

Lietuvos meno kūrėjų asociacija

Urbanistikos perspektyva, baigiantis naftos amžiui

2013-04-02

ŽURNALAS: KULTŪROS BARAI

TEMA: Urbanistika

AUTORIUS: Almantas Samalavičius

DATA: 2013-04

Urbanistikos perspektyva, baigiantis naftos amžiui

Almantas Samalavičius

Su rašytoju, socialiniu kritiku Jamesu Howardu Kunstleriu kalbasi Almantas Samalavičius

Jamesas Howardas Kunstleris, vartotojų kultūros poveikis miestovaizdžiui, urbanistinio planavimo klaidos, didmiesčių ateitis

Jamesas Howardas Kunstleris, pripažintas amerikiečių rašytojas ir socialinis kritikas, gimė Niujorke 1948 m., baigė muzikos ir meno mokyklą, teatrologijos studijas Niujorko valstijos universitete. Dirbo apžvalgininku keliuose dienraščiuose ir garsiajame *Rolling Stone* žurnale. Nuo 1975 m. atsidėjo kūrybiniam darbui, be to, skaito viešas paskaitas įvairioms auditorijoms, rašo skiltį *New York Times*. Keliolikos populiarių romanų (tarp jų „Helovino puota“, „Brangioji Megė“), futurologinių mokslinės fantastikos kūrinių („Pasaulis, sukurtas ranka“, „Hebrono ragana“) autorius. Kunstlerį ypač išgarsino penki negrožinės literatūros veikalai, analizuojantys architektūros, urbanistikos, ekonomikos ir energetikos problemas: „Niekur nesančios vietos geografija“ (1993), „Namo iš niekur nesančios vietos“ (1996), „Vaizduotės miestas“ (2002), „Ilgai besitęsianti skuba“ (2005), „Pernelyg daug stebuklų“ (2012). Šiomis temomis jis skaitė paskaitų ciklus prestižiniuose Harvardo, Jeilio, Kornelio, Virdžinijos universitetuose, Amerikos architektūros institute ir kitur. *The Chronicle of Higher Education*, svarbiausias aukštajam mokslui skirtas JAV periodinis leidinys, šias Kunstlerio knygas pavadino „privalomais skaitiniais architektūros ir miestų planavimo studijų programose“.

Su Jamesu Howardu Kunstleriu kalbėjomės apie globalizuotos vartotojų kultūros poveikį miestovaizdžiui, apie urbanistinio planavimo klaidas, svarstėme, kokia bus didmiesčių ateitis.

Almantas Samalavičius: *Prognozuojama, kad didžioji dauguma pasaulio žmonių netrukus gyvens miestuose. Tačiau didmiesčius tebevargina problemos, persekiojusios juos praeitame amžiuje. Megalopolių gyventojai jas sprendė, bėgdami iš centro į pakraščius, į priemiesčius tarsi tai leistų susigrąžinti prarastą Arkadiją. XIX a. prasidėjusi masinė industrializacija, lydima urbanizacijos, per porą šimtmečių sukūrė tokį pasaulį, kurį darosi vis sunkiau apibūdinti kaip tinkamą gyventi žmonėms. Kokia, Jūsų nuomone, yra urbanistinės raidos perspektyva, atsižvelgiant į dabartinę megakoncentraciją miestuose? Nesiliauja ir kraustymasis į priemiesčius, bent jau Vakaruose.*

