



ALMANTAS SAMALAVIČIUS

Vilniaus Gedimino technikos universitetas

# MIESTO KULTŪROS ŽYMĖJIMAS IR JANE JACOBS

## Remapping City Culture and Jane Jacobs

### SUMMARY

The processes of urban growth became the alfa and omega of large cities in post-communist Lithuania. However a discourse critically interpreting and analyzing these complex processes is still in the making. This article is an attempt to reconsider and discuss in a new context the criticism and ideas of Jane Jacobs – one of the truly leading and most important architectural and urban critics of the last century. The aim of the article is to discuss the attitude of Jane Jacobs to city culture and the role of architecture and urban planning in reshaping the contemporary city in order to make it more livable and enjoyable for city dwellers. The author of the article insists that one of the problems associated with urban planning and urban growth in this country is the fact that our urban discourses chronically lacked and still lack critical revisions of the most interesting and inspiring urban thinkers. There is no doubt that Jane Jacob's urban criticism contains a lot of potential for revitalizing urban discourses in present-day Lithuania and provides certain framework for critical thinking about city culture.

### SANTRAUKA

Urbanistinės plėtros procesai tapo pokomunistinės Lietuvos didžiųjų miestų alfa ir omega, tačiau diskursas kritiškai interpretuojantis ir analizuojantis šiuos sudėtingus procesus dar tik mezgasi. Šis straipsnis skirtas Jane Jacobs kritikos principų ir idėjų aptarimui naujame kontekste, juoba, kad ji yra viena reikšmingiausių praėjusio amžiaus architektūros ir urbanistikos kritikių. Straipsnyje aptariamas Jane Jacobs požiūris į miesto kultūrą, architektūros ir urbanistinio planavimo vaidmenį pertvarkant šiuolaikinį miestą tam, kad jis taptų labiau gyvenimui tinkančia vieta. Straipsnio autorius teigia, kad problemos, susijusios su mūsų šalies miestų planavimu ir urbanistine plėtra, iki šiol yra iš dalies nulemtos to, kad stokojame įdomiausių urbanistinių mąstytojų pažiūrų kritiško aptarimo. Neabejojama, kad Jane Jacobs skelbta urbanistinė kritika pasižymi dideliu potencialu, kurį galima panaudoti šiandieninės Lietuvos urbanistinių diskursų atgaivinimui ir plėtrai, o taip pat jis naudingas kuriant tam tikrus metmenis kritiškam galvojimui apie miesto kultūrą.

RAKTAŽODŽIAI: miesto kultūra, urbanistika, architektūros kritika, viešosios erdvės, Jane Jacobs.

KEY WORDS: city culture, urbanism, architectural criticism, public spaces, Jane Jacobs.

## KOMPLEKSIŠKUMAS IR ĮVAIROVĖ

Kompleksiškumas ir įvairovė – štai, pasak Jane's Jacobs, esminiai raktai į visavertės miesto kultūros supratimą. Šių esminių urbanistinės plėtros sąlygų turėtų būti paisoma visuose lygmenyse, jei siekiama, kad miestas atliktų savo svarbiausias funkcijas urbanizuotos žmonių visuomenės gyvenime. Tai reiškia, kad jokia miesto dalis neturėtų būti siejama su kokia nors, kad ir reikšminga, tačiau vienui vienintele funkcija: tik jų gausa ir įvairovė (įvairiomis kombinacijomis) gali užtikrinti, kad kiekvienas miesto rajonas ar netgi kvartalas išliks gyvybingas tarsi sveika, ligos nepažeista kūno ląstelė. Tam, kad įvairovė mieste būtų iš tikrųjų užtikrinta būtina įvykdyti keturias sąlygas: pirma, kiekvienas rajonas turi atlikti daugiau nei vieną ar net ir dvi funkcijas; antra, kvartalų ilgis turi būti griežtai ribotas, kad būtų kiek galima daugiau kampų, posūkių ir skersgatvių; trečia, tame pačiame rajone turi būti tiek naujų, tiek senų pastatų, ketvirta, kiekvienoje miesto dalyje turi būti pakankamai didelė žmonių koncentracija.<sup>21</sup> Įvairovės reikšmę miesto gyvenimui Jacobs grindė elementaria sveika nuovoka: pats miestas kuria įvairovę ir joje gyvena, nes čia susitelkia gausybė žmonių, turinčių skirtingiausių poreikių, sugebėjimų, įgūdžių ir kt., o ši samplaika ir daro miesto gyvenimą patraukliu žmogui. Kita vertus, ji įžvalgiai nurodė, kad miesto gyvenimo gyvybingumas priklauso nuo „gausios mažųjų elementų kolekcijos“<sup>22</sup>. Pabrėždama mažų dydžių svarbą urbanistinio gyvenimo visavertiškumui, Jacobs intuityviai išvelgė tai, ką teoriškai pagrindė tokie moderniosios ekonomikos alterna-

