



Ander Gortazar Balerdi
Arkitektoa

«Abiadura Handiko Txirrindak»

Ezin zaio ukatu Sir Norman Fosterri herri-irudigintza astintzeko duen gaitasuna: Bilboko metroaren sarrerak, Berlingo parlamentuaren zaharberritzea, Londreseko Milurteko Zubia eta udaletxea, AEBetako aireportu espaziala eta abar amaiezin bat.

Azken hamarkadetako hainbat inflexio-puntu historiko (izan politiko, sozial ala ekonomiko) irudikatzen dituzten proiektuak dira, hots, Bilbo hiria-
ren eredu aldaketa –Gehryren baimenarekin–, bi Alemanien batzea, Londresen hiri global izaeraren konstatazioa eta bidaia espazialen demokratizazioaren hasiera. Eta hauen atzean marka bat, Foster + Partners.

Arrazoi honengatik iruditu zitzaidan interesgarria, lehen begi-kolpean, Fosterren bulegoak Londrerako egin duen azken proposamena: SkyCycle, bizikletentzako autopista proposamena. 220 kilometro luze; aldirietako trenbideen gainean, 10 metroko garaieran proposatu du Fosterrek ahalmen handiko bidegorri hegalarien sarea. “Abiadura Handiko Txirrindak”. Eta hala, hiri-irudigintza garaikidearen sortzaileak bizikleta jarri du eztabaidaren erdi-erdian.

Utopia esan diote batzuek proiektuari, baina aditu asko mesfidati azaldu dira. Bizikletak gure hirietako kaleetan gero eta presentzia handiagoa duen momentuan, txirrindak kale-mailatik atera eta autobide hegalarietara eramatea norabide okerreko estrategia dela diote. Horien artean dago Mikael Colville-Andersen, bizikletaren hirigintza eta diseinua sustatzen dituen Copenhagenize enpresako burua. Haren aburuz, eztabaidak bizikletaren fenomenoaren ulertzeko bi molderen ar-

teko talka irudikatzen du: bizikleta bidezko garraioa, batetik; bizikletaren kultura, bestetik.

Garraioaren ikuspuntu soiletik, bizikleta lanetik etxera eta etxetik lanera joateko tresna baizik ez da. Distantzia luze xamarrak egiteko gailu azkarra (25 km/h), garraio publikoaren eta autobideen saturazioa ekiditeko irtenbide pragmatikoa da bizikleta. Hau, noski, ez da albiste txarra. Baina zalantzak sor ditzake administrazioaren proiektu izarra eskala handiko garraioan oinarritzeak, autoak eskala txikian duen nagusitasun ezbaian jarri gabe.

Bizikletaren kulturak, aldiz, eskala txiki hau hartzen du kontuan. Simil amerikar bat erabiltzearen, ikuspuntu Jane Jacobstarragoa da Robert Mosestarra baino. Txirrindaren kultura geldoagoa da (15 km/h), eta beharrezko erreminta guztiak ematen dizkio hiritarrari, autoaren kaltetan: bidegorri seguruak, bizikleta alokairu sistemak, abiadura muga baxuak eta bizikleten aldeko trafiko-arau malguak. Gurpil gainean doan oinezkotzat jotzen du hiri-txirrindularia, hiri-ehundura aberasten duen beste elementu bat.

The Dukes of Stratosphear taldeak “Bike ride to the moon” kantatzen zuen, eta bistan da, ideia erakargarri askoa da txirrinda gogoko dugunontzat. Baina ilargira bizikletaz joan ahal izateak zentzua baldin badu, soilik ondoko auzora, alboko herrira ere bizikletaz joan bagaitezke da. Hau da, trenarekin gertatzen ari den moduan, “Abiadura Handiko Txirrindak” ez dezala ordezkatu gertutasunezko bizikleta-jarduna. Queen zaleagoa naizela, alegia: «*I want to ride my bicycle, I want to ride it where I like*». Klean, alegia. •



ILUSTRAZIOA: ANDER GORTAZAR BALERDI