James Howard Kunstler. Nesutinku su plačiai paplitusia nuomone, kad didmiesčiai ateityje taps dar didesni arba kad jie liks tokie, kokie šiandien yra. Kategoriškai tvirtinu, kad įvykiai klostosi visiškai priešinga linkme: vyksta susitraukimas. Miestai pasiekė tokių dydžių, kad tapo nebesuderinami su energijos, medžiagų ir kapitalo ištekliais. Ateitis nežada pakankamai nei naftos, nei metalo, nei galiausiai pinigų. Viso to pasekmės neabejotinai bus lemtingos. Didžiausiems miestams teks priverstinai telktis aplink senąsias savo šerdis, centrus ir vandens telkinius. Šis susitraukimas veikiausiai bus sunkus ir skausmingas. Atokesni miestų rajonai apskritai taps lūšnynais, apleisties vietomis, griuvėsiais, ypač Jungtinėse Valstijose, kur gyventojai yra labiausiai priklausomi nuo automobilių (ši transporto rūšis atgyvens sparčiausiai). Kadangi pramoninis žemės ūkis (naftą paverčiantis maistu) naikina pats save, itin svarbus išgyvenimo mieste veiksnys bus tai, ar netoliese esama gerų dirbamos žemės plotų. Tokie JAV miestai kaip Feniksas, Arizona arba Irako sostinė Bagdadas veikiausiai susitrauks itin žiauriai.

Taip pat turime susitaikyti su faktu, kad dangoraižis yra atgyvenęs statinio tipas, nes mažėjant kapitalui ir senkant materialiniams ištekliams, didžiosios jų daugumos niekas niekada nebeatnaujins. Netrukus jie bus nurašyti ir priskiriami dalykams, keliantiems didžiulius sunkumus, o ne ekonominiam aktyvui. Su tuo ypač sunku susitaikyti architektūros profesionalams, šiuo metu uždirbantiems didžiulius pinigus iš to, kad maksimizuoja kiekvieno statinio kvadratinį metrų skaičių.

Praėjusio amžiaus 7-uoju ir 8-uoju dešimtmečiais urbanistinės pakraipos amerikiečių sociologai (pavyzdžiui, Davidas Riesmanas ir kiti) ypač daug dėmesio skyrė gyvenimo priemiesčiuose kokybei ir kultūrai. Negi neišvelgiate jokių prošvaisčių, kad priemiesčiai tiek JAV, tiek kitose šalyse įgautų kokią nors perspektyvą?

Priemiesčių likimas, manyčiau, jau nulemtas. Daugelio iš jų net neįmanoma pertvarkyti, pritaikant kokias nors kitas paskirčias ar panaudai. Jie neturi ateities. Gyvenimas priemiesčiuose netrukus reikš gyvenimą lūšnynuose ir griuvėsiuose, gelbėtinose zonose. Situacija Jungtinėse Valstijose yra tragiškiausia, nes didžiausios lėšos XX a. buvo sukištos į šią neperspektyvią infrastruktūrą, bet dėl *psichologijos, verčiančios apsaugoti ir pateisinti ankstesnes investicijas*, priemiesčiai iki šiol ginami bet kokia kaina. Su gyvenimu priemiesčiuose siejamas ir nacionalinis tapatumas, štai kodėl amerikiečiai nenori nieko girdėti apie lūžį, kurį bendrais bruožais galima nusakyti taip: miestai darysis gerokai mažesni, negu yra šiandien, bus atgaivinami nedideli miestai, kuriuos supa žemės ūkio kraštovaizdis, tiesa, kitoks nei pastaraisiais dešimtmečiais, nes žemdirbystė ateityje darysis mažiau mechanizuota, reikalaus daugiau rankų darbo. Laikas mentaliai rengtis, kad priemiesčių teks atsisakyti.

Žvelgiant į ateitį, investicijos į priemiesčius reikš beprasmišką riboto kapitalo švaistymą.

Vartojimas darė ir tebedaro didžiulę įtaką šiuolaikinių miestų formai, vizualumui, kasdienybės kultūrai. Visame pasaulyje prekybos centrai tapo ne tik apsipirkimo, bet ir pramogų, pasilinksminimų vietomis, miestiečiai praleidžia juose vis didesnę laisvalaikio dalį. Tapę simboliniais urbanistinės kultūros centrais, jie apibrėžia ir vartotojų poreikius, jų pasaulėjautą, kai kurie socialiniai kritikai net vadina prekybos centrus mūsų laikų „katedromis“. Kaip manote, ar dar įmanoma suvaldyti didžiojo verslo skatinamą besaikį vartojimą, kuris daro pragaištingą poveikį miestiečių kultūrai, gyvenimo būdui?

