa gisa, bere lekua aurkitu behar zuen bitartean tranbiak eta zaldi-karroak bezalako beste garraiobide batzuk zeudenean. dagoeneko ezarrita eta beren azpiegitura eta araudi propioak zituzten. [Good Roads mugimendua](#) duintzen saiatzen ari zen errepideak eta kaleak hiriko mugikortasunaren aukera guztietarako seguruagoak eta irisgarriagoak izan daitezen. Hala ere, bizikletak borroka galtzen ari ziren, zirkulaziotik hobeto kenduko ziren kanpotartzat jotzen baitziren. Azken finean, bizikletak oso ezagunak ziren eta errepideak jendez gainezka eta elkarbizitza arazoak sortzen hasi ziren. Gehiago edo gutxiago, argazkia gaur Kopenhageko puntako ordu baten antzekoa izan daiteke:

https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=FXw_t172BKY

Orduz geroztik, mende oso bat nagusitu zen auto pribatuak hiri diseinuan duen protagonismoa eta hiri gehienak garatu diren moduan. [Hiri garapen autozentrikoaren akats handia](#). Mende bat geroago, bizikletara itzultzen ari gara [joera](#) berri gisa. to>. Ondoren, Good Roads mugimendua egon zen eta orain [Complete Streets mugimendua](#) dugu, ziurtatzeko hiri diseinuaren ikuspegia. berdintasun eta oreka gehiago hirietan mugitzen eta bizi direnen artean.

Ikus ere:

1. [Espainiako hirietan bizikletaren hedapena](#)
2. [Hiri-datuen bistaratzea. Londres taxiz, bizikletaz eta autobusez](#)
3. [Hirien etorkizuna. Bizikleta partekatzea](#)
4. [Jan Gehl, pertsonen hiri. Janette Sadik-Khan, lidergoa hori gerta dadin](#)
5. [3 Bideko kalea. Bidegurutze bat eta xehetasun txikiak](#)
6. [Eguneroko eszenak hiri adimentsu batean](#)
7. [Hiri baten adimena kalean dago](#)
8. [Aldi baterako hiriaren garaia](#)
9. [Melbourne laneways. Espazio bakoitzak garrantzia du](#)

There are no comments yet.