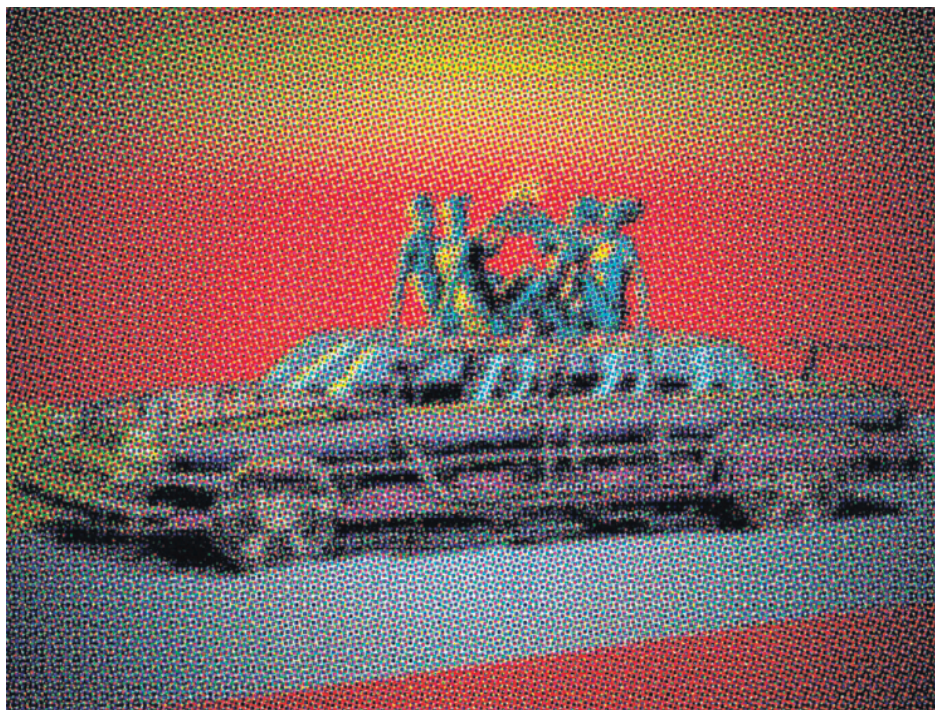




Ander Gortazar Balerdi - @derzu_uzala
Arkitektoa

Autonomoak (II)



Ilustrazioa: ANDER GORTAZAR BALERDI

Pasa den hilean ibilgailu autonomoen jabetza-ereduaz eta efizientziaz jardun nuen zutabe honetan bertan, argudiatuz arkitekturari eta espazio publikoari eragingo dizkion aldaketak bi kontzeptu horien araberrakak izango direla. Hurrengo baterako-alegia, gaurko-utzi nituen aldaketa horiek har ditzaketen formak.

Aldaketa nagusia, zalantza handirik gabe, aparkalekuarena izango da. Gaur egun, aparkaleku perfektua helmugatik gertuen dagoen hori da, hau da, ahalik eta gutxien ibiltzea ahalbideratzen digun espazio preziatua. Ibilgailu autonomoarekin bi gauza gerta daitezke: jabetza-ondasun bate-tik erabilera-ondasun izatera pasako balitz, autoak taxi baten moduan funtzionatuko luke ia, eta, ondorioz, aparkaleku kontzeptuak zentzua gal

lezake. Hala ez balitz, eta ibilgailu pribatuak norberaren jabetza-ondasuna izaten jarraituz gero, aparkaleku beharra ez litzateke desagertuko, baina jada ez luke zertan helmugatik gertu egon behar.

Imajinatu panorama: autoak laneko atarian bertan uzten zaitu, eta aparkaleku bila doa segidan bere kasa, doako tokiren batera posible bada, hiria-kanpoaldera-edo. Efizienteagoa izango da ibilgailu autonomoa, baina hara non lehen egiten ez zituen hamaika kilometro estra egingo dituen bat-batean.

Bata ala bestea gertatu, aparkatzeko espazio klasikoen eraldaketa saihestezina izango da, eta badira jada hipotesi hori aintzat hartzen duten hainbat proiektu arkitektoniko. Kasu batzuetan onerako, atseginago izango diren kale estuak esaterako. Beste batzuetan, jakizue: zer egin zabalgunen be-

rrietako hiribide zabalegiekin edo lurrarzpiko aparkalekuekin?

Kale eta hiribideetan aldaketa gehiago ere imajina ditzakegu: ibilgailuak adimentsuak eta autonomoak badira, beharko al ditugu semaforoak, zebrabideak, zintarriak, seinaleak eta gure espazio publikoan ohiko bihurtu diren beste hainbat elementu? Nork diseinatuko du oinezkoen eta ibilgailuen arteko legitimitate-talka denbora errealean ebatziko duen algoritmoa? Espazio publiko txukunagoa izango dugu ala publizitatez beteko dugu gidariek errepidean arreta ipintzea ez delako izango jada beharrezko?

Jevonsen paradoxa ere gerta liteke: modu motorizatuan mugitzea efizienteagoa izango da, eta, ondorioz, gehiago mugituko gara. Erosketak egitera joan ordez, denda-ala erosketazuzenean- etor daiteke gugana. Bileren batera joan ordez, bilera-gela etor daiteke gure bila, eta bista politak dituen leku batera eraman gaitzake bileren inguru atsegin batean egin dezagun. Autoz ibiltzeko arreta jada beharrezkoa izango ez denez, urrunago joan ahal izango gara lanera egunero, auto barruko denbora aprobetxatu-edo ahal izango dugulako. Areagotu egin daiteke, beraz, espazioaren funtzio espezializazioa, eta, horrekin, lurraldeen arteko arrakala.

Aurrerapen teknologiko guztiekin gertatzen den moduan, ibilgailu autonomoak agertoki berri bat irekitzen du, bere indargune, ahulezia, aukera eta mehatxu guztiekin. Aurreko botere-harremanak zalantzan jartzen dira, “hiria izateko eskubideak” eta “mugitzeko eskubideak” interes komertzial ezberdinekin talka egin dezakete, ala, kontrara, elkar elikatu. Prest dago joko zelaia, hamaikakoarekin asmatzea falta. •