tyvų kūrėjai kaip Leopoldas Kohras<sup>23</sup> ir E. F. Schumacheris<sup>24</sup>. Pastarasis didelių įmonių ir industrijų dominavimą šiuolaikiniame pasaulyje siejo su mentaliniu XIX a. paveldu ir to paties šimtmečio technologijų nebrandumu – inercija, kurios nepajėgė įveikti to palikimo „išplautos smegenys“<sup>25</sup>.

Prie įvairovę lemiančių veiksnių Jacobs priskyrė tinkamą miesto kvartalų ir gatvių ilgį. Pasak jos, sunku rasti tokias sėkmingai funkcionuojančias miestų dalis, kuriose gatvės išnyktų ar jas pakeistų kokie nors kiti urbanistiniai dariniai. Netgi priešingai – tose vietovėse, kurios yra gyvos ir mėgstamos miesto gyventojų, gatvių visuomet esti daugiau, o jų tinklas yra tankesnis nei ten, kur žmogus vengia įkelti koją. Jos nuomone, pernelyg ilgos gatvės užkerta kelią ne tik pėsčiųjų judėjimui, bet ir bet kokiai nedidelei, lokalaus pobūdžio veiklai, pavyzdžiui, smulkiojo verslo plėtotei. Tose miestų dalyse, kur tolyn į horizontą driekiasi ilgos gatvės be jokių jas kertančių skersgatvių, miesto gyvenimas apmiršta: ir gyventojai, ir praeiviai tokių vietų instinktyviai vengia. Panašią žalą miesto gyvenimui daro ir pernelyg ilgi, nepertraukiami monolitiški kvartalai. Būdami pernelyg ilgi ir aklini, jie užkerta kelią bet kokių vietinių urbanistinių iniciatyvų plėtotei. Iš esmės jie tėra „žemėlapių fikcijos“<sup>26</sup>, o miesto gyvybingumui užtikrinti būtina, kad gatvių paskirtis būtų įvairi, o jomis visą dieną cirkuliuotų įvairūs žmonės, naudojančys jas patiems įvairiausiems tikslams, tad būtent dėl šios priežasties, jos įsitikinimu, kvartaluose nuo ryto iki vakaro verda gyvenimas. Ten, kur nusidriekia

penelyg ilgus, kone begalinės gatvės ir kvartalo tūšos dėka miestas „prasiplečia“, viršydamas elementarų žmogišką mastelį, jo gyvenimas sutrinka. Tokios traukos jėga praradusios gatvės paprastai atlieka tik vieną, pavyzdžiui, judėjimo funkciją, kuri nepajėgi įpūsti gyvybės visam kvartalui. Iš tiesų, tokios pernelyg ilgios atkarpos, pasirodo, yra nepajėgios užtikrinti net ir tos vienos funkcijos. Jacobs tvirtina: „Šios gatvės yra beprasmės, nes retai kada žmonės turi kokį nors rimtą tikslą jomis naudotis.“<sup>27</sup> Taip braižybos lentoje projektuojant neva apskaičiavimais pagrįstą miesto dalių ir kvartalų išsidėstymą, iš tiesų kuriamos dykvietės arba, kaip gerokai vėliau patvirtindamas Jacobs išvalgas pastebėjo sociologas Zygmuntas Baumanas, aptardamas Oskaro Nymeyerio suprojektuotą gigantiškų mastelių Brazilijos sostinės urbanistinę struktūrą – tokios erdvės kelia tokį pojūtį, tarsi jos būtų skirtos ne žmogui, o kolbose išaugintiems homunkulams.

