

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

ჰუმანიტარულ მეცნიერებათა ფაკულტეტი

ეთნოლოგია-ანთროპოლოგიის სასწავლო-სამეცნიერო ინსტიტუტი

სადოქტორო პროგრამა: ანთროპოლოგია

ბორის კომახიძე

პოსტსაბჭოთა ურბანული ტრანსფორმაცია და ისტორიული მეხსიერების
რეპრეზენტაცია საქართველოსა და ლატვიაში (ფოთი და ლიეპაია)

ანთროპოლოგიის დოქტორის აკადემიური ხარისხის

მოსაპოვებლად წარდგენილი დისერტაცია

სამეცნიერო ხელმძღვანელი: ასოც. პროფ. როზეტა გუჯეჯიანი

თბილისი

2024 წელი

აბსტრაქტი

სადისერტაციო ნაშრომი ეხება პოლიტიკური იდეოლოგიების მეხსიერებით და თანამედროვე სოციალური კონტექსტით განპირობებული სოციალური ემოციების მანიფესტაციას, საქართველოსა და ლატვიის ქალაქების ფოთისა და ლიეპაიას მოქალაქეთა ცხოვრებასა და აღქმებს, რომლებიც განსაზღვრავენ ამ ურბანული არელების თანამედროვე კულტურულ-მორალურ მდგომარეობას. სივრცითი კონსტრუქციისა და მეხსიერების გააზრების კონტექსტში, იდეოლოგიათა ხილვადობის და ძალაუფლების ლეგიტიმაციის ვარიაციების, მათი სოციალური ინტერპრეტაციების და ურბანულ-სივრცითი რეაქციების გზით, ნაშრომი წარმოაჩენს, როგორ განხილვადდება ქალაქების ინფრასტრუქტურა დაარქიტექტურა, სოციალური ემოციებით, რომელთა სენსორული აღქმები ადგილობრივებს უჩენს სიამაყის, სირცხვილისა და გაურკვევლობის განცდებს.

2019-2023 წლებში ჩატარებული ეთნოგრაფიული კვლევა, ლიეპაიასა და ფოთის შესახებ, წარმოაჩენს, როგორ ახდენენ ადამიანები ინტერაქციას ისეთ ინფრასტრუქტურასთან, რომელიც დაკავშირებულია ცარისტულ იმპერიალიზმთან, საბჭოთა-სოციალიზმთან, ნაციონალიზმთან, პოსტსოციალიზმისა და ნეოლიბერალური იდეოლოგიებთან.

ნაშრომში, პოსტსოციალისტური (და) ნეოლიბერალური ქალაქების ეთნოგრაფიული შესწავლის არეალი დაკავშირებულია, ქართულ და ლატვიურ ურბანულ გამოცდილებასთან და მათი ყოველდღიური გააზრების პრაქტიკასთან, რომ აჩვენოს არქიტექტურული გარემოს გააზრების მორალური არტიკულაცია, ისტორიულად და გეოპოლიტიკურად ერთმანეთთან ერთდროულად დაკავშირებულ და განსხვავებულ საქართველოსა და ლატვიის ქალაქებში.

სადისერტაციო ნაშრომი აჩვენებს, როგორ მოქმედებენ, ერთი მხრივ, იდეოლოგიები და მათი გამოცდილება ადამიანის აღქმებსა და ემოციებზე, ხოლო მეორე მხრივ, როგორ რეპრეზენტირდება ყოველდღიური ყოფა, ურბანული

ინფრასტრუქტურის მორალურობის გააზრების მეშვეობით. კონკრეტულად, ნაჩვენებია ქალაქის სივრცით არეალებში ფორმირებული სამრეწველო, სამხედრო, კულტურული, სოციალური, საპორტო ინფრასტრუქტურა. მათი ცვალებადობა, მოდიფიკაცია, ტრანსფორმაცია, ადამიანებს უჩენს განცდას, რომ პოსტსოციალისტური გარდაქმნების პირობებში და შემდგომ განვითარებული პროცესების შედეგად ფორმირებული სივრცეების ემოციური გააზრება, ინფრასტრუქტურის ამორტიზების, განადგურების, შექმნის, სამრეწველო პრივატიზებისა და ტრანსფორმირების განხილვადების ინსტრუმენტებია.

ნაშრომი ეთნოგრაფიული ანალიზის საფუძველზე პოლიტიკური ძალაუფლების სიმბოლური მანიფესტაციის სოციალურ არამდგრადობას წარმოაჩენს. შედეგად, დასტურდება, რომ ადამიანების ურთიერთობით, სოციალურად და ისტორიულად ფორმირებულ ინფრასტრუქტურასთან, შესაძლებელია დავინახოთ იდეოლოგიათა ხილვადობის პრაქტიკის დროებითი ბუნება, სადაც ურბანული ინფრასტრუქტურა, ისევე როგორც ადამიანის ემოციური მდგომარეობა ერგება თანამედროვე იდეოლოგიურ წესრიგს.

Abstract

This dissertation thesis traces the manifestation of emotions evoked by the memory of political ideologies and the modern social context in the lives and perceptions of citizens of Poti and Liepāja in the cities of Georgia and Latvia. Those are emotions that determine the modern cultural and moral situation of these urban areas. The thesis discusses how the infrastructure, landscape, and architecture of the cities are discussed with social emotions, whose sensory perceptions expose the locals to pride, shame, and uncertainty, in the context of understanding spatial construction and memory, through variations in the visibility and legitimization of ideologies, their social interpretations, and urban-spatial reactions. The ethnographic research conducted in Liepāja and Poti between 2019 and 2023 demonstrates how individuals interacted with an architectural landscape that constituted zones of legitimacy for tsarist imperialism, Soviet socialism, nationalism, post-socialism, and/or neoliberalism. The ethnographic study of post-socialist and neoliberal cities is related to the Georgian and Latvian urban experience and the practice of their everyday understanding to demonstrate the moral articulation of the understanding of the architectural environment, in the simultaneously connected and different cities of Georgia and Latvia.