XX a. kilęs vartojimo bumai privertė suprekinti viską, kas tik gali virsti preke. Prekybos centrai yra paprasčiausiai komercializuota viešoji erdvė (iš tikrųjų ji privati, nes valdoma tų, kurie valdo prekybos centrus). Buvo užimtos visos nišos. Prekybos centras – paprasčiausias turgus, organizuotas, remiantis priklausomybe nuo automobilio. Jungtinėse Valstijose šitai artėja prie pabaigos. Prekybos centrai žlunga visur, nes ekonomiką drekina didžiulė naftos kaina. Mažėja ir pinigų, ir kreditų, o kartu su jais menksta „vartotojų“ galimybės įsigyti daiktų. Automobilių nuomai suteikiama vis mažiau ir mažiau paskolų – amerikiečiai buvo įpratę pirkti automobilius išsimokėtinai, mažėja ir įstengiančių skolintis. O kadangi viskas, kas organizuota didžiuliu (masiniu) mastu, netolimoje ateityje ims svyruoti ir galiausiai žlugs, tas pats gresia ir gigantiškiems transnacionaliniams prekybos tinklams. Verslas darysis mažesnis visais atžvilgiais, tad prekybos centro ateitis – susitelkti „pagrindinėje gatvėje“ (arba tradiciniame miesto centre). Deja, daugybė žmonių vis dar mano, kad dabartinis *status quo* tęsis amžinai. Taip tikrai nebus. Dalykai, kurie negali tęstis, neišvengiamai žlunga.

Visame pasaulyje į miestų kūną įsiveržusi autostrada atėmė iš pėsčiųjų laisvo judėjimo erdves. Ar ši tendencija tęsis ir XXI a.? Ar automobilis toliau diktuos urbanistinės plėtros sąlygas?

Manyti, kad mašininis automobilizmas plėtosis toliau, būtų absurdiška. Didelė naftos kaina yra tik ledkalnio viršūnė. Dar reikšmingesnis veiksnys, lemsiantis automobilio epochos baigtį, bus, kaip sakiau, kapitalo stoka (finansinis žlugimas). Jungtinėse Valstijose kapitalo stygių rodo miestų, grafysčių ir valstijų bankrotai (federalinė valdžia techniniu požiūriu veikiausiai irgi galėtų būti paskelbta bankrutavusia). Iš dalies tai reiškia, kad valdžia nesusidoroja su viską ryjančia autostradų hierarchija, išplėtotą per pastaruosius šimtą metų. Miestai turėtų liautis investavę į automobilių eismo infrastruktūrą ir pradėti rūpintis viešuoju transportu: tramvajais, lengvaisiais, sunkiaisiais traukiniais ir t. t. Politiškai tą padaryti JAV yra labai sunku, nes vyrauja klaidingas mąstymas. Amerikiečiai nė neįsivaizduoja, kaip arti automobilių eros saulėlydis.

Ebenezeris Howardas, regis, padarė paslaugą Le Corbusier, kuris žaliųjų plotų idėja pasinaudojo tam, kad sukurtų dangoraižių sancaupos miesto centre viziją. Nepaisant to, kad ji nebuvo įgyvendinta, moderniajame mieste ėmė dominuoti parkavimo aikštelių plotai. Ar tą lėmė tik automobilių industrija, ar būta ir kultūrinių priežasčių?