Kita sąlyga, įvairovei mieste skatinti – įvairaus amžiaus pastatų koegzistavimas vienoje ir toje pačioje erdvėje. Pasak Jacobs, miestams gyvybiškai būtini seni pastatai, nes jų nesant, ne tik jų erdvės, bet ir gatvės praranda daugelį savo svarbių bruožų, tarnaujančių miesto visapusiškumui. Senų pastatų teikiama naudą Jacobs grindė ne vien estetinėmis, bet ir ekonominėmis kategorijomis. Tose miestų dalyse, kur dominuoja ar egzistuoja vien nauji statiniai, pakyla nekilnojamojo turto ir nuomos kainos, todėl nemažai buvusių to rajono ar kvartalo gyventojų yra priversti išsikelti, o kartu su jais ir ta miesto dalis praranda čia klestėjusią įvairovę. Ji pastebėjo, kad „jeigu

miesto dalyje yra tik nauji pastatai, įmonės, kurios čia gali toliau egzistuoti, apribojamos iki tų, kurios gali atsispirti dideliems naujos konstrukcijos kaštams.“<sup>28</sup>

Dar vienas itin svarbus įvairovės užtikrinimo veiksnys – pakankamai didelis gyventojų tankis kiekvienoje miesto dalyje. Šiaip jau moderniojoje urbanistikoje pernelyg didelė žmonių koncentracija bet kuriame miesto segmente siejama su gausybe iš to išplaukiančių problemų. Jau XIX a. autoriai, stebėdami milžinišką industrijos ir žmonių masių sangrūdą didžiuosiuose Europos miestuose baisėjosi nežabotais urbanizacijos tempais ir miestų dramatiško augimo pasekmėmis. Pavyzdžiui, to šimtmečio Londonu nuosirdžiai žavėjęs amerikiečių rašytojas Henry's Jamesas tuo pačiu metu nors ir santūriai tačiau su nemenku susirūpinimu rašė apie „pasibaisėtina“ jo gyventojų gausumą.<sup>29</sup> Kiti anuometiniai miesto gyvenimo liudininkai paliko dar niūresnių pastebėjimų. Didžiulis gyventojų tankis moderniuosiuose miestuose išliko viena svarbiausių ir dažniausiai svarstomų temų XX a. urbanistų darbuose. Nemaža dalis miesto kultūros tyrinėtojų, taip pat ir Lewis Mumfordas, didžiulį gyventojų tankį mieste laikė viena svarbiausių ir neatidėliotinų sprendimų reikalaujančių šiuolaikinio didmiesčio plėtros problemų. Jacobs požiūris į žmonių tankį urbanistinėse erdvėse buvo kitoks. Ji pastebėjo, kad nors statinių ir gyventojų tankumas mieste urbanistinėse teorijose laikomas blogybe – esą iš to kyla daugelis kitų sunkumų ir neįveikiamų prieštaravimų, vis dėlto galima tvirtinti, kad „tanki žmonių koncentracija yra viena iš būtinų miesto įvairovės klestėjimo

