



Ander Gortazar Balerdi - @derzu_uzala
Arkitektoa

Autonomoak (I)

Autonomoa» hitzarekin zer ulertzen zuen galdetu nion Valentinari, eta, filologoa izaki, azalpen etimologikoa eman zidan. Aurreikusi

behar nuen, baina tira. Grekotik dato-
rren adjektiboa da, *auto* (“norbera”) eta *nomos* (“legea”) hitzen batura; alegia, “norbere legeen arabera”. Bolo-bolo dabil azkenaldian “mugikortasun autonomoa” kontzeptua, eta eztabaida kokatzen laguntzen du batzuetan etimologiak.

Etimologikoki, beraz, oztoporik gabe eta modu askean mugitzeari buruz ariko ginateke. Historikoki, mugikortasun autonomoa mugikortasun ez motorizatuarekin lotu izan da, azken hori delako herritarren gehiengoak egunerokoan erabil dezakeena, izan haur, adineko, gaitasun edo baliabide urriko. Azkenaldian, baina, mugikortasun autonomoak ibilgailu autonomoen hedapenari egiten dio erreferentzia, gidaririk behar ez duten ibilgailuei, alegia.

«Atsegin duzu gidatzea?» galdetzen zigun BMWk, autoko leihotik besoa atera eta paisaia ia-ia laztantzen zuen gidaria pantailan, ikusleok baietz –zer bestela– erantzun genezan. Kuriosoa da: gidatzea gustatzen zaigula sinestaraiz saldu nahi izan dizkigute autoak orain arte, eta ibilgailu autonomoarekin kontrakoa argudiatuz egingo dute hori bera.

**Edonola ere, ibilgailu autonomoak iritsi iritsiko dira eta aldaketa sako-
nak ekarriko dizkiote arkitekturari eta espazio publikoari.** Partida hori ez dago jokoan. Aldaketa horien tamaina eta norabidea zein izango diren, hori bai, jokoan dagoen partida da, eta bi zati ditu, futbolean bezala. Lehen zatian “jabetza” kontzeptua ez-



ANDER GORTAZAR BALERDI

tabaidatuko da, eta, bigarrenean, ber-
riz, “efizientzia”.

Epailak galdera batekin ekin dio partiduari: ibilgailu autonomoen jabe izango gara ala soilik erabili egingo ditugu? Aditu gehienek diote ibilgailu autonomoek paradigma aldaketa bat ekarriko dutela ezinbestean, eta ibilgailuak jabetza-ondasun izatetik erabilera-ondasun izatera pasako direla. Kopeta belztu zaie ibilgailu-ekoizle nagusiei, baina errealtatea da ekoizle handiok *car sharing* delakoaren merkatuan jada lan egiten dutela, Car2go (Daimler) edo Maven (General Motors) bezalako enpresa subsidiarioen bidez. Mugikortasuna, hein handi batean, problema geometrikoa den neurrian, jabetzan den auto autonomoak ez du deus ere konpontzen: bidaiari bakarreko ibilgailua baino okerragorik bada, hori aparkaleku bila noraezean dabilen zero bidaiariko ibilgailua da.

Bigarren zatiak efizientzia du ardatz. Aditu guztiak bat datoz: ibilgailu autonomoak efizientzia ekarriko du, trafiko arinagoa eta kaleko aparkalekuaren minimizazioa, besteak beste. Besterik da efizientzia horrek abantailak ekarriko dituen. Bisio optimistenek –auto ekoizleek bereziki– aurreikusten dute espazio askoz gutxiago beharko dela eskari berdinari erantzuteko; ahots kritikoek –hirigile eta mugikortasun adituak tartean– eskari induzituaren paradoxa aipatzen dute: aurrerapen teknologikoek baliabide bat modu efizienteagoan erabiltzea errazten dutenean, baliabide horren erabile-
rak gora egitea dela gertagarriena.

Jabetza eta efizientzia, horra hor bi klabe ibilgailu pribatuak arkitekturari eta espazio publikoari ekarriko dizkien aldaketak aurreikusteko. Aldaketa horiei buruz, baina, hilabete barru. •