The dissertation demonstrates how ideologies and their experiences affect human perceptions and emotions on the one hand and how everyday life is portrayed on the other through an understanding of the morality of urban infrastructure. The industrial, military, cultural, social, and port infrastructure established in the city's geographical areas is specifically depicted. Their modification and transformation give people the impression that the emotional understanding of the spaces formed under post-socialist transformational conditions and/or as a result of further developed processes are tools for discussing infrastructure depreciation, destruction, creation, industrial privatization, and transformation. The work is an anthropological study based on the analysis of the ethnographic material. It

demonstrates the social and cultural instability of the symbolic representation of political power. As a result, I argue that it is possible to see the temporal nature of the practice of the visibility of ideologies through people's relationships with culturally and historically shaped infrastructure, where urban infrastructure as well as human emotional states adapt to the contemporary social and cultural order.

შინაარსი

შესავალი	1
მეთოდოლოგია	7
თავი I. თეორიული მიმართულებები	12
§ 1.1 სივრცის კონსტრუქცია	13
§ 1.2. მეხსიერების კონსტრუქცია.....	15
§ 1.3. ხილვადობის კონსტრუქცია	17
თავი II. მორალურობის ანთროპოლოგია.....	21
§ 2.1. სიამაყე.....	23
§ 2.2. სირცხვილი	26
§ 2.3. გაურკვევლობა	30
თავი III. ლიეპაია: ქალაქის მორალურობა	34
§ 3.1. მორალურობის ისტორიული კონტექსტი.....	35
§ 3.2. არქიტექტურა ქალაქის ცენტრში	40
§ 3.4. კაროსტა: სამხედრო ქალაქის მორალურობა	69
თავი IV ფოთი: ქალაქის მორალურობა.....	91
§ 4.1. მორალურობის ისტორიული კონტექსტი.....	92
§ 4.2. არქიტექტურა ქალაქის ცენტრში	98
§ 4.3. საინდუსტრიო არეალი	113
§ 4.4. საკურორტო ზონიდან დევნილთა დასახლებამდე	122
თავი V: პორტების ემოციური წარმოსახვა.....	130
§ 5.1. საპორტო ქალაქების ანთროპოლოგია	131
§.5.2. ლიეპაიას პორტი.....	133
დასკვნა.....	160
ბიბლიოგრაფია.....	166

შესავალი

სიტყვები მნიშვნელობების პრაქტიკაში ჩამოტანის ადამიანური გზაა, რომელიც ცხოვრების პროცესის რუკაა. მათი მეშვეობით ადამიანები ახერხებენ სოციალური მოწესრიგებას. სამეცნიერო ტექსტი, რომელიც ჩამოტანილია სიტყვებში, აკადემიურ აზრს აორგანიზებს. სადისერტაციო ნაშრომი წარმოადგენს გზამკვლევს, ჩემთვის, როგორც ავტორისთვის, ეთნოგრაფიული კვლევის შედეგად დაგროვილი აზრების მოსაწესრიგებლად, ხოლო თქვენთვის როგორც მკითხველისთვის სახელმძღვანელოს, პოსტსოციალისტური ცვლილებებისა და თანამედროვე ნეოლიბერალური იდეოლოგიის კონტექსტში ორი ქალაქის მაგალითს, ურბანული პროცესების მიმართ სოციალური და კულტურული აღქმებისა და რეფლექსიების გასაგებად. სადისერტაციო ნაშრომი ეთნოგრაფიულ კვლევას ეფუძნება, ამიტომ, ამ ტექსტის ჩემს მიერ წერის, ხოლო თქვენს მიერ კითხვის დასრულების შემდეგ მოხდება ავტორის ჩანაფიქრის, პოსტსოციალისტური და ნეოლიბერალური ურბანული არეალების კონსტრუქციის გაგების ამოცანის მიღწევა. თხრობას წარმოსახვით დავიწყებ და შევეცდები მკითხველისთვის ცარიელ ფურცელზე მოვხაზო ლატვიური და ქართული საპორტო ქალაქების ფოთისა და ლიეპაიას ეთნოგრაფიული ანალიზის სოციალური ესკიზი, მისი აქტუალობა, მიზანი და ამოცანა:

წარმოიდგინე ქალაქი, შენობებისა და რიტმების კომპლექსური ინტერაქცია, რომელიც ასევე მოიცავს საპორტო ინფრასტრუქტურას ბალტიისა და შავი ზღვის სანაპიროებზე. ეს ორი ქალაქია ლიეპაია და ფოთი, რომლებიც საბჭოთა პერიოდში დამშობილებულ ქალაქებს წარმოადგენდნენ. როდესაც ჩემს მიერ ჩატარებული ეთნოგრაფიული კვლევის შემდეგ წარმოვიდგენ საქართველოსა და ლატვიის ორ საზღვაო ქალაქს, ვხედავ სივრცეს, სადაც, მრავლობითი ისტორიული გამოცდილება

ნეოლიბერალური წესრიგის პირობებში თანაარსებობს და/ან უპირისპირდება ერთმანეთს.

