



Ander Gortazar - @derzu_uzala
Arkitektoa

«Flipada» bat

Sin Permiso» aldizkarian plazaratu du ideia David Bravo arkitektoak: Bartzelonako «ronda» edo ingurabideak etxebizitzaz estaltzea. Argudiatzen du ingurabide hauek, garai bateko harresiek bezala, ito egiten dutela hiria; Bartzelonak etxebizitza publiko gehiago eta auto gutxiago behar dituela iritzita, ingurabideak etxebizitza promozio txikiz estaltzea proposatzen du Bravok, erdiko bi karrilak tranbiamari eskainiz. Hiria izateko eskubidea eta etxebizitza eskubidea bermatuko dituen hirigintza-proposamena, arkitektoaren hitzetan.

Etxe honetako zuzendariari interesgarria iruditu zitzaion proposamena, baina zalantza egiten zuen ez ote zen hura «flipada bat». Flipada izan ala ez, ez da proposamen isolatua, hainbat lekutan ari baitira hiri-autobideen papera ezbaian jartzen. AEBetan, non hiri-autobideak guztiz zartatu zuen eredu europarretan oinarritutako hiri dentsoa, egindakoa desegiten (saia-tzen) ari dira orain: Portland, Milwaukee, Detroit, Seattle, Dallas... Hiri-autobide batzuk eraitsi dituzte ala eraistear daude, alboetara gelditu ziren auzoak berriro lotuz parkeen, etxebizitzaren, lantokien bidez; oinez, bizikletaz, garraio publikoz.

Imajina dezagun, beraz, flipada bat. Imajina dezagun Donostiako lehenengo ingurabidea eraisteko erabakia hartzen dela, pixkanaka, fasez fase. 70eko hamarkadan hiria kanpoaldetik inguratzen zuen barianteak, erdialdeko trafikoa arinduz, baina,

aldi berean, “eskari indusitua” esaten zaiona sortuz: errepide berriek errepide zaharretako autoak erakartzeaz gain, konexio berriak ahalbideratu eta auto-erabiltzaile berriak sortzen dituzte. Nola ulertu, bestela, Donostiako bigarren ingurabidea.

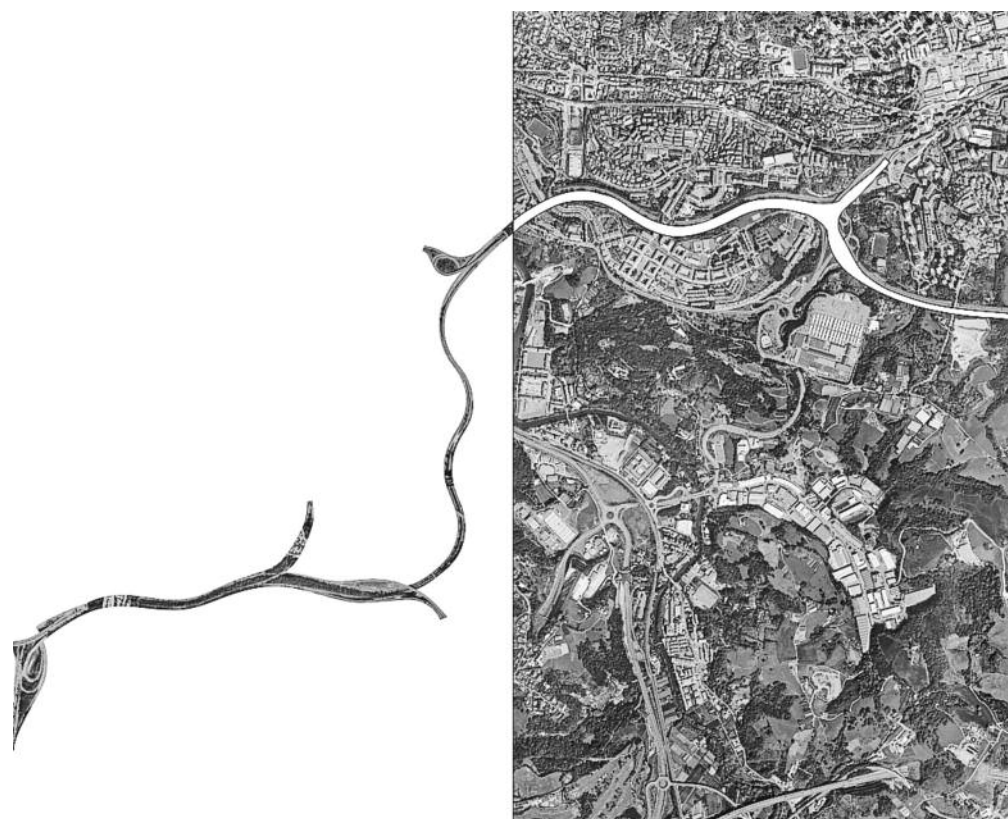
Egun, bariante zaharrak ez du jada Donostia «inguratzen», zatitu egiten du lubaki baten antzera. Eta, hain zuzen ere, bigarren ingurabidearen existentziak berak kuestionatu egiten du lehenengoa: Donostia inguratu badaiteke bigarren saihesbidetik, zein da lehenengoaren funtzioa, Donostialdeko barne mugimenduak autoz eroso egitea baino? Zein zeregin du barianteak, haren ibilbide bera egiten duen trenbidearekin lehiatzea baino? Ondorioztatu ahal liteke lehen ingurabidearen desagertzea eta Euskotrenen linea nagusiaren indartzea txanpon beraren bi aldeak direla?

Imajina dezagun, bada, 70eko hamarkadan eraikitako ingurabide hori gabeko Donostia bat, eta imajina dezagun eskari hori bereganatuko duen –eta ondorioz frekuentzia lehiakorra izango duen– Euskotren zerbitzu dotore bat. Imajina dezagun horrek libre utziko lukeen 8 kilometro luze eta 100 metro zabaleko espazio lineala, hiriaren beharrak barrutik –eta ez kanporantz, progresoak esaten omen duen moduan– aseko dituenak.

Imajina dezagun lubakiak zatitu zituen auzoak elkar lotu daitezkeela berriro, eta kalitatezko ingurune bat izateko eskubidea ematen zaiela orain arte oztopo fisiko eta sonoroak jasan dituzten herritarrei. Erreparazio historiko moduko bat, kasik. Imajina dezagun, halaber, etxebizitza eta lantoki sustapen mistoak garatu daitezkeela garraio publiko bidezko lotura onena duten puntuetan, eta hiriak guztiz zokoratu duen lehen sektoreari leku egin dakiokela berriro. Hiri trinkoa, kohesio soziala, mugikortasun jasagarria, lehen sektorea, aire garbia. Espazioa sobera dago, espazioa nori kendu ongi erabakiz gero.

Agian bada, ez dakit, flipada bat. Baina zer zen, flipada bat ez baldin bazen, Pasaia kanpo portuaren proiektua? Zer dira, flipada galantak ez baldin badira, abiadura handiko trena, Lemoizko zentrala, Lezo-Gaintxurizketako plataforma logistikoa, Super Sur, BEC, 2x2 autobidea eta “estrategiko” etiketa esleitzen zaien –dieten– beste hainbat flipada?

Ongietorriak flipadak, beraz, asmatu nahi dugun etorkizunari forma ematen laguntzen duten heinean. Haiek egiten dute, egin dezagun guk ere. •



Ilustrazioa: ANDER GORTAZAR BALERDI