

Hamabost berrogeita bost

Mugikortasuna eskala askotako auzotasunaren garaian

Laburpena: Mugikortasuna azken urteotako eztabaida politikoaren erdian kokatu da, eta Aldiri ez da salbuespena izan. Artikulu honek eztabaida hori kokatu nahi du eskala ezberdineko bi bizitza-eremuren harremana aztertuz: 15 minutuko hiria eta 45 minutuko lurraldea.

Hitz-gakoak: mugikortasuna, irisgarritasuna, hiria, lurraldea, berdintasuna

Abstract: Mobility has been at the centre of the political debate in recent years, and Aldiri has been no exception. This article seeks to frame this discussion by examining the relationship between two vital areas of different scales: the 15-minute city and the 45-minute territory.

Key words: mobility, accessibility, city, territory, equality



Ander Gortazar
Arkitektoa

Jasotze data: 2021-06-21
Onartze data: 2021-09-10

«Mugitu ala hil?» izena zuen, galdera-ikur eta guzti, Aldiriren laugarren zenbakiak (UEU, 2010). Ederra zuen azala: Eunate Torres-Modregok Suitzako Geneva kantoiairen airetiko argazki bat ekarri zuen azalera, guztiz elurtutako paisaia bat, non zurituta geratzen ez den bakarra zirkulazioa den. «Mugikortasunak hirigintza baldintzatzen du, hirigintzak mugikortasuna baldintzatzen duen moduan» esaldiari «edo gehiago» gehitzeko tentazioa izan ohi dut maiz, eta hori erakusten du zehazki azalak: sareak dira lurraldearen egitura.

Gabriel Dupuy-k zioen sare bat «unitate geografiko berean zerbitzua ematen duten eta konpainia edo administrazio beraren mende dauden linea, komunikazio-bide, eroale elektriko, kanalizazio eta abarren multzoa» (Dupuy, 1998) dela. Ondorioz, sarea «elkarren artean lotutako gauzen edo pertsonen multzoa» ere bada. Premisa horretan oinarrituta, Gabriel Dupuyk defendatzen du hirigintza Sareen Hirigintza gisa ulertu behar dela. Sare horiek hainbat eskalatan konektatuta daude, eta sare horiek dira, hain zuzen ere, lurralde-antolaketa garaikidearen euskarri.

Sareen Hirigintza hori Atenasko Kartak bultzatzen zuen zonifikazioan oinarritutako hirigintzari kontrajarria dago. Dupuyk ongi azaltzen duen moduan, «ez da soilik hiri garaikidea zonifikazioaren logika honen kontrakoa dela, baizik eta hiria logika horretatik kanpo garatzen dela. Alegia, hirigintza mota horrek ez du ez ulertzen, ez ordezkatzeko eta azaltzeko ere hiri garaikidearen eboluzioa».

Paul Baran ingeniariak, bestalde, ordenagailuei eta komunikazio-sareei buruz ari zela, hiru sare mota bereizi

zituena, sailkapena lurraldeari ere aplikagarria zela ohartu gabe: sare zentralizatuak, deszentralizatuak eta banatuak (Baran, 1962). Mugikortasunaz ari garelarik, sare mugikortasun jasangarriaz, ezaugarri hau giltza da. Enric Julianak maiz dio «mapak, mapak, mapak» eta gustura asko erantzungo nioke «sareak, sareak, sareak».

15 minutuak eta txaleko horiak

Hamaika urte (uler dadin zenbakia literalki) egin ditu Aldirik. Abiadura Handiko Trenaren lanak hasi eta hiru urtera jaitu zen, eta Abiadura Handiko Trenaren lanak amaitu baino [idatz ezazu hemen zure apustua] urte lehenago amaitu du bere bidea. Hamarkada luze honetan hamaika albiste (uler dadin zenbakia figuratiboki) izan da mugikortasunaren inguruan, baina horien artean bat aukeratu beharko banu garbi daukat. Ez da begi-bistako erantzuna eta badu etor daitekeenaren iragarpen kutsu bat nire ustez: «les gilets jaunes» dira. Paristik datoz eta txaleko horiak daramatzate soinean.