პრაქტიკული თვალსაზრისით უნდა განვიხილოთ ეთნოგრაფიული კვლევის ისეთი ასპექტი, როგორცაა კვლევა მშობლიურ ქვეყანასა და საზღვარგარეთ, რასაც ანთროპოლოგიაში სახლისა და საზღვარგარეთის (Home-abroad) დისკუსიის სახელით ვიცნობთ (იხ. Albu and Costas 2018). ჩემი კვლევა, ლიეპაიასა და ფოთში, ერთმანეთისაგან ტექნიკური თვალსაზრისით განსხვავდებოდა. ფოთის შემთხვევაში ნაცნობი იყო ქალაქის თანამედროვე ყოფის განმაპირობებელი სოციალური, კულტურული და პოლიტიკური კონტექსტი, რომლის შესახებაც ჩემს მთხრობელებთან ვსაუბრობდი მშობლიურ ენაზე. მიუხედავად ამისა, ლიეპაიას მსგავსად, ფოთში პირველად სადისერტაციო კვლევის ფარგლებში ჩავედი, ამიტომ ორივე ქალაქის კონტური, ჩემს წარმოსახვაში, სამეცნიერო ინტერესების ფარგლებში მოიხაზა. ლიეპაიას კონტექსტს ფოთისგან ის განასხვავებდა, რომ, როგორც უცხოელ მკვლევარს, მიწევდა ეთნოგრაფიული კვლევის დროს სამ ენასთან, ლატვიურთან, ინგლისურთან და რუსულთან „გამკლავება“.

იმისათვის რომ, შევძლო ფოთის როგორც გარედან დამკვირვებლის თვალთა დანახული ქართული ქალაქის, ხოლო ლიეპაიას როგორც უფრო ნაცნობი, მეტად „სახლად ქცეული“ ადგილის წარმოჩენა, ეთნოგრაფიული მასალის სისტემატურ ანალიზს ლიეპაიას შესახებ მსჯელობით დავიწყებ და ფოთით დავასრულებ.

ბერგენის უნივერსიტეტში, აკადემიური მივლინების დროს (განსკუთრებულ მადლობას პროფესორი თუნე ბრინგა იმსახურებს, რომელთან კონსულტაციებიც ამ ნაშრომის შექმნაში და ახლებურ გააზრებაში დამეხმარა), კოლეგა ანთროპოლოგებთან მსჯელობისას აღვნიშნავდი, რომ ლიეპაიას შესახებ უფრო მეტად სტრუქტურირებული ინფორმაცია მქონდა, ვიდრე ფოთის, რადგანაც სტრესი და პასუხისმგებლობა უცხო ქვეყნის ქალაქის შესწავლისას გაცილებით მეტი იყო, ვიდრე ფოთის შემთხვევაში, რადგანაც წარმოდგენა მქონდა, რომ ფოთის შესახებ ინფორმაციის გადამოწმებას, უფრო მარტივად შევძლებდი, ვიდრე ლიეპაიას შემთხვევაში. თუმცა, სტრესის, ენისა და კულტურული მიკუთვნებულობის ფაქტორი, არ გამორიცხავს კითხვის ისე დასმას, რას ვუწოდებთ სახლს? ჰალვარდ ვიკე აღნიშნავს,

რომ თუ შევეცდებით, გავიხედოთ სახლის, როგორც მეტაფორის მიღმა, დავინახავთ ანთროპოლოგიური დისკუსიისთვის ნაცნობად წოდებული კულტურის, როგორც კონცეფციის პრობლემას. ხშირად, წარმოიქმნება ანთროპოლოგისათვის „მშობლიურად“ წოდებული საზოგადოების შესწავლის დროსაც ისეთი ეთიკური საკითხი, როგორცაა ინფორმანტებთან კომუნიკაციის დამყარების დილემა და კულტურის მატარებლების გაგება. განსხვავებულის, არამშობლიურის გაგება დამოკიდებულია ნაცნობის, ჩვეულებრივად მიჩნეულის გააზრებასთან და იმასთან თუ ტოგო შევხედავთ შესასწავლ არეალს (Vilke 2021: 42-43).

მკითხველს თუ გაუჩნდება კითხვა ამ ორი ქალაქის ერთ კონტექსტში განხილვის მიზეზების ძიების შესახებ, დავეთანხმები მათ რეალისტურობას, რადგან ეს მოსაზრება, ჩემი ეთნოგრაფიული კვლევის ყველა ეტაპზე, თავად გასდევდა მასალის შეგროვების პროცესს. მუდმივად მიჩნდებოდა კითხვა პოსტსოციალისტურ და ნეოლიბერალურ აღმოსავლეთ ევროპაში, ლატვიისა და საქართველოს ქალაქების შედარების რელევანტურობის შესახებ, რის პასუხსაც სადისერტაციო კვლევის ფარგლებში, ბერგენის უნივერსიტეტში სამთვიანი აკადემიური ვიზიტის დროს მივაგენი. ბერგენის უნივერსიტეტის სოციალური ანთროპოლოგიის დეპარტამენტი გლობალურ კვლევებზეა ორიენტირებული. არეალის კომპლექსურობიდან გამომდინარე, აღმოსავლეთ ევროპა ყველა კოლეგა ანთროპოლოგისათვის არაა ცნობილი. მათთან კომუნიკაციის დროს მიწევდა დაწვრილებით ამეხსნა პოსტსოციალისტური საზოგადოების თავისებურებები, რასაც მანამდე არ ვიყავი მიჩვეული. მიზეზი ის იყო, რომ ჩემი პირადი და აკადემიური ბიოგრაფია დაკავშირებული იყო იმ ადამიანებთან, ვისაც მეტ-ნაკლებად ეცნობოდა საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპაში წარმოქმნილი სოციალური თავისებურებები. ბერგენელ ანთროპოლოგებთან ერთად, პირად და/ან აკადემიურ დისკუსიებში მიმოვიხილავდი გლობალური ნეოლიბერალური ეკონომიკის სოციალურ და კულტურულ გავლენებს პოსტსოციალისტურ ურბანულ არეალებზე, რა დროსაც მივხვდი, რომ ჩემთვის ასე უცნობი ლატვიური ქალაქი, ლიეპაია, არც ისეთი განსხვავებული და უცხო იყო. ჩემი წარმოდგენა ლიეპაიასა და

რიგის შესახებ იმდენად ნაცნობი და ახლობელი გახდა, როგორც ფოთისა და თბილისის შესახებ ამბების მოსმენა.