Le Corbusier buvo gerai žinomas idiotas. Jis sukūrė nelemtai pagarsėjusį *Plan Voisin*, kuris turėjo būti įgyvendintas Marais vietovėje, – tai zombiška siaubo filmo schema su bokštais, išdėliotais neva „žaliosiose erdvėse“ (per kurias planuota nutiesti didžiules autostradas). Panašu, kad Corbu nė nesuprato galimų savo plano padarinių, nesuvokė, kad „atvira erdvė“, jeigu ji prastai apibrėžta vizualiniu požiūriu ir niekieno „nevaldoma“, tampa grėsminga zona ginčytinoje teritorijoje. Tačiau visur buvo sekama šiuo pavyzdžiu – tiek Paryžiaus vargingųjų *banlieu*, tiek realizuojant klaikius aukštybinius „projektus“ Jungtinėse Valstijose. Rezultatas – milžiniška socialinė nelaimė. Tokie asmenys kaip Ebenezeris Howardas ir Le Corbusier buvo utopiniai svajotojai, neatsižvelgę į tai, koki didžiulį disbalansą XX a. sukūrė ekonomika, paremta pigia energija. Iš esmės jie neįvertino, koks bus galutinis jų svajonių rezultatas. Tad vietovėse, kur ypač pigi energija, miestų centrai buvo užstatyti dangoraižiais (Dalasas, Atlanta...) ir teko užtikrinti kasdieninę transporto tėkmę iš aplinkinių priemiesčių į miestą ir iš miesto į priemiesčius. Miestų planuotojams „reikšmingiausiu ir geriausiu“ dalyku tapo automobilių parkavimas. Tos kvailystės nepavyko įveikti iki šiol.

Esate Naujosios urbanistikos sąjūdžio rėmėjas. Kurios iš programinių jo nuostatų yra perspektyviausios? Ar jis pajėgus padaryti reikšmingesnę įtaką (kol kas, regis, nepadarė) būsimoms miesto kultūros formoms?

Didžiausias Naujųjų urbanistų pasiekimas yra tai, kad jie išdrįso pasikapstyti po istorijos šiukšliadėžę ir ištraukė iš ten gausybę pamirštų žinių, principų ir įgūdžių, išsiugdytų projektuojant tradicines urbanistines vietoves. Visa tai buvo išmesta į šiukšlyną, nes kelios profesionalių „planuotojų“ kartos rėmėsi vien statistikos analize ir transporto inžinerija. Naujieji urbanistai sugrąžino tikruosius urbanistinio projektavimo įnagius ir jau padarė nemenką įtaką jaunesnei kartai visose Jungtinėse Valstijose. Praėjusio amžiaus 9-ajame dešimtmetyje prasidėjęs sąjūdis sutapo su suvokimu, kad pigios naftos epocha baigiasi, o kartu ateina galas ir ja grįžtai ekonomikai, kad ir kokiais pavidalais ji reikštųsi. Naujieji urbanistai siūlo susigrąžinti tradicinę urbanistinę praktiką, gyvavusią iki automobilių eros, taikant ją tiek statiniams projektuoti, tiek viešųjų erdvių sandarai ir dydžiams nustatyti. Nemaža dalis praėjusio amžiaus infrastruktūros – kalbu apie dangoraižius, automagistrales ir pan., – kuo toliau, tuo daugiau problemų kels. Įsivaizduoju, kad galėtų atsirasti pramonė, skirta jų rekonstrukcijai. Tačiau akivaizdu: dabartinis gyvenimo būdas jau pasiekė aklavietę.

Žmonijos istorija daugiausia yra improvizacinio pobūdžio. Darysime tai, kas atrodys tuo metu teisinga, plėtosime tas teorijas (arba susigrąžinsime ankstesnes), kurios paaiškintų ir racionalizuotų mūsų pasirinkimą. Nežinau, ar Naftos amžiaus eksperimentai pasirodys juokingi ar tragiški – galbūt jie bus laikomi ir vienokiais, ir kitokiais. Dauguma žmonių jausis apvilti ir net apgauti technologinės pažangos pažadų. Tai gali baigtis dar vienu tamsių prietarų amžiumi. Viliuosi, pavyks to išvengti.

Dėkoju už pokalbį.

