GEDAR
LANGILE KAZETA

Renfe, edo euskararen sustrairik eza

2019-12-27



Kultura
AITOR BIZKARRA

[Versión en castellano]

Ez nago oso ziur zergatik esaten zaion iragan bat edo jatorri bat izateari “sustraiak izatea”, izan ere, sustraiak izatea sustraituta egotea baita, oinarrian edo lurrean sustraituta; eta, batez ere, lurrean sustraituta orainaldian. Iraganean, egotekotan, ainguratuta egon zaitezke, baina, sustraiak orainari atxikitzen zaizkio ezinbestean, landarea biziko bada behintzat. Galeria batean esposatutako sustrai batzuk ez dira sustraiak, gorpu bat pertsona bat ez den zentzu berean. Horretxegatik esan nuen artikulu batean, besteak beste, euskal trapa ezinezkoa dela parodiatik at (balizko euskal trapa desiragarri ala arbuiagarri izateaz haratago). Euskarak ez daukalako sustrairik, ez dagoelako sustraituta. Hizkuntza bat sustraituta egotearen sintoma garbiena bere hiztunen edo eramaileen erreflexibotasunik eza dela esango nuke, alegia, hizketa ekintzen izaera espontaneoa, hausnarketaren edo hautu kontzientearen bitartekaritzarik gabea. Euskararen arnasguneak euskararen osterantzeko guneekin alderatuz, non euskara hautu kontziente eta egunerokoa baita, bereizketa hau agerikoa denik zertarako ukatu. Euskaraz jardutea hautu kontziente bat izan ala ez izan, hara hor gakoa. Sintomak, baina, beste gauza baten adierazgarri edo seinale dira beti eta disparate bat litzateke Euskal Herri osoa, konpultsiboki, pentsatu gabe hitz egiten hasiko balitz euskara biziberritzeko. Hori kausak efektuekin nahastea litzateke eta badakigu zein ondorio tamalgarri dauzkan horrek filosofikoki zein politikoki (eta, oro har, pentsatu gabe hitz egiteak Euskal Herrian). Zeintzuk dira, bada, sintoma honen atzean dauden kausak? Nire aburuz, hizkuntza bat jendearen hizkuntza espontaneo izatea zerk eragiten duen da aztertu beharrekoa. Erantzun partzial bat ematen saiatuko naiz gaur.

Gaur egun Europa mendebaldarrean ez ezik mundu sistema kapitalista osoan, bizitza sozialaren erdigunean dago merkatua; merkatua tarteko ez dela gertatzen diren pertsonen arteko harremanak anekdotiko samarrak izaten dira. Hori dela eta, bizirik dauden edo espontaneoki hitz egiten diren hizkuntzek izaera merkantil nabaria daukatela azpimarratu beharra dago, hots, merkantzien elkartrukean hegemonikoki erabiltzen diren hizkuntzak direla lurralde bakoitzean benetan bizirik daudenak. Horrek ez du esan nahi, ez gaitezen nahas, merkantzia forman agertzen den zeinahi hizkuntzak, euskarak esaterako, izaera merkantil hori daukanik, ezta gutxiagorik ere. Asko jota, merkantzia forman agertzeak, euskal kultur produkzioaren kasuan legez, izaera merkantilizatua adierazten du. Salerosketarako medio hegemonikoa izatea gauza bat da eta salgai bat izatea beste salgai batzuen artean beste gauza oso ezberdin bat. Euskara, min eman arren, merkantilizatua da, ez merkantila. Euskal Herrian negozioak eta bazkal ondoko kafeak gazteleraz eta frantsesez (eta ingeleraz) hitz egiten dira salbuespenak salbuespen. Hau da arestian aipatu sintomaren kausetako bat, sustraia sustrai egiten duen elementuetako bat. Sustrai ekonomikoa.

Behin hori esanda, burdinbideei buruzko digresio bat. Espainiaren batasun nazionalaren eraikuntza ekonomikoan mugarri garrantzitsuenetakoa izan zena ez nuke aipatu gabe utzi nahi, aurki argituko ditudan arrazoiengatik. 1941eko urtarrilaren 24an, estatu buruzagitzak, Francisco Francoren izenean, burdinbideen eta errepideen antolaketarako legea atera zuen, eta haren ondorioz, ordura arte enpresa pribatuek inongo taldekatzerik gabe kudeatutako burdinbide sare independente eta dispertsoak nazionalizatu ziren eta Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) sortu zen. Lege horren hitzaurrean idatzita ageri den moduan, “beharrizan geografiko-komertzialekin loturarik eta burdinbideen inolako bateratzerik gabeko Konpainien ugaritasuna” zela medio, “beharrezkoa da [zen] Gobernutik arazoari era orokorrean erantzutea, egoera hau Mugimendu Nazional garaileak ezarri duen gauzen sistema berrira egokitzeko”. Renfe legez bataiatu zuten “nazioaren organo bital”[i] hori, nazio espainiarraren batasunaren eraikuntzarako eta botere burges frankistaren zirkulazio beharretarako hil ala biziko organoa zen, bai, Frankismoa geografikoki eta komertzialki sustraitzeko. Izan ere, elkarren arteko harremanik gabeko, errailen arteko distantzia ezberdineko eta