ფოთისა და ლიეპაიას ეთნოგრაფიული ანალიზი ნაშრომში ავტორის, როგორც დამკვირვებლის, პროცესების აღმქმელის, ინფილტრატორისა და ინტერპრეტატორის პრიზმიდან არის წარმოდგენილი. ამიტომ, სადისერტაციო ნაშრომი მკითხველისთვის აღქმული უნდა იქნეს, როგორც ეთნოგრაფიული დღიური, რომელიც ანალიტიკური მსჯელობითაა გაჯერებული და მიჰყვება ეთნოგრაფის მიერ განხორციელებულ ნაბიჯებს სივრცითი კონსტრუქციისა და მეხსიერების კონტექსტში იდეოლოგიათა ხილვადობისა (Brighenti 2010) და ძალაუფლების ლეგიტიმაციის ვარიაციებს (Pardo and Prato 2018 b). აქ სოციალური ინტერპრეტაციები და ურბანულ-სივრცით რეაქციები (Low 2017) მოიცავს სოციალურ/მორალურ პატერნებს და დაკავშირებულია ადგილობრივთა განცდების ხილვადობასთან. ეს განცდება ეთნოგრაფიული კვლევის შედეგად ურბანულ არეალებში დადასტურებული სიამაყის სირცხვილისა და გაურკვევლობის ემოციები.

მეორე საკითხი, რომელიც ჩემი, როგორც ეთნოგრაფის განცდებთანაა დაკავშირებული, საკითხის რელევანტურობას შეეხება. ეთნოგრაფიული კვლევის პროცესი, მომზადება-დაგეგმვა, საარქივო კვლევა, ველზე ვიზიტები, 2019 წლის შემოდგომიდანვე დაიწყო, როდესაც თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ჰუმანიტარულ მეცნიერებათა ფაკულტეტის საბჭომ სადისერტაციო კვლევითი პროექტი დაამტკიცა. კვლევის დროს, ვფიქრობდი, რამდენად იყო შესაძლებელი, პოსტსოციალისტური ცვლილებების სამი დეკადის გასვლის შემდეგ, შესაბამისი ეთნოგრაფიული მასალის შეგროვება. განცდა კვლევის რელევანტურობის შესახებ კიდევ უფრო გაამძაფრა მარტინ მიულერის ნაშრომის გაცნობამ, რომლის სათაურიცაა: მშვიდობით პოსტსოციალიზმ! (Goodbye Postsocialism!) (Müller 2019). მიულერი შენიშნავს, რომ პოსტსოციალიზმმა შინაარსობრივად მიაღწია მაქსიმალური გამოყენებადობის მწვერვალს და გახდა დამაბრკოლებელი ტერმინი, რომელიც ადამიანებს აკავშირებს კონკრეტულ პოლიტიკურ წარსულთან და გეოგრაფიულ არეალთან. ავტორი შენიშნავს, რომ ყოფილ სოციალისტურ ქვეყნებში არ მომხდარა სრული ტრანზიციის კაპიტალისტურ პრინციპებზე, ხოლო განსხვავებები ამ არეალში

არაა განპირობებული სოციალისტური წარსულის გამო. ამიტომაც, მიუღერი მიიჩნევს, რომ საჭირო აღარაა ამ ტიპის ტერმინოლოგიური შეზღუდვები (Müller 2019: 544-546). მიუღერის სტატია, ჩემი სადოქტორო კვლევის შესახებ ფიქრის დროს „დამოკლეს მახვილად“ იქცა, რომელიც მაბრუნებდა პრობლემის აქტუალობის შესახებ კითხვასთან. ლატვიაში ვიზიტის შემდგომაც ვფიქრობდი აკადემიური სივრცისათვის კვლევის შედეგების წარდგენის აქტუალობის შესახებ.

2022 წლის თებერვალ-მაისი, ჩემი ლატვიაში ყოფნა და კვლევა, უკრაინაში ომის დაწყებასთან ერთად, მეორე მსოფლიო ომში გამარჯვების დღეს დაემთხვა. ლატვიაში, რუსულენოვანი მოსახლეობა ცხრა მაისს აღნიშნავს ომში გამარჯვების დღეს. 2022 წლის 9 მაისი, ქალაქ ლიეპაიაში (ასევე რიგაში), სხვა წლებისგან განსხვავებით, განსაკუთრებით დამაბულ გარემოებაში აღინიშნა. ომი უკრაინაში, რუსეთის პრეტენზიები ყოფილ საბჭოთა სოციალისტურ არეალებზე, პოსტსოციალიზმის პრობლემასთან გვაბრუნებს (კრიზისი და მიგრაციების გაზრდილი ფონი, ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპაზე ახდენს განსაკუთრებულ გავლენას). თუ ოდესმე შესაძლებელი საუბარი პოსტსოციალიზმის დასრულებასა და რაღაც ახლის დაწყებაზე, ამას უკრაინაში ომის შედეგების გადააზრების პროცესი აჩვენებს.

უკრაინის კონფლიქტის გამო, ლატვიაში 9 მაისი გლოვის დღედ გამოცხადდა. ესთარიდი, რუსულენოვანი მოსახლეობისათვის, იდენტობისა და გამარჯვების გამოხატვის საშუალებას წარმოადგენს, ამიტომ ამ დღეს ლიეპაიაში, ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში მდგომ ძეგლთან იკრიბებიან. ძეგლის სახელწოდებაა „ლიეპაიას დამცველები“, რომელიც ეძღვნება იმ ადამიანებს, ვინც თავი შესწირა ქალაქის დაცვას მეორე მსოფლიო ომის დროს. შინაარსი არაკომუნისტურია, თუმცა მონუმენტის შემოქმედი - საბჭოთა ხელისუფლება. ძეგლი, იმ რამდენიმე საბჭოთა პერიოდის მონუმენტთაგანია, რომელიც ქალაქში იყო შემორჩენილი. რუსულენოვანი მოსახლეობა 9 მაისს ძეგლის წინ აწყობდა ყვავილებს, იწერდნენ პირჯვარს. მომსვლელები სხვადასხვა თაობის წარმომადგენლები იყვნენ. ვერ იტყვი, რომ ახალგაზრდებს მოხუცები სჭარბობდნენ, თითქმის თანაბრად მოდიოდნენ. ტერიტორია საგულდაგულოდ იყო შემოღობილი და პოლიციის მიერ დაცული. დილიდან საღამომდე, ჩემი იქ ყოფნის პერიოდში, არ ყოფილა დაპირისპირება და/ან

გამოხატული უთანხმოება. ეს დღე ნაკლებად საინტერესოდ ჩავთვალე ჩემი კვლევისათვის და ვფიქრობდი, რომ სადისერტაციო ნაშრომში მისი ადგილი არ მოიძებნებოდა.