sąlygų<sup>30</sup>. Ji neteikė jokios reikšmės neva labai iškalbingai grėsmę miestams liudijančiai statistikai, kuria remiantis anuometiniai urbanistai darė neapskundžiamus sprendimus apie pernelyg didelio statinių ir žmonių tankio kvadratiname metre žalą. Jacobs požiūris buvo pagrįstas ne skaičių „žaliava“, kuria dažnai mėgsta spekuliuoti ir savo teorinius samprotavimus paremti į objektyvų moksliskumą pretenduojantys šiuolaikiniai miesto planuotojai, bet paprasčiausiai pastebėjimais: priešingai pastarųjų išvados, žmonės dažnai mieliau renkasi tuos rajonus, kuriuose tirštai gyvenama. Pasak kritikės, gyventojų tankis mieste neturėtų būti nei labai mažas, nei pernelyg didelis, nes abiem atvejais jis „apsunkina miesto įvairovę užuot ją pagerinęs“<sup>31</sup>. Mažas pastatų ir apgyvendinimo tankumas, būdingas priemiesčiams ar pusiau priemiestinėms zonoms, galiausiai paverčia miestus „pilkąją zoną“. Gerą gyventojų skaičiaus konkrečioje miesto dalyje pusiausvyrą, jos nuomone, užtikrina jose vystomos veiklos įvairiapusiškumas: kuo daugiau įvairovės, tuo natūralesnis ir gyvybingesnis tampa miesto gyvenimas: „Kai tik statinių diapazonas ir variacijų skaičius sumažėja – gyventojų ir įmonių įvairovė įgauna statiš-

ką pobūdį arba krinta žemyn užuot kilusi aukštyn.“<sup>32</sup> Svarstydamą šiuos klausimus, Jacobs atkreipė dėmesį į tai, kad mėginimas spręsti urbanistinės plėtros sukeltas problemas kuriant „savipakankamus“ miestus ar miestelius metropoliniuose regionuose yra pasmerktas nesėkmei, nes „metropolinės vietovės jau yra išmargintos amorfiškų, dezintegruotų vietovių, kurios kadaise buvo savipakankami ir integruoti miestai ar miesteliai.“<sup>33</sup> Vienintelis kelias išeiti iš šios urbanistinio planavimo aklavietės yra sukurti sąlygas visokeriopa statinių, gatvių ir gyventojų įvairovei.

Nors Jacobs dažnai pabrėždavo nepasitikėjimą urbanistinėmis teorijomis ir konvencionalių miesto planuotojų mąstymu, pasisakydama už individualaus patyrimo, sveikos nuovokos, kritiško žvilgsnio pasitelkimą miesto problemų analizei, ji domėjosi ne tik urbanistinėmis koncepcijomis, bet ir kitų mokslų teorijomis. Jos urbanistinių pažiūrų raidos tyrinėtojai pastebi, kad dar 1958 m. ji susidomėjo kompleksiskumo teorijomis perskaičiusi mokslininko Warreno Weaverio straipsnį, kuriame ji įžvelgė savo pačios intuityvių įžvalgų apie miestų gyvenimo dinamiką patvirtinimą.<sup>34</sup>

## AUTOMOBILIS MIESTE

Automobilių eismas mieste yra viena aktualiausių problemų, su kuriomis susiduria šiuolaikiniai didmiesčiai. Nepaisant gausybės teorinių ir praktinių bandymų ją įvairiausiai spręsti, iki šiol nėra jokių universalių būdų, kurie galėtų būti visuotinai taikomi transporto reguliavi-

mui. Nenuostabu, kad nuolatos didėjant automobilių skaičiui, didžiausi pasaulio miestai kenčia nuo transporto kamščių, taršos, o taip pat nuo ne mažiau varginančių automobilių statymo problemų. Urbanistams puikiai žinomas vadinamasis „klasikinis Bankoko efektas“ – dras-

