

CLAES CALDENBY

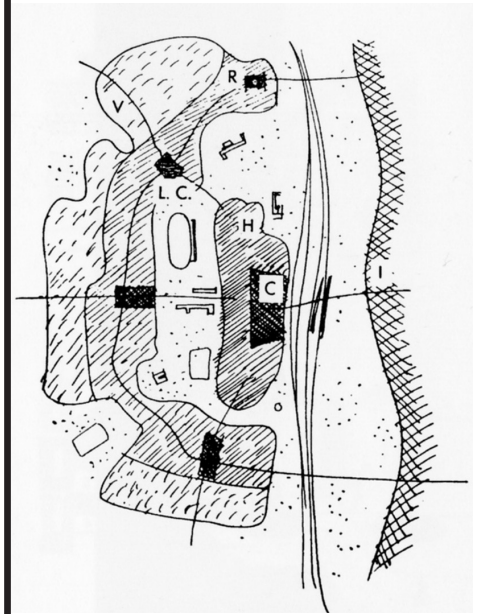
Urbanistinė
modernybė.
Šiaurės
ir
Baltijos
šalių
patirtys



Mano paskaita bus paremta visai neseniai išleista knyga. Mes — Docomomo organizacijų tinklas Šiaurės ir Baltijos šalyse, užsiimantis modernizmo (*Modern Movement*) pastatų, vietų ir aplinkos dokumentavimu bei išsaugojimu. Visame pasaulyje mūsų organizaciją sudaro apie 50 šalių narių. Rengiami reguliariūs įvairių darbo grupių susitikimai, kas antri metai — didžioji asamblėja. Šiemet [2010], vos prieš kelias savaites, tokia asamblėja vyko Meksiko mieste, o ši knyga buvo išleista būtent šiam renginiui. Tai jau trečioji tokia knyga, parengta Šiaurės ir Baltijos šalių Docomomo organizacijų tinklo. Ir, atrodo, su kiekvienu tokiu leidiniu mūsų siekiai didėja. Ši išėjo kur kas storesnė nei jos pirmtakės. Sakyčiau, tai pirmoji knyga, kurioje taip plačiai nušviečiama padėtis Šiaurės ir Baltijos valstybėse, apimanti urbanizmo plėtros laikotarpį nuo 7-ojo iki 8-ojo dešimtmečio pabaigos. Meksiko konferencijos tema buvo „Gyvenimas urbanistinėje modernybėje“ (*Living in the urban modernity*). Šią temą pabandėme išplėtoti — padiskutuoti ne tik apie gyvenimą, bet ir apie mirtį urbanistinėje modernybėje. Gyvenimas ir mirtis apima žmogaus gyvenimą nuo „lopšio iki kapo“. Šią koncepciją, kuri yra ir knygos pagrindinė mintis, sudaro trys aspektai. Savo paskaitoje pamėginsiu juos apžvelgti.

Pirmas dalykas yra tai, kad urbanistinė modernybė nuo 7-ojo dešimtmečio iki 8-ojo pabaigos susijusi su itin stambiais teritorijomis. Tai ir gyvenamieji rajonai, ir universitetų miesteliai, ir pramoninės teritorijos, verslo centrų rajonai, ligoninių miesteliai ir kapinių teritorijos. Visa tai sudaro savitą kelią „nuo lopšio iki kapo“ — nuo vaikų darželių ir mokyklų, gyvenamųjų rajonų, iki, žinoma, kapinių, galutinės šio kelio „stotelės“. Tai labai būdinga tam laikotarpiui, kai valstybė racionaliai rūpinosi savo piliečiais. Bet esama dar vieno šios „nuo lopšio iki kapo“ temos aspekto (prie jo grįšiu pabaigoje) — tai ir požiūris į patį modernizmą nuo vertingiausio jo tarpsnio, „lopšio“, iki „kapo“, tariamos mirties, įvykusios 8-ajame dešimtmetyje. Šiais laikais, jeigu jau siekiame kurti darnios plėtros visuomenę, formuluotė „nuo lopšio iki kapo“ turėtų būti pakeista į „nuo lopšio iki lopšio“. Taigi paskaitoje aptarsiu minėtuosius šešis didelių teritorijų tipus, per kuriuos mes nagrinėjome urbanistinę modernybę aštuoniose šalyse — penkiose Šiaurės ir trijose Baltijos valstybėse.

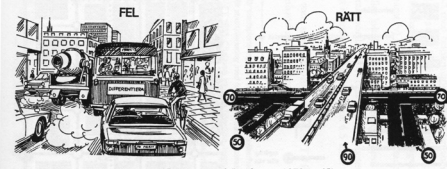
Šios koncepcijos ištakos — tai miesto funkcinio zonavimo idėja, pristatyta dar modernistinėje CIAM Atėnų chartijoje (1933), kuri anglų kalba pasirodė 1943 metais. Šioje Chartijoje buvo paskelbta daug svarbių punktų, o esminiai dalykai išdėstyti paskutiniuose iš jų. Štai 76-ajame punkte kalbama apie keturis svarbiausius miestų planavimo dalykus, o būtent apie keturias miesto funkcijas:



S. Markeliuso standartinio Stokholmo priemiesčio planas, 1945 m. Dešinėje pusėje raide „I“ pažymėta teritorija reiškia pramoninį rajoną netoli geležinkelio stoties ir metro. Centras planuojamas netoli metro stoties. „H“ žymi aukštybinius statinius, skirtus būstams. Aplink – mokyklų ir sporto centrų zona. Dar numatyta keletas vietinių centrų, pažymėtų raide „C“; raidė „R“ reiškia tarpusavyje sujungtus gyvenamuosius namus, o „V“ — individualius namus. Kuo toliau nuo metro ir geležinkelio stočių, tuo užstatymo tankumas mažesnis.