ნაშრომის ინტენსიურად წერა, ბერგენის უნივერსიტეტში, სოციალური ანთროპოლოგიის დეპარტამენტში, აკადემიური მივლინების პერიოდში დავიწყე (სექტემბერი-დეკემბერი 2022). ამ პერიოდში ვცდილობდი მასალის დახარისხებას, ასევე სოციალური მედიის გამოყენებით მიმდინარე ინფორმაციის გაცნობას. 2022 წლის 25 ოქტომბერს, ლიეპაიას ოფიციალურ ვებგვერდზე გამოქვეყნდა ინფორმაცია, რომელიც იტყობინებოდა, რომ „ლიეპაიას დამცველების“ მონუმენტი მოიხსნებოდა ცენტრალური ადგილიდან და გადატანილი იქნებოდა ქალაქის ოკუპაციის მუზეუმში. ფაქტს, ძეგლის მოხსნის შესახებ, მრავალფეროვანი გამოხმაურება მოჰყვა. ლატვიელების ნაწილი რუსულ, საბჭოთა მონუმენტს უწოდებდა ძეგლს, ნაწილი ეწინააღმდეგებოდა, ნაწილი ამართლებდა მის მუზეუმში გადატანას. ძეგლთან დაკავშირებულმა ისტორიებმა გაამყარა ჩემი მოსაზრება პოსტსოციალისტური ნეოლიბერალური საზოგადოების კვლევის აქტუალურობასთან დაკავშირებით, რადგან რუსეთის პრეტენზიები მეზობელი ქვეყნების მიმართ, ამ გეოგრაფიულ არეალზე ახდენს გავლენას. ურბანული გარემო კი იჭერს წარსულ და მიმდინარე პროცესებს და მათ ადგილს უჩენს არქიტექტურულად კონსტრუირებულ სივრცეში. ადამიანები, რომლებმაც პოსტსოციალისტური გარდაქმნების პერიოდი გამოსცადეს ცხოვრობენ, არა მხოლოდ ცენტრალურ აზიასა და უკიდურეს აღმოსავლეთ ევროპაში, არამედ ევროკავშირისა და ნატოს წევრ სახელმწიფოებშიც, რომელთა ნაწილიც ყოფილ სოციალისტურ სახელმწიფოებს წარმოადგენენ.

ჩემი ეთნოგრაფიული კვლევა, სხვადასხვა განმასხვავებელი ნიშნის მიუხედავად, ადასტურებს პოსტსოციალისტურ საქართველოსა და ლატვიის ქალაქებში, ნეოლიბერალური ეკონომიკური წესრიგის პირობებში, სივრცისა და ადგილის მონიშვნის დროს, რეფლექსიათა მრავალგვარობას, მსგავსი, თუმცა, არათანაბარი დინამიკით მიმდინარე სოციეტალური პროცესების შესახებ, რაც დაკავშირებულია ქალაქის მორალურ მდგომარეობასთან და ასოცირდება ურბანული სივრცეების, მათი ისტორიების ნარაჯიით გამოწვეულ განცდებთან.

ნაშრომში, ეთნოგრაფიულ ანალიზზე დაყრდნობით, ვიაზრებ პოლიტიკური ძალაუფლების სიმბოლური მანიფესტაციის სოციალურ და კულტურულ არამდგრადობას, რაც აჩვენებს, რომ ადამიანების კულტურულად და ისტორიულად ფორმირებულ ინფრასტრუქტურასთან ურთიერთობით, შესაძლებელია დავინახოთ იდეოლოგიათა ხილვადობის პრაქტიკის დროებითი ბუნება, სადაც ურბანული ინფრასტრუქტურა, ისევე როგორც ადამიანის ემოციური მდგომარეობა ერგება ცვლილებათა განსხვავებულ მორალურ-ემოციურ წესრიგს.

მეთოდოლოგია

ორი ქალაქის შესახებ მსჯელობისას, მეთოდოლოგიური მიდგომა, რაც მკვლევარს და მკითხველს შეიძლება, პირველ რიგში, გაახსენდეს შედარების მეთოდი. შედარება, როგორც დარგობრივი მეთოდი ანთროპოლოგიისათვის გამოიწვევად იქცა, რადგანაც იგი ხშირად გამოიყენებოდა ევროპოცენტრისტული და პროგრესისტული თეორიების დემონსტრირებისთვის.

მათაის პელკმანსი (2022) შენიშნავს, რომ სისტემური შედარების კრიტიკა ეფუძნება შესადარებელი ერთეულების ობიექტებად ქცევას, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს სოციალური პროცესების განმაპირობებელი შინაარსის დამახინჯება. მაგალითად, როდესაც შედარება ხდება, მყარდება შესადარებელი ერთეულების რეალობა, უკანა პლანზე გადაიწევის უნიკალური თავისებურება, როგორც შესადარებელი ფენომენი და კითხვის ნიშნის ქვეშ დგება კონტექსტის გაგების პრობლემა (Pelkmans 2022: 2-7). შედარება როგორც პროცესი დგება ობიექტების ერთად დაჯგუფების მომენტში, რომელიც გავლენას ახდენს არა მხოლოდ შემდარებელსა და შესადარებელ ობიექტებზე, არამედ ფართო სოციალურ მდგომარეობაზეც (Pelkmans 2022: 10-14).

