

*М.А. Абисова, канд.філос.наук, Т.Г. Шоріна, канд.філос.наук,
О.А. Пода, канд.філос.наук, І.П. Скиба, канд.філос.наук
(Національний авіаційний університет, Україна)*

Публічний простір міста: трансформація аеропортів

У статті розглядаються основні уявлення про міський громадський простір, його роль у конструюванні міської соціальності. Аналізується специфіка включення аеропортів до міської публічності. Визначені основні ризики, пов'язані зі зростанням приватизації та коммодифікації публічного простору, а також віртуалізації повсякденного життя, що ставить під питання ключові характеристики публічного простору.

XXI століття постає століттям міст, у зв'язку з чим Радою Європи було ініційовано проект «Інтеркультурні міста», метою якого було оголошено доступність усіх громадських міських просторів для всіх соціальних і етнічних груп [1].

Філософська рефлексія щодо міста бере свій початок в Античності і є однією із стрижневих ліній у соціальній філософії аж до наших днів. Основні моменти цієї рефлексії – образи ідеального міста в Античності (Платон, Арістотель), вчення Аврелія Августина про град Земний і град Небесний, утопічні романи XVI-XVIII століть, дискусії епохи Просвітництва, історіософія О. Шпенглера, антиутопії XIX століття теоретико-практичні ідеї «нової урбаністики».

Мета дослідження – виявити онтологічні та аксіологічні основи трансформацій аеропортів у міські суспільні простори.

Дослідження спирається на кросдисциплінарний підхід до вивчення проблем міста, що склався в роботах представників нової урбаністики (Р. Ольденбург, Р. Сеннетт), соціальних філософів (Ю. Хабермас), теоретиків креативної економіки (Дж. Хокінс, Ч. Лендрі, Р. Флорида та ін.).

Простір міста можна умовно розділити на приватний та публічний. Аналітично можна назвати два підходи до визначення громадського простору. З одного боку, у концепціях Ю. Хабермаса, Х. Арндт, А. Лефевра публічність розуміється як простір зустрічей вільних громадян та вироблення ними на основі вільної та організованої комунікації точок зору на деякі спільні питання життя суспільства, що не стосуються їх приватних інтересів. У цьому випадку відбувається перенесення в політичний контекст боротьби за «право на місто» (вироблення певних політичних рішень, вирішення суспільно значимих питань). Х. Арндт розуміє громадський простір як арену дій людей, що здійснюють їх один перед одним. Це – фізичне місце, де відбуваються комунікації відносно значимих для спільноти питань. Прикметним тут є те, що індивіди виявляють здатність правильно інтерпретувати дії один одного. У концепції Ю. Хабермаса публічна сфера так само представлена у вигляді комунікації, обміну думками та інформацією.

Представники другого напрямку: Р. Сеннет, Д. Джекобс, Л. Лофланд, Р. Ольденбург розглядають публічність як соціабільність – здатність до здійснення соціальної взаємодії. Публічний простір – універсальний соціальний змішувач, у якому відбуваються численні незаплановані взаємодії. Л. Лофланд розуміє громадський простір як доступний людям, пристосований для перебування, комунікації незнайомих, анонімних зустрічей городян, соціалізації жителів. Вона поділяє міські місця на публічні, приватні та «парохіальні» / «містечкові». Кожному «місцю» властивий певний тип соціальних практик: особисті соціальні відносини, громадські соціальні відносини (взаємодії незнайомих, що притаманні публічній сфері), і навіть проміжний місцево-локальний тип соціальних відносин (сусідські співтовариства).

Отже, перший із цих підходів більшою мірою пов'язує публічну сферу з політикою та виробленням політичних рішень; другий підхід радше культурний і наголошує на можливості та способах вільної взаємодії між незнайомими людьми. Для кожного з цих підходів до розуміння публічності характерні свої просторові кореляції. Перший підхід меншою мірою цікавиться фізичним простором. Важливим є будь-який простір, де можуть мати місце публічні дебати. У межах другого підходу зазвичай мають на увазі площі, парки, вулиці тощо.

Спираючись на два вищезгадані підходи, Ш. Зукін вказує, що публічний простір характеризується: 1) громадським управлінням, 2) вільним доступом для всіх, а також 3) тим, що тут безліч людей спрямована до суспільних (не приватних) цілей [Zukin 1995: 32-38].

Розглянемо кілька прикладів перетворення занедбаних аеропортів у громадський простір. Такому відповідає аеропорт Берлін-Темпельхоф (Німеччина), визнаний нерентабельним після відкриття Берлін-Бранденбург. На сьогоднішній день на місці злітно-посадкових смуг знаходиться шестикілометрова велосипедна та бігова доріжки. Тут організуються ярмарки, презентації, концерти, музичний фестиваль Lollapalooza, а також етапи чемпіонату з автоперегонів "Формули Е". Цікаво, але з 2015 року тут розташовується найбільший у Німеччині тимчасовий центр прийому та розміщення біженців.