Figur 6.2 Separeringsprincipen (Gunnarsson och Lindström, 1970, s. 63).



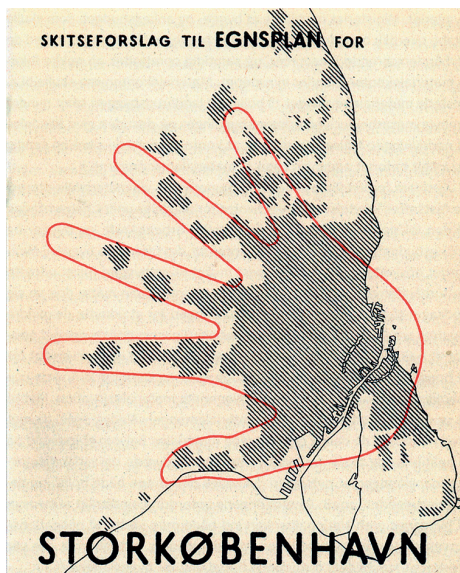
Figur 6.3 Differentieringsprincipen (Gunnarsson och Lindström, 1970, s. 63).



den här vägen kostar ca 1000 kr per meter
(ett bygge motorväg kostar ca 2500 kr per meter)

Labai iliustratyvus yra švediško miestų planavimo idėjų pavyzdys iš 7-ojo dešimtmečio. Tai eismo planavimas, kuris turi užtikrinti transporto efektyvumą, ypač planuojant greitą automobilių eismą.

Palyginamojoje schemoje viena pusė pavadinta „fel“ (švedų kalba taireiškia „netinkamai, negerai“), o kita, dešinėje pusėje — „rätt“ („tinkamai, gerai“).



1947 metų Kopenhagos planas (Steenas Eileris Rasmusenas, Peteris Bredsdorf) žymus tuo, kad buvo vadinamas „plaštakos“ arba „pirštų“ planu — toks planavimas pagrįstas greito viešojo transporto magistralėmis su stotimis.

gyvenamąją, darbo, rekreacijos ir susisiekiimo. 78-asis punktas skelbia, jog tam, kad būtų taupomas laikas, svarbu išskirti skirtingas funkcijas ir tada jas sujungti transporto sistema — tai esą racionalu ir veiksminga, tai esanti modernistinio miesto planavimo esmė. Pokario dešimtmečiais, ypač 7-ajame ir 8-ajame, tai tapo miesto plėtros pagrindu.

Esu šiek tiek šališkas, nes geriausiai išmanau, suprantu Švedijos architektūrą bei miestų planavimą, ypač XX amžiaus architektūrą, kuri mane labai domina. Pokario dešimtmečiais Švedija pagal miestų plėtros planavimą daugeliu atžvilgiu pirmavo. Dar 6-ojo dešimtmečio pradžioje Stokholme pasirodė miestų planavimo koncepcija, pavadinta „ABC“. Tos trys raidės reiškė darbo vietas, būstą ir centrus bendrąja prasme (komercinius ar kultūros centrus). Šią koncepciją išvystė Svenas Markeliusas, kuris 6-ajame dešimtmetyje buvo Stokholmo vyriausiasis architektas. Jis parengė pavyzdinio naujo priemiesčio, dar vadinto *satelitiniu miestu*, schemą.

„ABC“ sistemos pagrindinė mintis buvo ta, kad visi trys aspektai — darbas, būstas ir centras — turi būti projektuojami kartu, tačiau pagal Atėnų chartijoje numatytą miesto funkcijos idėją iš pradžių jie turėjo būti atskirti, o paskui vėl sujungti draugėn. Vėliau, kuriant pačią planavimo sistemą, tai, kas buvo atskirta, vėl turėjo būti sujungta. Taigi tarp tų planavimo idėjų esama tam tikros įtampos.

Schema apima tris eismo planavimo aspektus. Pagal ją atskiriamas skirtingų rūšių transportas (pavyzdžiui, pėsčiųjų ar dviračių takai atskiriami nuo automobilių kelių). Taip pat atskiriamos skirtingų greičių gatvės (pavyzdžiui, išskiriamos gatvės, kuriose leistinas važiavimo greitis yra 70 km/val., bet vis labiau artėjant prie gyvenamųjų zonų, leistinas greitis jau tampa 50 km/val. ar tik 30 km/val.). Ši labai hierarchinė sistema, vadinama SCAFT, 7-ajame dešimtmetyje buvo sukurta Chalmerso architektūros fakultete, kuriame aš pats mokiausi, ir pritaikyta visoje Švedijoje. Panašių pavyzdžių rastume visoje Skandinavijoje, taip pat Baltijos šalyse. Paprasčiau pasakius, ja bandoma teigti, jog kelių su dideliais posūkiais projektuoti nederėtų, tiesūs keliai esantys kur kas veiksmingesni, trumpesnis atstumas tarp dviejų taškų. Žinoma, tokia planavimo idėja atvedė prie tokių miestų — tokių iš atskirų salelių sudarytų salynų.

Tarp šių magistralių, aplink kurias išdėstyti gyvenamieji rajonai, yra įrengiamos žaliosios juostos, o patys gyvenamieji rajonai yra tarsi atskiri taškai, sukabinti ant magistralės. Panaši sistema buvo pritaikyta ir Stokholme. Čia 6-ajame ir 7-ajame dešimtmetyje

buvo sukurta panaši, „perlų vėrinio“ struktūra.