ანთროპოლოგი მატეი კანდეა (Candea 2019: 2) წერს, რომ შედარება ანთროპოლოგიისათვის აღწერის, ინტერპრეტირების, განზოგადების, კრიტიკული

ანალიზის, ინტერპრეტაციისა და ტიპოლოგიისათვისაა. კანდეას მიაჩნია, რომ შედარება პოლიტიკურმა, ეკონომიკურმა, კულტურულმა გარემოებებმა აქცია ევროპული აკადემიური გამოცდილების მეთოდოლოგიურ ინსტრუმენტად. დარგობრივი მეთოდური სირთულეა, რომ ხერხები, რომლებითაც გამოყოფენ შესადარებელ ერთეულებს (მაგ. დასავლური) თვითონ არიან კომპარატივისტული შინაარსის (Candea 2019: 7).

კანდეა დაუპირისპირდა მოსაზრებას - „შედარება შეუძლებელია, ნუ მივიღებთ მას მხედველობაში“. შედარების შეუძლებლობის მიზეზების გათვალისწინებით, შესაძლებელია შეუძლებლობის პირდაპირ დანახვა, რომლითაც, შედარების, როგორც ინსტრუმენტის გამოყენების მოქმედების ფარგლებისა და მის გარეთ მოქმედი არეალები იქნება გაგებული (Candea 2019: 12-16). კანდეა წერს, რომ ფრონტალური/პირდაპირი შედარებისას, ეთნოგრაფიული „სხვები“ განსხვავდება „ჩვენ“-გან. ლატერალური შედარების დროს კი, ელემენტები დგება გვერდიგვერდ, რა დროსაც ანალიტიკოსი არ ჩანს. მანამ, სანამ ამ ორი ფორმის შედარება, გლობალურ, ლატერალურ, პოზიტივისტურსა და ინტერპრეტაციულ, პოსტმოდერნულ, ფრონტალიზმთან, დაპირისპირების გლობალურ მიდგომასთან შექმნის კონტრასტს, ისინი ანთროპოლოგიური არგუმენტის დამატებით სიმყარეს ქმნიან. ანთროპოლოგია ფრონტალური შედარებისკენ მიისწრაფვის, „სხვასა და ჩვენს“ შორის შედარების გზით და უკანა პლანზე გადაჰყავს „ეს და ის“ შედარების ტენდენცია (Candea 2019: 16-17).

კანდეა აღნიშნავს, რომ ევანს-პრიჩარდსმა, გამოყო თანმიმდევრული ნაბიჯები, ანთროპოლოგიური კვლევის ჩასატარებლად. პრიჩარდსთან კვლევის პირველ ფაზაში, ანთროპოლოგი იწყებს კატეგორიების შედარებას საკუთარ კულტურასთან, რასაც ფრონტალური შედარება ეწოდება. მეორე ფაზაში, ანთროპოლოგი ანალიზის მეშვეობით ცდილობს გამოავლინოს საზოგადოებაში არსებული ქცევითი, დაფარული ნორმები, რომლის დახმავებითაც მკვლევარი ხედავს საზოგადოებას, როგორც განსაკუთრებული ერთიანობის მქონე ჯგუფს. ხოლო, მესამე ფაზაში, ანთროპოლოგი ადარებს საზოგადოების ფართო სპექტრში გამოვლენილ სტრუქტურებს. ამ სტრუქტურების შედარებას ლატერალური შედარება ეწოდება (Candea 2019: 30-31).

შედარების მეთოდოლოგიურ მიდგომასთან ერთად, კანდეა მსჯელობს სტრუქტურალისტურ პერიოდზე, როდესაც შედარება დაეყრდნო მოსაზრებას, რომ აბსტრაქციას შეუძლია წარმოაჩინოს მოწესრიგებული ფორმა, უწესრიგო ცხოვრების გამოცდილების მქონე საზოგადოებაში. მოხდა ობიექტისა და კულტურის ნებისმიერი ფორმით შედარების უარყოფა. შემდგომ ეტაპზე, პოსტმოდერნიზმმა ეს მიდგომა გააცამტვერა, რადგან სისტემა და სტრუქტურა დღევანდელი ცხოვრების წესის გაგების მთავარი ინსტრუმენტად აღარ გამოდგება. თანამედროვე რეალობა კი, როგორც პრობლემა და მისი უზრუნველყოფის შინაარსობრივი ინსტრუმენტები აღარ არის შეთანხმებული (Candea 2019: 39-47).

სადისერტაციო კვლევაში, ფოთისა და ლიეპაიას შედარების მექანიზმი არ მიყვება დეტალურ, ფრონტალურ ანალიზს. კვლევის არეალი მონიშნულია, რაც მკვლევრისა და მკითხველის წარმოსახვაში ქმნის წარმოდგენას, რომ ეს ქალაქები რაღაცით ერთმანეთთან დაკავშირებული არიან, ან თუ არ არიან მათი დაკავშირება მოხდება ეთნოგრაფიული ანალიზის შედეგად. ჩემს მიერ განხილულ ურბანულ არეალებს საერთო იდეოლოგიური გამოცდილება აქვთ (ცარისტული, საბჭოთა და პოსტსოციალისტური ნეოლიბერალიზაციის გამოცდილება), ასევე პერსონალური კავშირები საბჭოთა დამშობილებულ ქალაქებში, რა დროსაც ხდებოდა ინფორმაციის, რესურსების, საერთო გასაღების ბაზრის იმპერიული ცენტრიდან თანადროული მართვა-დაგეგმარება. ამ ქალაქებს შორის განმასხვავებელია გეოგრაფიული არეალის სიშორის, პოლიტიკური პროცესების, ინსტიტუციათა ფორმირების ტექნოლოგიური თვისება. ამ ქალაქების საერთო პოსტსოციალისტური და მსგავსი ნეოლიბერალური გამოცდილება, ინფრასტრუქტურა, მეხსიერება და მორალური რეპრეზენტაციებია, რაც ქმნის წარმოდგენას, რომ კონტექსტი საერთოა, თუმცა ფორმათა ვარიაციებითა და თავისებურებებით. იმ წინასწარი განწყობის გამო, რომ ამ ქალაქების შედარება ერთმანეთთან საერთო ისტორიული კონტექსტიდან გამომდინარე ხდება. ჩემს კვლევაში შესადარებელი ერთეულები ინდივიდუალური კონტექსტით არიან წარმოდგენილი და პირდაპირი შედარების გზით არ უპირისპირდებიან ერთმანეთს.