tiškas automobilių greičio kritimas piko valandomis. Apskaičiuota, kad piko metu Meksike vidutinis automobilių judėjimo greitis neviršija 16 kilometrų per valandą, Maniloje – 15 kilometrų per valandą, o Bankoke, kur šiuo požiūriu padėtis pati sudėtingiausia, – 13 kilometrų per valandą.<sup>35</sup> Dažnai klaidingai įsivaizduojama, kad prieš išrandant automobilį, miestai neturėjo jokių rimtesnių eismo problemų. Lewis Mumfordas yra pateikęs žinių apie tai, kad nuo ratų (vežimų) transporto gausos ir triukšmo kentėjo jau senovės Romos gyventojai. Savo knygoje *Miestas istorijoje* jis pateikia iškalbingą pavyzdį, liudijantį, kad garsųjį romėnų poetą Juvenalį dėl vežimų triukšmo naktimis kankino nemiga.<sup>36</sup> Pati Jacobs savo knygoje *Didžiųjų Amerikos miestų gyvenimas* pateikė gausybę medžiagos apie tai, su kokiomis rimtomis judėjimo ir kamščių problemomis XIX a. Vakarų miestuose susidurdavo arklių traukiamos transporto priemonės. Tiek rašydama savo garsųjį veikalą, tiek vėlyvučiu gyvenimo laikotarpiu Jacobs nepritarė tiems autoriams, kurie transporto problemas mieste siūlė spręsti radikalai – eliminuojant automobilių eismą iš urbanistinės aplinkos. Automobilių eismo buvimą mieste ji laikė moderniosios epochos neišvengiamybe, su kuria privalu susitaikyti. Jos akimis žvelgiant, sprendžiant urbanistines problemas, teisingiausias kelias yra ne automobilių eismo likvidavimas, bet nuolatinis jų kiekio ir srautų mažinimas: „Mąstyti apie miesto eismo problemas pernelyg supaprastintomis kategorijomis pėstieji versus automobiliai ir susitelkti tik ties jų segregacija kaip principu ir tikslu, reiškia imtis spręsti

problemą ne nuo to galo. Svarstymai apie pėsčiuosius miestuose yra neatskiriama nuo svarstymų apie miesto įvairovę, gyvybingumą ir naudojimo koncentraciją. Jei mieste nėra įvairovės, didžiųjų gyvenviečių žmonės veikiausiai geriau jaučiasi automobiliuose, nei būdami pėsti.“<sup>37</sup> Transporto priemonių ir pėsčiųjų su(si)priešinimas, jos nuomone, susijęs pirmiausia su pernelyg dideliu automobilių kiekiu mieste bei tuo, kad vardan jų eismo aukojami pėsčiųjų poreikiai ir interesai, tad triumfuoja ne žmogus, bet mechanizmas.

Kitaip tariant, svarstydamą transporto klausimus išvalgi kritikė siūlė realistinę automobilių eismo apribojimo miestuose programą, kuri turėjo remtis sveiko proto diktuojamu realistiniu principu, kurį ji pavadino „nualinimu“<sup>38</sup>. Kaip šis principas veikia? Jacobs jį aiškino taip: siekiant, kad kuo daugiau žmonių imtų naudotis viešuoju transportu, reikia, kad sumažėtų miesto gyventojų noras, poreikis ir galimybės judėti individualiu automobiliu, kadangi jų gausa ir sudaro didžiausią urbanistinio transporto problematikos dalį. Todėl „nualinimas“ arba „progresyvi erozija“<sup>39</sup> reiškia laipsnišką sukūrimą tokių sąlygų, kurios sudarytų kuo mažiau patogumų automobilių vartotojams ir apsunkintų individualius automobilius vairuojančių asmenų galimybes laisvai judėti bei statyti automobilius. Priverstas nuolatos kęsti nepatogumus, kuriuos sukelia ribotas judėjimo greitis bei dar labiau apsunkintos automobilių statymo galimybės, žmogus ims ieškoti būdų, kaip išsiversti be individualaus automobilio, tad natūralu, kad ilgainiui jis taps viešojo transporto naudotoju.