Palyginę „lopšius“, t. y. gyvenamąsias zonas, atrastume keletą jų bendrų bruožų. Įdomus dalykas: šioje knygoje mes turėjome sukaupę pakankamai medžiagos ir galėjome pradėti lyginti skirtingas šalis. Atradome ir skirtumų, ir panašumų. Daug panašumų lėmė eismo planavimo sistemos — pagrindinėse pagal gyvenamųjų rajonų dalyse būtinai bus pėsčiųjų gatvės, o gal ir dviračių takai. Kitas būdingas bruožas — surenkamųjų konstrukcijų namai. Jie būdingi visoms šalims. Dar vienas aspektas, gana tipiškas šiam planavimo laikotarpiui, yra santykis tarp statybos sistemos ir vietos ar aplinkos, kurioje pastatas statomas.

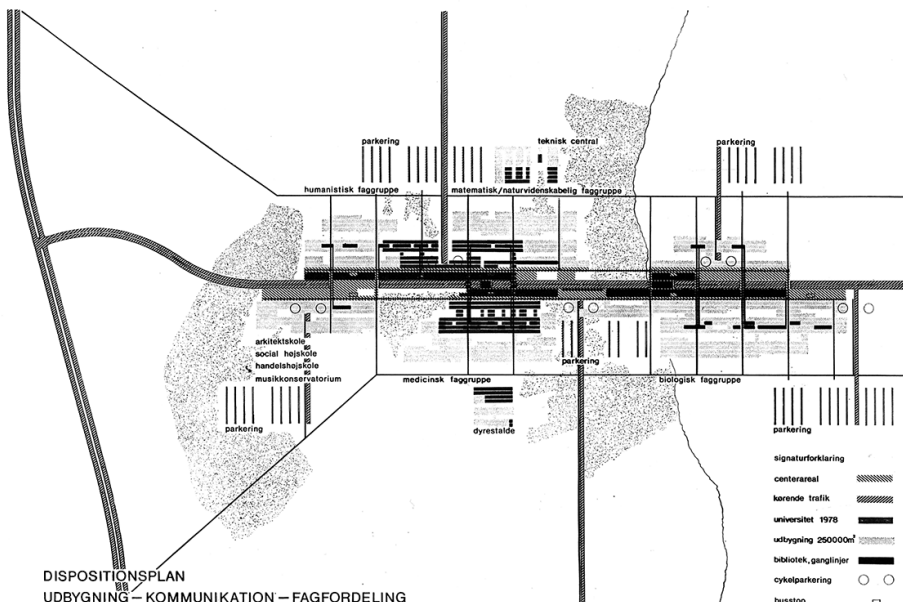
Apie 1970 metus pastatytame Geteborgo miesto rajone Hamarkulene (*Hammarkullen*) yra tramvajų stotis, įrengta po žeme. Centre stovi tie labai ilgi, tiesūs aštuonių aukštų namai. Toliau, pakraščiuose, išdėstyti mažesni laisviau sukomponuoti statiniai — tai įvairūs sublokuoti namai. Jų struktūra jau visai kita, jie lengviau pritaikomi prie sklypo ypatumų. Geteborgas kalvotas, todėl statant namus jame visuomet sunku prisitaikyti prie vietos reljefo. Šis rajonas buvo paskutinis, pastatytas Švedijoje įgyvendinant „Milijono programą“ (pagal ją per 10 metų pastatyta milijonas butų). Stengtasi prisitaikyti ir prie aplinkos, kalvoto reljefo. Po pusmečio jau buvo pradėta užstatymo sklypus lyginti, nes ant lygaus reljefo kur kas lengviau statyti surenkamųjų konstrukcijų pastatus. Logika buvo gana paprasta — jeigu žemė netinkama, reikia ją pakeisti, išlyginti, nes kur kas svarbiau prisitaikyti prie sistemos. Taline nėra tokios kalvoto reljefo problemos, vis dėlto ir čia rajonai, statyti 8-ajame dešimtmetyje, labai geometriški — tai būdinga šiam laikotarpiui. Manau, puiku, kad



Prekybos centras Hamarkuleno rajone, 8-ojo deš. pradžia. Nuotrauka iš Geteborgo miesto archyvo



Oulu universitetas Suomijoje, pastatytas 8-ajame deš.



Ta pati laisvos plėtros bei lankstumo idėja būdinga ir Odensės (Danija) universitetui, vienam tipiškesnių 8-ajame dešimtmetyje (1971 m.) statytų universitetų — jame matyti būdinga to meto planavimo priemonė — ašis, aplink kurią prireikus galima plėstis.

dabar galime palyginti šiuos kraštutinumus Šiaurės šalyse ir Baltijos regione. Panašūs gyvenamieji rajonai buvo kuriami Islandijoje — Reikjavike ir Lietuvoje — Lazdynuose. Nors mastelis skiriasi, pati teritorijos planavimo struktūra daugeliu aspektų labai panaši.

Dabar pereikime prie naujo šio mūsų kelio nuo „lopšio iki kapo“ etapo — universitetinių miestelių. 7—8-ajame dešimtmetyje tai būdavo daugeliu aspektų tipiniai sprendimai. Sparčiai gausėjant studentų, didėjant mokslinių tyrimų apimtims, taigi augant universitetuose studijuojančių ir dirbančių žmonių skaičiui, universitetų pastatų reikėjo statyti daugiau ir greičiau. Tikėtasi, jog universitetai ir toliau sparčiai plėsis, todėl būdavo svarbu universitetų miestelius įkurdinti kuo atviresniuose plotuose, kur jie galėtų laisvai plėstis. Taigi jie turėjo būti miesto pakraštyje, be to, tarp miesto ir universiteto dar turėjo likti šiek tiek laisvos žemės. Buvo itin pabrėžiamas plėtros poreikis, būtinybė, kad universitetas būtų lanksčios struktūros, kad būtų įsikūręs atviroje erdvėje, kaip, tarkim, Freskačio (*Frescati*) universiteto miestelis Stokholme arba Suomijos miesto Oulu universitetas — nors labai tankios užstatymo struktūros, tačiau įkurtas miške.