Paris erdialdea blokeatzen ikusi genituen pandemia aurreko hilabeteetan, hiriko agenda mediatikoa mugikortasun jasangarriak ardatzen zuen bitartean. Carlos Morenok, Anne Hidalgo alkatearen aholkulariak, hamabost minutuko hiriarren kontzeptua mahaigaineratu zuen, urte batzuk lehenago Morenok berak asmatutako kontzeptua, bere hitzetan. Hamabost minutu: pertsona orok izan behar luke oinarritzko zerbitzu eta azpiegiturarako sarbidea, oinez joanda 15 minutuko erradioan.



1. irudia ~ Barrkada bat manifestazio batean Champs-Élysées hiribidean (Paris).
Egilea ~ Bertrand GUAY/AFP.

Egiari zor, eta Punt6 kolektiboak (2021) zorrotz azpimarratu zuen moduan, kontzeptua ez da berria: gertutasunaren hiria, Europan bederen, hirigintza feministak 1990eko hamarkadatik gutxienez landu duen gaia da. Kasu, beraz, apropiazioekin.

Edonola ere, Hidakok 2,2 milioi biztanleko Paris gobernatzeko (soilik), baina Grand Paris metropolitarrak 12 milioi inguru ditu eta bere eremu funtzionalak baten bat gehiago. Bertan dago kokatua Savigny-le-Temple, Parisetik 40 kilometro hegoaldera, eta bertan bizi da Priscillia Ludosky. Martinikar jatorriko emakume hori dago txaleko horien mugimenduen sortzaileen artean, alegia, gasolinaren prezioaren («oinarrizko ondasuna») igoeraren kontrako protestak abiatu zituztenen artean. Paris eta Grand Paris; hiriak eta aldiriak. Mugikortasun-estrategia berdeak behar ditugu, baina jai dugu estrategia horiek errealitate territoriala eta ikuspuntu soziala uztartzen ez badituzte.

Jérôme Esconobiet arkitekto eta hirigile zuberotarrak ongi azaldu zuen Twitterren, azken hamarkada honetan eztabaida publikoa xaxatu duen sare sozialean: «Ordu laurdeneko hiriak, Anne Hidakok Parisen duen kanpainaren kontzeptu argiak, ongi erantzuten dio hiritarrak egun duen hurbiltasun beharrari. Hala ere, tamalgarria da 15 minutuko hiriak Paris Handiaren metropoli-eraikuntzari buruzko gaiak eklipsatu izana. Paris Handia Metropolia, udalerriz gaindiko agintaritzaren heinean, alkateen erantzukizuna da, eta politika publiko gehienak udalaz gaindiko eskala batean pentsatu beharko dira aurrerantzean. Izan ere, auzotik harago, hiritarrak eskala askotan bizi du bere lurraldea. Politikariak konplexutasun berri hauetara egokitzen jakin behar dute, bai eta mikro eta makro proiektu bateratuak proposatzen». Hortaz ari da

Marina Garcés ere «distantziarekin kontraesankorra ez den beste eskala bateko auzotasuna» aipatzen duenean (Laparra, 2018).

Katalunia eta 45 minutuak

Bartzelonatik idatzi dira Aldiriko artikulua ez gutxi —nik neuk, bat baino gehiago—. Eztabaida independentistaren garaia zen, baina hiria versus aldiriak, metropolia versus lurraldea gatazkek ere osatzen zuten noizbehinka monotematikoa izan ohi zen agenda mediatikoa. Baike, Espainian Madrilek duen zentraltasuna —zentraleria esateko lizentzia har genezake— agerikoa da, baina Bartzelonaren makrozefalia ere ez da atzean geratzen.

2021eko udaberrian «La Catalunya del 45 minuts» artikulua argitaratu zuten La Vanguardia egunkarian Assumpcio Puigek, Oriol Altisenchek, Xavier Marcetek eta Vicent Guallartek (2021). Ingeniari eta arkitekto talde horrek argudiatzen zuen ohiko metropoli-eremuaren kontzeptua errealitateak berak zaharkitu duela dagoeneko, eta herri sozialki eta ekologikoki arduratsua eraikitzeko irtenbidea ezin dela soilik Bartzelonako metropoli-eremuan konpondu, lurraldea eta hiriburua batera funtzionatzeko baizik: «Bizitzeko, lan egiteko eta atseden hartzeko hiriak proposatzen ditugu, hau da, 15 minutuko hiriak. Gainera, Kataluniako herri askok dagoeneko horrela funtzionatzen dute, slow cities izeneko ereduari jarraituz. Hor daude Igualada, Vendrell, Terrassa, Vic... logika horrekin funtzionatzen duten hiriak dira, baina desabantaila handi bat dute: gainerako lurraldeetatik deskonektatuta daude, edo motel, garesti eta segurtasunik gabe konektatuta daude, ibilgailu pribatuz».