Jacobs nelaiškė panacėja ir didmiesčiuose praktikuojamo pėsčiųjų takų ir automobilių eismo atskyrimo, kuris dažniausia vykdomas pasitelkiant skirtingą šių zonų aukštumą: pakeliant pėsčiųjų judėjimo platformas. Jos nuomone, pėsčiųjų pašalinimas iš gatvių be kitų dalykų ydingas ir tuo, kad tai atlikus, erdvės automobilių eismui ne kažin kiek padaugėja. Pasak kritikės, „yra madinga įsivaizduoti, kad sprendimas įmanomas priskiriant vienas vietas pėstiesiems, kitas – transporto priemonėms <...>. Tačiau tokios schemos tampa praktiškoms tokiems atvejais, kai numatomas esmingas absoliutaus automobilių skaičiaus mieste sumažėjimas. Priešingu atveju, automobilių stovėjimo aikštelių ir garažų bei privažiavimo arterijų aplink pėsčiųjų rezervatus atsiranda tiek, kad tik dar labiau padidina dezintegraciją.“<sup>40</sup> Kita vertus, didelės pėsčiųjų zonos yra susijusios su gausybe įvairaus pobūdžio vietų, kurių aptarnavimas neįmanomas be transporto paslaugų, todėl būtina atitinkamų privažiavimų įranga, leidžianti šioms erdvėms visavertiškai funkcionuoti miesto gyvenime. „Eismo arterijos kartu su automobilių stovėjimo aikštelėmis, benzino ko-

lonėlėmis ir įvažiavimais yra galingi ir atkaklūs miesto griovimo instrumentai. Tam, kad jiems pasitarnautų, miestų gatvės įgauna beformišką skėtrumą, jos tampa nekoherentiškomis ir tuščios pėstiesiems“<sup>41</sup>, tvirtino Jacobs. Ji atkreipė dėmesį, kad griežtai atskirtos automobilių ir pėsčiųjų judėjimo linijos gerai atrodo abstrakčiuose planuose, kuriuos perkėlus į realiai funkcionuojantį miestą atsiskleidžia tokių sprendimų ribotumas ir ydingumas. Tokio mąstymo pavyzdys – šveicarų kilmės prancūzų architekto ir urbanisto Le Corbusier trečiajame praėjusio amžiaus dešimtmetyje sukurta Spindulinio (arba trijų milijonų gyventojų) miesto vizija<sup>42</sup>, kurią Jacobs kritikavo dėl to, kad susižavėjęs estetiniais sprendimais jos autorius neįvertino realių proporcijų tarp gyventojų ir automobilių skaičiaus, o taip pat ir infrastruktūros, reikalingos automobilių eismo funkcionavimui ir jų aptarnavimui (statymo aikštelių plotų, degalinių, techninės priežiūros įmonių ir kt.) elementų įtakos. Nenuostabu, kad Le Corbusier planuose sukurtas dangoraižių parkų apsuptyje vaizdinys realybėje virsėtų dangoraižių parkavimo aikštelių apsuptyje reginiu.<sup>43</sup>

## MIESTO VIZUALUMAS

„Miestas negali būti meno kūrinys“<sup>44</sup> – kategoriškai tvirtino Jacobs, mesdama iššūkį architektams, urbanistams ir miesto tyrinėtojams, atsisakiusiems sutikti su jos skelbiamu neįprastu požiūriu. Tačiau klystume teigdami, kad ji absoliučiai ignoravo bet kokius estetinius miesto vaizdinių aspektus. Šis griežtas ir daugelį šokiravęs kritikės teiginys nereiškę

atsisakymo pripažinti architektūros grožio reikšmę urbanistinės visuomenės gyvenime. Paskelbdama tokią rigoristinę tezę, Jacobs siekė pabrėžti, kad priešingai nei atskiras architektūros kūrinys, kurio galutinį rezultatą menininkas yra pajėgus kontroliuoti, miestas būdamas gausybės statinių ir kitų elementų visuomena nebetelpa į meno kūrinio rėmus:



miestas yra žmonių gyvenimo dalis todėl jis negali būti nei parodos, nei muziejaus eksponatu, skirtu vien džiuginti išrankaus rafinuoto lankytojo žvilgsnį. Mieste žmogus gyvena, todėl urbanistinio audinio sąranga yra paini ir sudėtinga, o jis pats atlieka daugybę funkcijų žmogaus ir visuomenės gyvenime, tad jis nėra ir negali būti tik estetinis reginys. Bandymus suvokti miestą kaip meno kūrinį ji siejo su giliais ištakas turinčia utopinio mąstymo ir planavimo tradicija, kur galutinis miesto vaizdinys turėjo regimu pavidalu įkūnyti ant braižybos lentos gimusią idealią viziją. Pasak Jacobs, architektas, dalyvaudamas miesto formavime, neturėtų vengti gyvenimo realybės ir turėtų apjungti meną su gyvenimo reikmėmis, pasitelkdamas estetiką papildyti glaudžiai persipynusios miesto struktūros funkcijas. Tvarka ir geometrija, kuria žavėjosi daugelis architektūros kūrėjų pradedant antikos laikais ir baigiant tokiais moderniosios architektūros ir urbanistikos šaukliais kaip Le Corbusier, jos nuomone, neturėjo tapti tikslu sau. Tvarka ir šiaip jau esti įkūnyta visame miesto audinyje, nes be tam tikrų struktūrinių elementų egzistavimo gyvenimas mieste iš viso neįmanomas. Galiausiai, pats miestas yra ne kas kita, o struktūrinė sistema.<sup>45</sup> Struktūrą ir formą miestui suteikia, jos žodžiais tariant, „panaudojimo sudėtingumas ir pavidalas“, mat, jei šių savybių miestas stokoja, iš gyvybingo organizmo jis pamažu transformuojasi į ištuštėjusių, negyvų vietų sankaupą. Tad miesto planuotojai turėtų savo darbą atlikti taip, kad miesto struktūroje „pilku“ teritorijų būtų kuo mažiau. Viena iš jos rekomendacijų pro-

jektuojantiems miestą yra ši: „nereikia tiesmukai kontroliuoti viso regėjimo lauko tam, kad inkorporuotų vizualinę tvarką miestuose“, juoba kad tiesmukumas mene yra ne privalumas, o yda.<sup>46</sup> Ji pabrėžė, kad esmines „vizualines scenas“ miestuose kuria gatvės, nuo kurių išsidėstymo perspektyvoje priklauso reginio aiškumas ir nuoseklumas, nors jame išsidėsto gausybė kompozicinių elementų. Tačiau būtinas tam tikras vaizdas, kuris patraukia žvilgsnį ir sutelkia reginį į visumą, nepaisant detalių gausos ir įvairovės. Be to „funkcinė miesto tvarka reikalauja intensyvumo ir įvairovės. Tai panaikinti galima tik jos atsisakius. Kita vertus, miesto tvarka nereikalauja įspūdingio begalybės, tad jį galima minimizuoti nesikišant į funkcinę tvarką. Iš tiesų, taip elgiantis tikrai reikšmingi intensyvumo požymiai yra sustiprinami. Todėl daugeliui miesto gatvių (ne visoms) reikia vizualinių pauzių nukertančių į begalinę tolybę besidriekiantį vaizdą. Uždomina į uždarumą vizualiai padidina ir sustiprina intensyvaus gatvės naudojimo įspūdis.“<sup>47</sup> Kruopščiai aptarusi gatvių kuriamus vizualinius efektus, kritikė pastebi, kad „galima manyti, kad visas šis gatvės intensyvumo akcentavimas trukdo kasdieniam miesto gyvenimui. Tačiau taip nėra. Gatvės su daugeliu vizualinių pertrūkių realiame gyvenime neslegia ir netrikdo žmonių, jos veikiau tampa „draugiškomis“ ir suvokiamos kaip rajonai. Galiausiai, juk pripažįstamas ir pabrėžiamas žmonių gyvenimo intensyvumas. Slegia, atrodo, nežmoniškai ir sunkiai suvokiama miesto begalybė ir vienodumas.“<sup>48</sup> Tad kritikė akino planuotojus kurti miestovaizdį