Rytas Elektrėnuose, apie 1980 m.
Nuotrauka iš Elektrinės archyvo



Volvo Torslanda automobilių
gamyklos Geteborge vaizdas iš oro



Volvo automobilių gamyklos vidaus
vaizdas, Jenso Jenseno nuotrauka

Trečias žingsnis šiame kelyje — tai pramoniniai rajonai, pramoniniai miestai. Vienas aspektų yra tai, kad projektuojant pramoninį miestą (tokį, kaip Elektrėnai) vis dėlto reikėjo numatyti net tik grynai pramoninius, bet ir gyvenamuosius rajonus. Vyravo tendencija juos vieną nuo kito atskirti. Pramoninė zona sau, gyvenamoji — sau, jas skiriantys atstumai gana dideli, todėl žmonėms tekdavo įveikti nemažus atstumus. Nė nežinau, kiek jiems tekdavo vaikščioti. Vieną, du kilometrus ar daugiau — nežinau, ar visi jau taip ir eidavo, vos pasigirdus rytinei fabriko sirenai, kaip senuosiuose pramoniniuose miesteliuose?

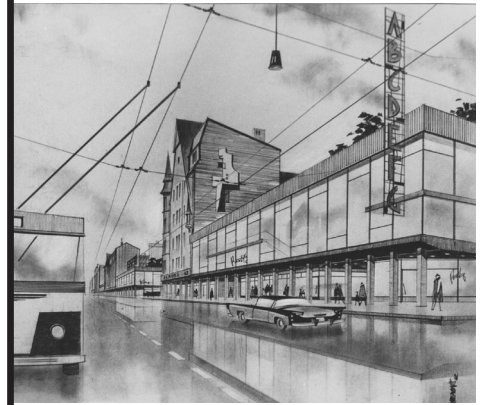
Aš pats esu kilęs iš Geteborgo — Švedijos miesto, kuris nuo seno garsėja automobilių pramone. Geteborge viskas prasidėjo dar 3-iajame XX amžiaus dešimtmetyje, pradėjus gaminti rutulinius guolius, iš kurių ir kilo garsusis automobilių pavadinimas „Volvo“ (lotyniškai — „riedu“). Taigi buvo ketinama gaminti rutulinius guolius, bet atsirado vienas inžinierius, sugalvojęs, kaip juos panaudoti automobiliuose, tad pradėta gaminti automobilius. Nors iš pradžių automobilių gamyba tebuvo pagalbinis verslas, jis netruko išaugti į savarankišką įmonę. Aštuntajame dešimtmetyje gamykla perkelta į naują vietą, gana toli už miesto, todėl prireikė ir naujo tilto, ir naujų gyvenamųjų rajonų. Pastarieji buvo įkurti taip pat gana toli nuo gamyklos, bet parūpintas geras susisiekimas su ja. Taigi tai didžiausia Geteborgo įmonė. Geteborgas, manau, panašaus dydžio, kaip Vilnius, gal šiek tiek didesnis. Automobilių

gamyklai reikalinga puikiai veikianti transporto infrastruktūra — suprantama, miesto ekonomikai tai labai svarbu, tad jį planuojant būtina į tai atsižvelgti.

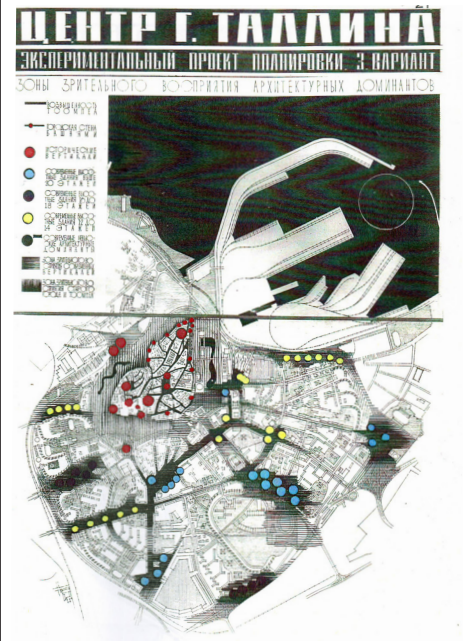
Ketvirtas aspektas tame kelyje „nuo lopšio iki kapo“ — centriniai verslo ir administraciniai rajonai. Iš esmės ir tai buvo modernistinės urbanistikos dalis. Verslo rajonai buvo projektuojami miesto centre. Pagal modernizmo planavimo principus centre reikėjo išgriauti senus pastatus, o jų vietoje statyti naujuosius modernius kompleksus. Vienas garsiausių pavyzdžių — Stokholmo miesto planas. Senieji kvartalai buvo griaujami nuo 6-ojo iki pat 8-ojo dešimtmečio pabaigos. Jie buvo keičiami naujais pastatų kompleksais, iš kurių žinomiausias yra penkių dangoraižių ansamblis — tarsi būtinas atributas, tarsi ženklas. Tai buvo dar ankstyvojo modernizmo projektas, jame šie daugiaaukščiai pastatai laikomi vienu iš modernaus miesto ženklų. Tie daugiaaukščiai pastatyti ant masyvaus ištisinio dviejų aukštų stilobato. Tai buvo būdinga ir pokariu statytiems Amerikos dangoraižiams, bet šie suprojektuoti 5-ojo dešimtmečio pabaigoje („Lever’io“ pastatas ir kiti garsūs Niujorko pastatai). Pačiame centre suformuotas eismo žiedas, juodų ir baltų elementų ornamentu išskirtas pėsčiųjų skveras po savita superelipse. Jos forma buvo nauja, sugalvota danų fiziko ir poeto Pieto Heino.