15-45

15 minutuko hiriek osatzen duten 45 minutuko lurralde edo sare banatu bat. Egia esan, hala uler litezke Euskal Autonomia Erkidegoko Lurraldea Antolatzeko Gidalerroak, «Euskadi polinuklearra» eta «eskualde-egiturako herri buruak» aipatzen dituztenean, eta hala uler liteke baita ere Europako Lurralde Estrategia, garapen zentroaniztuna sustatzea helburu nagusizat duena. Helburu horren baitan aipatzen dira lurralde-oreka hobetzea, hirien lehiakortasuna handitzea eta hiriaren eta landa-eremuaren arteko harremana berritzea, hiru xede generiko, gauza bat ala kontrakoa esan ahal dezaketena, nork irakurtzen duen.

Europako Next Generation funtsak bolo-bolo dabiltzan honetan dator Aldiriren epilogo, datozen hamarkadei forma emango dieten erronkei nola erantzun eztabaidatzen ari garenean: deskarbonizazioa, aldaketa klimatikoa, hazkundera ala deshazkundera, aukera-berdintasuna eta abar eta abar. Nazio Batuen Erakundeak ere plazaratu ditu Garapen Jasangarrirako bere hamazazpi Helburuak, eta ohitzen ari gara pixkanaka kontzeptu batzuetara. Testuinguru honetan, merezi du Aldiriren laugarren zenbaki hura berriz ere hartzea, «Mugitu ala hil?», eta Unai Fernández de Betoñok argitaratutako artikuluari so egitea, izenburuari soilik bada ere: «Mugikorkeriatik irisgarritasunera» (2010). Aldaketa terminologiko bat jauzi kontzeptual batentzat.

///

2. irudia ~ Aldirien geltokia Molins de Rei-en (Bartzelona).
Egilea ~ Alex García, La Vanguardia.

**Bibliografia**

Baran, P. (1962): On Distributed Communications Networks, *RAND Corporation*, Santa Monica, CA.

COLLECTIU PUNT 6 [@CollectiuPunt6] (2021): «Listening to Carlos Moreno #Velocity2021 about the origin of #15minutecity, the city of proximities, he says he created it 5 years ago. What a male appropriation of feminist urban work since 1990s of European women work on everyday life infrastructure & Italian time cities». Twitter, 2021eko irailaren 9a, twitter.com/CollectiuPunt6/status/1435927612308733956

Dupuy, G. (1998): El Urbanismo de las Redes. Teorías y métodos, *Oikos-Tau*, Bartzelona.

Esconobiet, J. (2020): «La ville du quart d'heure, concept phare de la campagne d'Anne Hidalgo à Paris, répond bien au besoin de proximité que réclame aujourd'hui le citoyen. Mais il est dommage qu'elle ait éclipsé les questions relatives à la construction métropolitaine du Grand Paris». Twitter, 2020ko ekainaren 5a, https://twitter.com/je_esco/status/1268959639359696903 (eta hurrengoak)

Fernández de Betoño, U. (2010): «Mugikorkeriatik irisgarritasunera», *Aldiri, Arkitektura eta abar*, 4, 4-7.

Laparra, P. (2018): «Borroka konkretu bakoitzean guztia dago jokoan», Marina Garcés-i elkarrizketa. *Argia*, Lasarte-Oria, 2018ko apirilak 29a.

Mugitu ala hil?, 2010, *Aldiri: arkitektura eta abar*, 4. zk., UEU, Bilbo. [ISSN 1889-7185]

Puig, A.; Altisench, O.; Marcet, X. eta Guallart, V. (2020): «La Catalunya del 45 minuts», *La Vanguardia*, Bartzelona, 2020ko ekainaren 5a.