ne kampanio, liniuotės ir braižybos lentos pagalba, tarsi *ex nihilo* arogantiškai įsivaizduojant, kad miestas realybėje *bus* patiriamas taip, kaip *buvo* suprojektuotas dvimatėje erdvėje, bet suvokti vidinę miesto vaizdinių struktūrą, slypinčią už vizualinio reginio. Tačiau, kad ir kokią sprendimą rinktųsi miesto planuotojas, jam nevalia ignoruoti miesto daugiaplaniškumo, daugiasluoksniškumo ir įvairovės. Šių lygmenų įvertinimas ir derinimas padeda kurti nors ir daugialypį, tačiau koherentinį ir vizualiai prasmingą

miestovaizdį. Akivaizdu, kad tokie svarstymai apie visavertį miestovaizdį buvo padiktuoti ne tiek teorinių koncepcijų, kiek skvarbaus kritikės žvilgsnio, daugelį metų pėsčiomis stebint, patiriant ir fiksuojant Amerikos miestų gyvenimą. Būtent individualus, grynai asmenišką, patyrimas ir jo dėka įgytas unikalus vizualinis „išsilavinimas“, o ne „objektyvizuotos“ teorinės schemos leido Jacobs išžvelgti jos kontinento miestuose tai, ko nesugebėjo pamatyti jos amžininkai, tuos miestus planavę, projektavę ir statę.

## Literatūra ir nuorodos

- <sup>21</sup> Jane Jacobs. *The Death and Life of Great American Cities*, p. 150–151.
- <sup>22</sup> Ten pat, p. 148.
- <sup>23</sup> Žr.: Leopold Kohr. *The Overdeveloped Nations: The Diseconomies of Scale*. – New York: Schocken, 1987.
- <sup>24</sup> Žr.: E. F. Schumacher. *Small is Beautiful: Economics as if People Mattered*. – New York: Harper and Row, 1973; E. F. Schumacher. *Good Work*. – New York: Harper and Row, 1979.
- <sup>25</sup> E. F. Schumacher. *Good Work*, p. 21.
- <sup>26</sup> Jane Jacobs. *The Death and Life of Great American Cities*, p. 183.
- <sup>27</sup> Ten pat, p. 186.
- <sup>28</sup> Ten pat, p. 187.
- <sup>29</sup> Asa Briggs. *Victorian Cities*. – Harmondsworth: Penguin Books, 1987, p. 312–313.
- <sup>30</sup> Jane Jacobs. *The Death and Life of Great American Cities*, p. 205.
- <sup>31</sup> Ten pat, p. 209.
- <sup>32</sup> Ten pat, p. 214.
- <sup>33</sup> Ten pat, p. 219.
- <sup>34</sup> Peter L. Lawrence. *Contradictions and Complexities: Jane Jacobs and Robert Venturi's Complexity Theories*. // *Journal of Architectural Education*, Vol 59, issue no 3, 2006.
- <sup>35</sup> Peter Hall, Ulrich Pfeiffer. *Urban Futures 21: A Global Agenda for Twenty-First Century Cities*. – London: E and FN SPON, 2000, p. 137.
- <sup>36</sup> Lewis Mumford. *The City in History*. – New York: Harcourt, Brace and World, 1961, p. 218.
- <sup>37</sup> Jane Jacobs. *The Death and Life of Great American Cities*, p. 349.
- <sup>38</sup> Ten pat, p. 363.
- <sup>39</sup> Ten pat, p. 353.
- <sup>40</sup> Ten pat, p. 344.
- <sup>41</sup> Ten pat, p. 338.
- <sup>42</sup> Šio kadaise pagarsėjusio ateities miesto plėtros modelio aptarimą esu pateikęs anksčiau. Žr.: Almantas Samalavičius. *Miesto kultūra*. – Vilnius: Technika, 2008, p. 46–51.
- <sup>43</sup> Jane Jacobs. *The Death and Life of Great American Cities*, p. 343.
- <sup>44</sup> Ten pat, p. 373.
- <sup>45</sup> Ten pat, p. 376.
- <sup>46</sup> Ten pat, p. 378.
- <sup>47</sup> Ten pat, p. 53.
- <sup>48</sup> Ten pat p. 382.