Šis kompleksas tapo labai įdomiu moderniosios urbanistikos simboliu. Pačiame Švedijos sostinės centre — automobilių eismo žiedas, o pėstieji nukreipiami po žeme. Tai lyg kokia moderniosios urbanistikos kvintesencija. Šį naują Stokholmo centrą, kuriame kūrėsi tik biurai ir parduotuvės, bet nebuvo jokios kultūros, istorijos ar buvusio senamiesčio prisiminimų, 7-ajame dešimtmetyje imta gana smarkiai kritikuoti. Savitas atsakas į šią kritiką — 1974 metais pastatytas Stokholmo kultūros centras (Kulturhuset); taigi, kaip matyti, kritika subrandino savo vaisių. Stokholmo miesto centras yra tikras moderniosios urbanistikos archetipas. Užsienio knygoose Stokholmas dar dažnai apibūdinamas kaip suplanuotas miestas. Sugebėjimas ir galimybė atlikti tokią vientisą šitokios didelės teritorijos rekonstrukciją pačiame miesto centre, suprantama, buvo išskirtinis ir tapo įkvėpimo šaltiniu kitoms šalims. Vis dėlto pasiekti tokių pat rezultatų buvo sunku.

Penktasis tipas — ligoninės. Jų projektavimas dažniausiai irgi būdavo moksliškai pagrįstas. Tuo metu būdavo itin rūpinamasi sukoncentruoti funkcijas, mat koncentruotos struktūros buvo laikomos veiksmingesnėmis. Ypač būdavo siekiama, kad ligoninių personalui reikėtų vaikščioti kiek įmanoma trumpesnius atstumus. Taip pat buvo svarbu lankstumas, nes gydymo būdai, medicina



Vienas iš pavyzdžių galėtų būti Rygos centras ir Bryvybos gatvė, anksčiau vadinta Lenino gatve. Buvo parengtas urbanistinis atnaujinimo projektas, turintis ambicijų pakartoti Stokholmo scenarijų, bet realizuoti pavyko tik pavienius pastatus. Ivarso Strautmanio piešinys, 1961 m.



Taline 1968 m. architektų Marto Porto ir Malēs Meelak parengtas eksperimentinis projektas iš viso nebuvo realizuotas

nuolat progresavo. Ligoninės, kaip ir universitetai (o gal dar labiau) turėjo būti lanksčios, nes visą laiką plėtėsi.

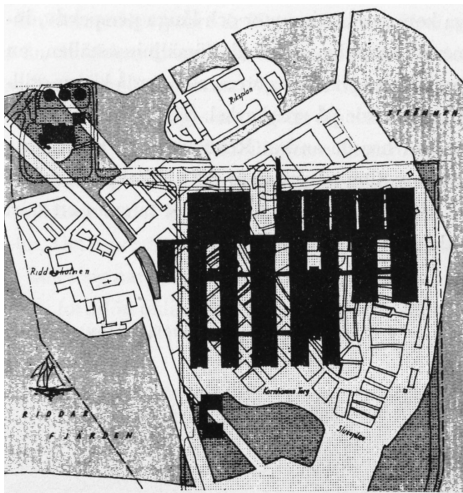
Dydis šiuo ekspansyviu ir labai moderniu laikotarpiu buvo vertinamas kaip labai pozityvus dalykas. Ta ligoninė, įsikūrusi pietinėje centrinio Stokholmo dalyje, labai kompaktiška, o jos struktūrai būdinga keletas šviesos šachtų ir vidinių kiemelių. Tam laikotarpiui tai labai tipiška. Jos fasadas betoninis su tam tikru skulptūriniu piešiniu, darančiu jį tam tikra prasme priimtinesnį. Panašių idėjų galima aptikti vienoje iš Rygos ligoninių, pastatytų priemiestyje, greta naujo gyvenamojo rajono.

Paskutinė stotelė mūsų modernistinio urbanizmo kelyje — tai kapinės.

G. Asplundas buvo vienas pirmųjų, palaidotų šiame pastate, taigi išeitų, kad suprojektavo pats sau. Pati kapinių miške idėja ar tam tikrų landšafto kapinių idėja (šios Stokholmo kapinės tokios ir yra) atkeliavo iš Vokietijos. Vienos pirmųjų buvo Miuncheno miško kapinės. Būtent jos tapo tarsi tam tikru modeliu, įrengiant kapines Stokholme. Kapavietės išdėstomos gana laisvai tarp medžių. Šios kapinės dažnai vadinamos „grožio priebėga“, vieta ne šiame, mums įprastame pasaulyje.

Šiaip jau šitaip buvo vadinamos ne kapinės, o bažnyčios, pastatytos Švedijoje 6-ojo dešimtmečio pabaigoje ar 7—8-ajame dešimtmetyje. Būti „grožio priebėga“, savaime suprantama, reiškia, kad likusioji architektūra nesanti graži, o tik racionali, efektyvi. Bažnyčių projektavimas Švedijos 7-ojo dešimtmečio architektūroje tampa vienu svarbiausių užsakymų, be to, jas projektuojantys architektai įgyja tam tikrą meninės raiškos laisvę. Tai gana netikėta, nes 4-ojo dešimtmečio modernizmas aiškiai deklaravo savo nesidomėjimą kulto pastatais — tuo laikotarpiu buvo suprojektuotos vos kelios bažnyčios. Na o 6—7-ajame dešimtmetyje su naujų gyvenamųjų rajonų plėtra Švedijoje daugiau projektuojama ir bažnyčių, nes kiekvienas toks rajonas nori turėti savo bažnyčią. Gana netikėtai šis laikotarpis Švedijoje yra vienas iš tų, kai bažnyčių buvo pastatyta daugiausia.