seinaleztapen sistema bateragaitzeko trenbide sare independenteek zirkulazioa eta transmisioa eragozten baitituzte, finean, tren-aldaketa desatseginak eragiten. Burdinbide sare zentralizatu batek, aldiz, distantziak txikitzen ditu eta kontrol territoriala errazten du, eta oinarrizko azpiegitura da merkantziak garraiatzeko, horien artean lan-indarra, 60ko hamarkadako hegotik iparrerako migrazioetan, kasu (oroit "trenak ekarritakoak" goitizena). Finean, beharrizan geografiko-komertzialak asetzen ditu, caudilloak esan bezala.

Espainiar estatuak barnebiltzen dituen territorioetan hizkuntza ofizial eta legal bakarra ezartzeak, ezberdintasunak ezberdintasun, Renferen sorrerak erantzuten dien behar analogoei erantzuten die, alegia, ekinbide geografiko eta komertzialen garapenerako azpiegitura komunikatibo homogeneo bat sortzeko beharrari. Esango nuke Frankismoa, gure belaunaldiaren iruditerian behintzat, bere bortxa zuzenean (zeharka pairatu badugu ere) azalean pairatu ez genuenon iruditerian, soilik ideologikoki eta politikoki ezaugarritutako proiektu moduan ageri dela, hau da, fatxorroen diktadura, askatasun politikorik eza, intolerantzia, euskara popatik... Baina, ez dut uste hain presente daukagunik daukan eraikuntza ekonomikoko dimentsioa. Batez ere, diktaduraren fase autarkiko edo autofagikoari bukaera eman zion 1959ko "Egonkortze Plana"ren ondoren, baina baita lehenagotik ere, "Mugimendu Nazional garaileak" ireki (edo agian garatu eta sakondu) zuen fasea espainiar nazioaren batasunaren eraikuntza ekonomikoa izan zen hein handi batean. Zentzu kapitalistan erabat azpigaratua zen lurralde bat jaso eta nazioartean aspaldiko partez galdua zeukan tokian utzi zuen Frankismoak Espainia. Garapen kapitalista prozesu hau bortxa izugarri basa izan zela esan beharrik ez dago.

Euskararen azpiratze eta endekapen prozesua askoz ere lehenagotik etorri arren, Hego Euskal Herrian, Francoren ***Renfe linguistikoa***ren ezarpena izan zen benetako kolpe hilgarria, gaztelera azpiegitura komunikatibo nagusi bilakatu zuena, forma ekonomikoan erabat sustraitua. Geroztiko euskararen normalizazio saiakeren antzutasun erlatiboa (nahi bada, eraginkortasun falta erlatiboa), forma ekonomikoan errotuta ez dagoen hizkuntza bat arnasketa artifizialez biziraunarazteak dakartzan ezintasunen isla besterik ez da. Izan ere, kapitalaren ikuspegitik, euskarak zirkulazio azpiegitura moduan daukan gaitasun espantsiboa edo hedagarritasuna arras mugatua da gazteleraren eta frantsesaren aldean. Aldiz, oso ondo ematen du merkantzia fetitxizatu moduan. Egun, euskarak, oro har, garraiatua izateko balio du garraiobide izateko baino gehiago. Nago hizkuntza baten errotze ekonomikoaren aspektu hau ez dela behar bezala baloratu eta behar adina aldiz azaleratu gurean, eta, azterketa sakon bat egin beharko litzatekeen arren, esango nuke lehenbiziko gainbegiradan euskararen izaera eta kapitalaren logika ez datozela bat: idealki espantsio mugagabea xede duen logika ekonomiko batek eta geroago eta hiztun espontaneo gutxiago dauzkan hizkuntza gutxitu batek ez dirudite, ***a priori***, oso bateragarriak.

Planteatu nahi nukeen galdera ondorengoa da: sozialismoaren eraikuntza ekonomikoan sustraitu ote daiteke euskara? Zuen erantzunaren zain.

---

[i]Francisco Franco, Boletín Oficial del Estado:Ley de Bases de ordenación ferroviaria y de los transportes por carretera de 24 de enero de 1941