კვლევის დარგობრივი ინსტრუმენტი:

საველე კვლევის თანამედროვე ეთნოგრაფიული მიდგომები, კლასიკოს ანთროპოლოგთაგან, ბრონისლავ მალინოვსკის კვლევის ტექნიკას დაეფუძნა. მალინოვსკიმ საველე კვლევა ანთროპოლოგის დარგობრივ ინსტრუმენტად აქცია. მას მიაჩნდა, რომ ეთნოგრაფი თვითონვეა საკუთარი მასალის შემკრებიცა და განმზოგადებელი. იგი აღნიშნავს, რომ უპირველესად, მკვლევარმა უნდა გამოიყოს ძირითადი სამეცნიერო მიზნები, ასევე უნდა იცოდეს თანამედროვე ეთნოგრაფიის ძირითადი კრიტერიუმები. მეორე, აუცილებელია ეთნოგრაფი განეწყოს ადგილობრივებთან საცხოვრებლად და მათთან დროის გასატარებლად. მესამე, უნდა გამოიყენოს კვლევის გარკვეული ტექნიკა ინფორმაციის მოსაძებნად და დასაზუსტებლად (Malinowski 2002 [1922]: 24-27).

მალინოვსკი აღნიშნავს, რომ სოციალური და კულტურული გარემო, რომელშიც საზოგადოება არსებობს, აიძულებს მის წევრებს იაზროვნონ და განიცადონ/შეიგრძნონ განსხვავებულად. ამიტომ, აუცილებელია, მოხდეს ქცევის, აზროვნებისა და განცდების სტერეოტიპული ფორმების შესწავლა, იმისათვის რომ გავიგოთ, რას ფიქრობს და განიცდის ერთობის, კონკრეტული წევრი (Malinowski 2002 [1922]: 34-44).

ეთნოგრაფია, როგორც მეთოდი, თანამედროვე დარგობრივი გამოწვევების ფონზე განიხილა ანთროპოლოგმა ტიმ ინგოლდმა (2014). მას მიაჩნია, რომ ეთნოგრაფია, ანთროპოლოგიის ფარგლებს მიღმა სხვადასხვა დისციპლინების მიერ გამოიყენება, რა დროსაც მისი სპეციფიკის გათვალისწინება არ ხდება. ამ ტიპის კვლევაში ეთნოგრაფია ჩანს, როგორც თვისებრივი კვლევის მოდური ვარიანტი, რაც ამცირებს ანთროპოლოგიური კვლევის მკაცრი პრინციპს - საველე კვლევას, გულუხვ ყურადღებას, შეფარდების სიღრმეს და კონტექსტის სენსიტიურობას. ინგოლდთან ეთნოგრაფია არის ადამიანების შესახებ წერა, რაც გულისხმობს იმაზე მეტს ვიდრე ქცევებსა და ჩვევებს აღწერა. აღწერილობას აქვს ფართო საზღვრები, რაც პროცესში მონაწილე ადამიანებს მოიაზრებს ნამდვილ ისტორიულ აგენტებად, რის შედეგადაც ხდება ეთნოგრაფიული ანგარიშის სამეცნიეროდ მიჩნევა. ეთნოგრაფიული აღწერა ინგოლდის ესმის უფრო მეტად ხელოვნებაა ვიდრე მეცნიერება, თუმცა იგი

მეცნიერებაზე არანაკლებ ზუსტად და ჭეშმარიტად მიაჩნია. ველი, ინგოლდის აზრით, არ მოიაზრება როგორც ასეთი მანამ სანამ მკვლევრი მონაწილეობს ყოველდღიურ ცხოვრებაში, ხოლო დაკვირვება იწყება მაშინ არეალს დატოვებისა და მის შესახებ წერას დაწერის მომენტიდან. იგივე ხდება ეთნოგრაფიის შემთხვევაშიც, რადგან დააკვირდე ნიშნავს უყურო, მოუსმინო და შეიგრძნო. ხოლო მონაწილეობა მიიღო ნიშნავს ჩაერთო აქტივობაში, რომელშიც ცხოვრების წესი მიმდინარეობს იმათთან ერთად ვინც იპყრობს მკვლევრის ყურადღებას. ინგოლდი ამბობს, რომ დაკვირვება გულისხმობს ყურადღება მიპყრობას ინდივიდებისა და საგნებისაკენ, ესაა ცნებებისა და პრაქტიკის ადამიანებისაგან დასწავლის შესაძლებლობა. ამიტომ, დაკვირვება მონაწილეობის გარეშე, ინტიმური აღქმისა და მოქმედების, დამკვირვებლისა და დაკვირვებულის გარეშე ვერ მოხდება (Ingold 2014: 385-388). მონაწილე დაკვირვება ნიშნავს, რომ ჩართული ვართ იმათთან ურთიერთობაში ვისგანაც ვსწავლობთ და ვისთან ერთადაც ვსწავლობთ. მონაწილე დაკვირვება ეთნოგრაფიის საპირისპიროა, რადგან ეთნოგრაფიული დაკვირვება, დოკუმენტირებაა, რომელიც შედეგების მიღებაზეა ორიენტირებული. გამოდის რომ, ერთია კორესპონდენციის პრაქტიკა, ხოლო მეორე ამ პრაქტიკის აღწერა. ეთნოგრაფია არ წარმოადგენს ანთროპოლოგიის პრელუდიას, არამედ ანთროპოლოგია კორესპონდენტი დამკვირვებელი, რომელიც ქმნის მოსაზრებას სამყაროს შესახებ. ინგოლდი ამბობს, რომ ინფორმანტებთან ერთად წარმოებული ცოდნაა ეთნოგრაფიული და არა აკადემიურ კედლებში წარმოქმნილი (Ingold 2014: 390-391).