Galima teigti, kad landšafto kapinės yra Skandinavijos indėlis į tarptautinę modernizmo architektūrą. Bent jau taip mano architektūros istorikas Marcas Treibas iš Kalifornijos, rašęs apie landšafto bei kapinių architektūrą. Jo manymu, šios landšafto kapinės esančios išskirtinės ir už Skandinavijos ribų rastume vos kelis panašius pavyzdžius; jos būdingos Skandinavijai ar pasirodė ten anksčiau. Žinoma, kai turi tokią situaciją, kaip,



Universitetinė Hudingės (Huddinge) ligoninė, baigta statyti 8-ojo deš. pradžioje, buvo beveik tokio pat dydžio, koks viduramžiais buvo senasis Stokholmo centras (tai matyti populiariame tuo metu koliaže)

tarkim, Osle, kuris taip pat yra gana kalvotas miestas, tai landšaftą savaime norisi pritaikyti laisvam planavimui, tokiam kaip šiose kapinėse. Arba Kopenhagoje, kurios reljefas kur kas lygesnis, todėl ir griežtos geometrijos idėjų čia atsiranda daugiau, vis dėlto išlaikoma pusiausvyra tarp tos griežtos geometrijos ir laisvo žaliųjų plotų panaudojimo kapinėse.

Dar vienas labai įdomus pavyzdys yra laidojimo namai Kaune. Šioje knygoje jie pateikiami kaip vienas iš pavyzdžių. Jie iškelia labai įdomų klausimą: kokia yra bažnyčių ar kapinių funkcija modernioje visuomenėje? Tam tikra prasme jos yra atminimo vietos. Bet klausimas, ar ta mirusiųjų, giminaičių atminimo vieta yra vien privatus, labai asmeninis dalykas? Ar tai labiau visiems skirta egzistencinio atminimo vieta, kad atėjęs į gamtą prisimintum tam tikrus gilius egzistencinius gyvenimo aspektus? Mane tiesiog apstulbino viena istorija apie tai, kas maždaug 6-ajame dešimtmetyje vykdavo Vilniaus kapinėse. Lapkričio pradžioje, Visų šventųjų dieną, studentai lankydavosi kapinėse. Tai jau galėjo būti pakankama priežastimi būti išmestam iš universiteto, nes nepageidauta, kad turėtum tokio pobūdžio prisiminimų. Atminimas, prisiminimai tokiu atveju yra ne vien asmeniškasis, bet kur kas viešesnis dalykas. Būtų labai įdomu pasigilinti į šį skirtumą ir pamėginti suprasti, ką tai iš tiesų reiškia.

Tai ir buvo mūsų kelionė po moderniąją urbanistiką. Tai tik maža dalelė visos medžiagos, pateiktos šioje knygoje. Kaip minėjau, joje keliama ir daug kitų klausimų apie panašumus bei skirtumus, į kuriuos tikrai įdomu pasigilinti. Pateiksiu jums dar porą pavyzdžių iš knygos. Mustamejėje, viename tokių modernistinių rajonų, 8-ajame dešimtmetyje pastatytą Talinę, yra keletas prekybos centrų, pavadintų „ABC 1“, „ABC 2“, „ABC 3“ ir taip toliau. Na o „ABC“, kaip tikriausiai atsimenate, yra miesto planavimo principas, 6-ojo dešimtmečio pradžioje taikytas Stokholme. Taigi pavadinimas pasiskolintas iš Stokholmo. Aišku, Talinė iš pačios „ABC“ idėjos, kaip ji buvo suprantama Stokholme, nebelikę nieko. Bet akivaizdu, jog tai buvo svarbu, tai buvo tam tikra inspiracija.

Architektai iš Baltijos respublikų buvo atvykę į Stokholmo priemiestį Vellingbį (*Vällingby*), kuris buvo baigtas statyti 6-ojo dešimtmečio viduryje ir tapo svarbiu tų „ABC miesto“ idėjų pavyzdžiu. Būtų įdomu į tai pasigilinti ir suprasti, kaip iš tiesų šie kontaktai buvo užmezgami ir palaikomi.

Kitas pavyzdys — paukštininkystės ūkis prie Talino. Tai buvo tam tikra modernistinės urbanistikos atmaina žemės ūkyje. Tuo metu,



Klasikinis pavyzdys — Stokholmo miško kapinės (Skogskyrkogården). Jas 1915 m. suprojektavo konkursą laimėję architektai Gunnaras Asplundas ir Sigurdas Lewerentzas. Paskutinė koplyčia baigta statyti 1940 m. C. Caldenby nuotrauka



Laidojimo namai Kaune, Romualdo Požerskio nuotrauka, 1985 m.

maždaug 6-ajame dešimtmetyje, buvo ketinama iš žemės ūkio „išaugti“, su laiku jo atsisakyti. Švedijoje beveik nebuvo minčių žemės ūkyje plėtoti modernistinę urbanistiką, todėl Estijos atvejis tam tikra prasme yra unikalus. Tai vienas iš skirtumų, į kuriuos tikrai būtų įdomu įsigilinti.

Galite ginčytis, bet, manau, modernistinė urbanistika Švedijoje buvo išplėtotą gana anksti, pokario dešimtmečiais. Toji plėtra vyko gana veiksmingai, nes Švedija buvo sąlyginai turtinga šalis (tiksliau pasakius, tokia tapo 6—7-ajame dešimtmetyje) ir galėjo sau leisti tokius projektus kaip Stokholmo centro rekonstrukcija. Įdomus aspektas yra tai, kad Švedija, pirmaujanti modernistinės urbanistikos plėtros šalis, pirmavo ir jos kritikos aspektu. Sėkminga modernizmo plėtra reiškė daugybę staigių pokyčių, o pokyčiai visuomet sukelia tam tikrą reakciją, susilaukia kritikos.