Домівкою автоспорту став і автодром у Сільверстоуні, він був перероблений під проведення етапів чемпіонату світу з автоперегонів у класі "Формули-1", "Формули-3", "GP2Series".

Найбільший аеропорт Нью-Йорка, названий на честь Флойда Філда, надав частину своїх злітно-посадкових смуг для любителів запуску радіокерованих літаків. Площа, що залишилася, була відведена для громадських кемпінгів, а також спортивного комплексу.

Чимало прикладів, коли аеропорти стають міськими парками (наприклад, міжнародний аеропорт Маріскаль Сукре, Кіто, Еквадор). Проте екзотичним виглядає використання території військового аеродрому в Галевіллі, штат Нью-Йорк, США. Після того, як Міністерство оборони вирішило закрити аеродром, він став частиною Національного заповідника дикої природи Шаванганк.

Наведені приклади переконують, що навіть втративши свою безпосередню функціональність та призначення, території аеропортів продовжують залишатися публічним місцем, вони забезпечують можливість збагачення новим досвідом, знайомством з невідомим і незвичним. Однак така трансформація пов'язана з декількома ризиками, одним з яких є комерціалізація простору. Так, побудований у середині минулого століття термінал John F Kennedy's TWA був чудовою архітектурною подією у стилі футуризму, набувши собі звання національної пам'ятки. На сьогоднішній день компанія MCR Development планує перетворити футуристичний аеропорт на готель. Схожий приклад може бути пов'язаний з аеропортом Афін Ellinikon International Airport, який отримав інвестицію компанії Lamda Development та китайського конгломерату Fosun для перетворення на гламурний приморський курорт.

Інший ризик для публічного простору – конфлікт із приводу «затишної публічності», що пов'язаний із вимогою залишити публічний простір для «місцевих жителів». Деякі з відкритих просторів, наприклад, як спортивні та ігрові майданчики втрачають свій публічний статус, огорожуються та замикаються, «приватизуються». На таких конфліктних ділянках видно, як працює поступовий перехід до приватизації: люди починають вимагати обмеженої публічності, пристосованої лише для своїх, а це іде всупереч самій ідеї публічності. Схожий ризик може бути пов'язаний і з простором трансформованих аеропортів.

Доцільно так само зазначити про зростаючу віртуалізацію повсякденного життя. Віртуальний простір, спрямований на підтримку ілюзії загального доступу за відсутності територіальної та класової диференціації, стає новим просторовим орієнтиром міста, який розмиває кордони між публічним та приватним. Згідно з твердженням Л. Лофланд сучасна культура та технологія, здебільшого працюють на витиснення публічної сфери: особиста машина переносить людину з одного приватного кокона в інший, дедалі більше службовців компаній працюють «з дому»; Інтернет-шопінг, домашній кінотеатр та ідеальна якість звуковідтворення в домашній апаратурі роблять зайвими багато публічних сфер. Понад те, сучасна архітектура і ті форми, що вона створює, так само працюють або на витиснення громадської сфери, або її «санацію» [3].

Можливо, розвиток суспільної сфери та її просторових корелятив у сучасному місті можливий саме через створення та культивування публічних просторів різних типів — як класичних, які відповідають критеріям загальної доступності та принципового «непривласнення», так і нових, віртуальних, мобільно-часових.

Висновки

Проведений аналіз свідчить про те, що найпоширенішою сьогодні версією розуміння публічного простору є та, що імпліцитно передбачає протиставлення приватному (на рівні представленості інтересів, володіння та управління простором та ін.), а також наявність у публічному просторі можливості для комунікації між присутніми. Частиною міського простору,

здатного забезпечити потребу у соціабільності, стають занедбані аеродроми. Сфери застосування територій колишніх аеропортів найрізноманітніші: парки, місця проведення спортивних змагань, центри для тимчасового перебування біженців, заповідні зони та ін. Однак сьогодні в багатьох містах гостро постає питання збереження такого роду просторів в умовах комерціалізації, перетворення відкритих просторів на простори споживання, в яких домінують споживчі практики. У результаті по-справжньому відкритий і громадський простір підмінюється «напівпублічними» місцями. Відповідно, присутність у таких місцях продиктована можливістю включитись до запропонованого типу споживання. Серед інших ризиків можна назвати приватизацію та віртуалізацію повсякденного життя, що призводять до індивідуалізації міського способу життя, поступового скорочення кількості публічних функціональних майданчиків.

Список літератури

1. Intercultural cities. Council of Europe [Електронний ресурс]: URL: <https://www.coe.int/en/web/interculturalcities/about>.
2. Zukin S. The cultures of cities. Oxford: Blackwell, 1995.
3. Lofland, Lynn. 1998. The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Territory. New York: Aldine De Gruyter, 1998.