Jenso Jenseno nuotrauka iš katalogo *Aufbruch und Krise des Funktionalismus* [Funkcionalizmo iškilimas ir krizė]



Jenso Jenseno nuotrauka iš 1974 m. išleistos knygos *Hammarkullen*

Vienas iš tos daugiau ar mažiau oficialios kritikos pavyzdžių būtų Švedijos architektūros muziejaus (tai valstybinė institucija) 8-ojo dešimtmečio viduryje surengta paroda. 1976 metais paroda buvo nuvežta į Vokietiją, ten išleistas ir jos katalogas apie funkcionalizmo ar modernizmo žlugimą ir krizę. Tuo metu Vokietija akivaizdžiai dar nebuvo pasirengusi priimti šių idėjų. Vokietijos valdžia, tą parodą oficialiai priėmusi ją ir parodžiusi ją visuomenei, tai suprato kaip itin keistus argumentus. Tebuvo išplatintas vienintelis katalogo tiražas. Vokiečių kalba parengtame interviu su keliais Švedijos architektais vaizduojamas Geteborgo miesto rajonas Hammarkullen ir teigiama: „Mes labai stengėmės, bet negalėjome realizuoti visų savo minčių bei tikslų. Užsakovai ir statytojai nenorėjo klausyti architektų. Jų argumentai buvo maždaug tokie: „Nesugadinkite visko dar labiau; projektuokite paprastai ir greitai; projektuokite didelius statinius“. Tik tai ir yra svarbu.“ Įdomu, kad toje nuotraukoje pavaizduotas mažas berniukas labai didelių namų fone. Ją padarė fotografas, kuris buvo įgijęs architekto išsilavinimą Geteborgo architektūros mokykloje. Jis buvo vienas iš 1968-ųjų studentų (manau, suprantate, ką tai reiškia). Aš taip pat buvau vienas jų. Jis nusprendė, jog nenori būti architektu, nes, anot jo, tai nesanti graži profesija. Taigi, užuot tapęs architektu, jis tapo rašytoju ir fotografu, parašė keletą knygų.

Pirmoji Jenseno parašyta knyga buvo kaip tik apie Hammarkuleno rajoną. Joje daug panašių nuotraukų, vaizduojančių mažus vaikus, kurie tarsi palikti vieni šioje nedraugiškoje aplinkoje. Paprastai nuotraukose vaizduojamas lapkritis, kai Geteborge jau gana tamsu ir nuolat lyja. Taigi ir jo fotografijose ne itin saulėta. Jis ima interviu iš vietinių žmonių, šie pasakoja apie savo gyvenimą ir dalijasi mintimis apie rajoną. Tai labai būdinga šiam laikotarpiui



Bo Zachrissono koliažas „Mes leidžiame traukiniams kirsti auditorijas“

— rengti tokius savitus reportažus iš gyvenimo, iš to, kas vyksta aplinkui. Įdomiausia, kad po kokių 10—15 metų jis sugrįžo ir iš viso išleido tris knygas apie šį rajoną. Jose bendrauja su tais pačiais žmonėmis, kuriuos sugebėjo vėl surasti ir pakalbinti. Jis tarsi seka tų žmonių gyvenimą, pasakoja, kas jiems nutiko, kai jie užaugo šiame rajone. Dauguma jų išsikraustę gyventi į kitas vietas, bet jis vis tiek kažkaip sugebėjo juos rasti.

Šis autorius, Jensas Jensenas, yra parašęs dar vieną tipišką tam laikotarpiui knygą. Kurį laiką jis dirbo „Volvo“ automobilių gamykloje. Tai irgi buvo labai būdinga tam laikotarpiui — turint akademinį išsilavinimą eiti dirbti paprasto darbo į tokią vietą vien tam, kad geriau pažintum tikrovę, kurioje gyveni. Tada jis parengė dar vieną pokalbį su darbininkais knygą pavadinimu „Mus vadina automobilių gamintojais“. Pavadinimas skamba gražiai. Atseit jei esi automobilių gamintojas, gali didžiuotis savo profesija, nes gamini tai, kas kitiems labai svarbu. Tačiau tas „Mus vadina...“ reiškia, jog tai esanti netiesa, jog iš tiesų taip nėra, taip tik sako tie, kurie sėdi aukščiau.

Natūralu, kad universitetai taip pat tapo šios kritikos taikiniu. Štai vienas Freskačio universiteto (Stokholmas) studentas maždaug 1970 metais sukūrė seriją koliažų, kuriuose vaizduojamas pagrindinis naujojo universiteto koridorius, bet jame „įmontuota“ dar ir metro linija. Šio koliažo idėja — universiteto tikslas esąs kuo greičiau pastatyti tave ant bėgių, kad galėtum kuo greičiau judėti, kad taptum efektyviai dirbančiu visuomenės nariu. Man labai įdomu, ar panašios kritikos tuo laikotarpiu būta ir Lietuvoje.

Estijoje jos būta, ir ji šioje knygoje pristatoma. Tai buvo grupė



Leonhardo Lapino paveikslas „Miestas gyviesiems ir miestas mirusiesiems“, 1978 m.



Apversta perspektyva Hamarkulene,
Trado Wriggleswortho nuotrauka

architektų ir menininkų, kartais vadinamų „Talino dešimtuku“. Pavyzdžiui, L. Lapino fantazija apie tai, kas nutiktų, jeigu tuose 8-ojo dešimtmečio blokinių daugiabučių rajonuose, kiemuose tarp namų, būtų įrengtos kapinės. Gausu įvairių aliuzijų į jo draugus, jis net sugalvojo, kur pats turėtų būti palaidotas. Tai be galo modernistiška, tokia sovietų konstruktyvizmo stiliaus skulptūra. Vienam šios grupės narių buvo labai pasisekė ir jis galėjo įsigyti automobilį „Lada“. Jis ir pavaizduotas palaidotas tame savo automobilyje, požeminiame garaže po kiemu. Šį paveikslą galima kuo įvairiausiai interpretuoti.

Rengiant šią knygą, aš ieškojau panašių kritikos pavyzdžių. Atrodo, daugiausia kritikos buvo Švedijoje — daugiau negu kitose šalyse, ir labai įdomu suprasti, kodėl būtent čia. Aš užaugau su šia kritika. Būdami studentais, 7-ojo dešimtmečio pabaigoje mes teikdavome „nugriovimo prizus“ naujiems pastatams, kurie mums atrodė nedelsiant nugriautini, nes esantys labai blogi. Tai buvo tipiška mūsų kartai; tikrai nenustebčiau, jei panašių atvejų atsirastų ir kitose šalyse. Noriu tik pabrėžti — kai kalbu apie šią modernistinės urbanistikos kritiką, tai reikėtų suprasti, kad savikritika yra absoliučiai būdingas modernizmo bruožas.

Bet grįžkime prie mūsų dienų Švedijos. Pavyzdžiui, 25 procentai pastatų čia buvo pastatyti įgyvendinant „Milijono programą“. Tai reiškia, kad jie buvo pastatyti nuo 1965 iki 1974 metų. Taigi ketvirtadalį viso pastatų fondo sudaro būtent namai, pastatyti šiuo laikotarpiu. Jei norime sukurti darnios plėtros miestą, turime tai padaryti iš jau turimos medžiagos. Labai sunku įsivaizduoti, kad imtume elgtis taip pat, kaip 7-ajame dešimtmetyje elgėsi modernistai — viską iš eilės griauti, kad pakeistum kuo nors geresniu. Kaip per 7-ajame dešimtmetyje vykusią diskusiją pasakė vienas architektas — kad senas klaidas pakeistum naujomis.

Sąvoką „nuo lopšio iki lopšio“ — pagal „nuo lopšio iki kapo“ — sugalvojo Williamas McDonoughas ir Michaelis Braungartas, 1992 metais pristatydami vadinamuosius „Hanoverio principus“. Tai buvo dešimties punktų manifestas. Vienas punktų skelbia, jog būtina pripažinti miesto dalių tarpusavio priklausomybę, kitas — jog būtina iš viso atsisakyti „šiukšlių“ sąvokos. Atseit miestą reikėtų suprasti kaip darinį, sudarytą iš tarpusavyje susijusių autonomiškų dalių, kurias reikia kaip nors sujungti. Kartu prisi-laikytina „šiukšlių“ sąvokos pašalinimo principo, kai kurias teritorijas paprasčiausiai nugriauti nėra gera išeitis, reikėtų rasti kitą būdą. Taigi dabartiniu metu jau studentai susiduria su klausimu, kaip urbanistinį modernizmą apversti aukštyn kojomis.

Hamarkulene labai stipriai įsitvirtinusi hiphopo kultūra, čia veikia grupė „Hammer Hill“. Ji labai tarptautinė — tie vaikinai kilę iš viso pasaulio, nes šis rajonas turi vieną didžiausių visoje Švedijoje imigrantų skaičių. Hamarkulene rengiamas, pavyzdžiui, karnavalas, nes 8-ajame dešimtmetyje, po karinio perversmo Čilėje, čia įsikūrė labai daug žmonių iš Čilės. Taigi jie atvyko į Švediją, apsigyveno Hamarkulene ir pradėjo šią karnavalų tradiciją. Šis gyvenamasis rajonas nuolat tampa diskusijų objektu. Be minėtųjų trijų knygų, apie jį dar buvo parengta daugybė televizijos laidų. Hamarkulenas laikomas archetipiniu 7-ojo dešimtmečio Švedijos priemiesčiu, pastatytu pagal „Milijono programą“. Todėl labai įdomu, kad, nusprendus Švedijoje realizuoti naują darnios plėtros urbanistinį centrą, buvo paskelbtas konkursas. Jame varžėsi net trijų miestų rajonai, o laimėjo vis dėlto Geteborgas. Tai stambus 10 metų trukmės projektas pavadinimu „Urbanistinės ateitys“. Jį rengiant ir įgyvendinant dalyvauja Chalmerso technikos universiteto Architektūros fakultetas, regiono savivaldybė, taip pat įvairūs privatūs subjektai. Taigi vos prieš kelis mėnesius pradėtas įgyvendinti eksperimentinis projektas įvairiopai įgyvendinamas būtent Hamarkulene.

Vienas iš būdų paremti šio rajono plėtrą — steigti universiteto skyrius. Nes didžioji dalis gyventojų yra imigrantai, turintys ryšių visame pasaulyje, o Švedijos kultūrai tai labai svarbu. Praėjusį sekmadienį Švedijoje vyko rinkimai ir į mūsų parlamentą pirmą kartą pateko dešiniojo sparno ekstremistinė partija — man nepaprastai dėl to liūdna. Todėl tokių kaip ši idėjų įgyvendinimas tampa dar svarbesnis, siekiant praturtinti ir suteikti daugiau galimybių tokiems Švedijos gyvenamiesiems rajonams, kuriuose gausu imigrantų.

Dedama daug pastangų, tad jau turime net studentams pritaikytas programas, skirtas idėjų paieškoms, kaip iš esamų pastatų kurti darnios plėtros miestą. Tai nelengvas uždavinys. Viena sudėtingiausių problemų yra ši gana hierarchinė struktūra, sudaryta iš skirtingų rajonų, kuriems būdinga viena kuri nors išvystyta funkcija. Pakeisti sistemą, jos nesugriauinant, manau, tikrai nepaprastai didelis iššūkis. Manau, kad tas darbas, kurį pradėjome, bus ir toliau taip pat tęsiamas, nes 7-ojo ar 8-ojo dešimtmečio urbanistinio modernizmo klausimas nėra vien architektūros istorijos klausimas. Man atrodo, kad architektūros istorija visuomet būna „čia ir dabar“, nuolat daro poveikį tolesniam miestų kūrimui. Tai ir viskas, ką šį vakarą norėjau pasakyti.