ჩემს მიერ ჩატარებული კვლევა ინგოლდის კონცეფციაზე დაყრდნობით აცნობიერებს დაკვირვების მნიშვნელობას, რომელსაც ველზე პროცესების გააზრების უმთავრეს ინსტრუმენტად მიიჩნევს და ეთნოგრაფიას მოიაზრებს წერის პროცესად. ნაშრომი არ მოიცავს დიაქრონიულ კვლევას და ხაზს უსვამს გარემოებების ინტერპრეტაციულ თვისებას. დისერტაციაში გათვალისწინებულია ავტორის როლი და ადგილი, ველზე ყოფნისა და ნაშრომის წერის პროცესში.

თავი I. თეორიული მიმართულებები

სადისერტაციო კვლევის თეორიული ნაწილი სივრცის, მეხსიერების, ძალაუფლებისა და ხილვადობის სოციალურად ფორმირების კონცეფციებს ეფუძნება. სივრცე, ნაშრომში გაგებულია, როგორც ურბანული არეალი, რომლის მნიშვნელობის მქონე ადგილად გარდაქმნა, დაკავშირებულია მეხსიერებისა და ძალაუფლების ლეგიტიმაციასთან. სივრცე სადისერტაციო ნაშრომში პოსტსოციალისტური და ნეოლიბერალური ლატვიური და ქართული ქალაქებია. ადგილები კი ლიეპაიასა და ფოთის არქიტექტურული გარემო და ინფრასტრუქტურა, რომლის ფორმირება, ადაპტირება და ცვლილება იდეოლოგიების, ძალაუფლების პრაქტიკაში ხილვად სიმბოლურ ნიშნებად ქცევასთან და ქალაქის მორალურ-ემოციურ გააზრებასთან არის დაკავშირებული. სივრცეში მეხსიერების პოლიტიკის მეშვეობით, სიმბოლიზებული ძალაუფლების აგენტები, რომლებიც ქმნიდნენ, ცვლიდნენ და გარდაქმნიდნენ ქალაქის რიტმებს, პოლიტიკური ძალაუფლების სიმბოლური ლეგიტიმაციის მიზნით, იდეოლოგიურ წესრიგს ერგებოდნენ. ეს პოლიტიკური ძალები, ფოთსა და ლიეპაიაში, სოციალურ პრაქტიკაში, ურბანული ინფრასტრუქტურის გააზრების გზით, რეფლექსირდება, როგორც სიამაყის, სირცხვილის და გაურკვევლობის ემოციები, რომლებიც ჩემი ეთნოგრაფიული კვლევის მიგნებას წარმოადგენს. ნაშრომში ჩანს, რომ ქალაქების მაცხოვრებელთა სოციალური ემოციები, პრაქტიკაში ხილვადია ინფრასტრუქტურის შეხედვის, აღქმისა და არტიკულირების დროს. ეს რეფლექსიები იჭერს იდეოლოგიათა მიჯნაზე შექმნილ ინფრასტრუქტურას და ინახავს ურბანულ არეალებთან დაკავშირებულ პოზიტიურ და ნეგატიურ გამოცდილებებს.

§ 1.1 სივრცის კონსტრუქცია

სივრცე წარმოადგენს არეალს ადამიანური გამოცდილების დაქვემდებარებისა და ყოველდღიურობის სოციალური ორგანიზებისათვის. სივრცე იქმნება ტერიტორიის ადგილად მონიშვნის მეშვეობით, რაც განსაზღვრავს სოციალური ერთობის იდენტობას. სივრცის ერთ-ერთი თვალსაჩინო მაგალითი ქალაქია, რომელიც წარმოადგენს იდენტობის სოციალურად და არქიტექტურულად ფორმირებურ, ასევე მუდმივად ცვალებად აგლომერაციას. ურბანული ცვლილებები, თანამედროვე იდეოლოგიურ გამოწვევებს ექვემდებარება. მათი ცვლილებები და აღქმები გახსენებისა და დავიწყების მდგომარეობას უკავშირდება და ძველი რეჟიმების გათვალისწინებით, ახლის პოზიტიურ შეფასებებს ქმნის. მეხსიერებასთან ერთად, კონცეპტუალური პრობლემის გაგებისათვის საჭიროა ისეთი კონცეფციების მონიშვნა, როგორცაა ძალაუფლების, ხილვადობისა და ლეგიტიმაციის პარადიგმები, რომლებიც ქალაქის მოსახლეობას ინფრასტრუქტურის ემოციური გააზრებისკენ უბიძგებს.

ამერიკელმა ანთროპოლოგმა, სეტა ლოუმ (Low: 2017) სივრცე აბსტრაქტულ კონსტრუქტად დაახასიათა, რომელიც წარმოადგენს მატერიალური არეალის ფუნქციური გამოყენებითობის (ადგილად ქცევის) მექანიზმს. ადგილი ინდივიდუალური და კოლექტიური გამოცდილების მეშვეობით ფორმირდება იმ ძალებისა და ურთიერთობების გათვალისწინებით, რომლებიც აწარმოებენ საკუთრივ სივრცითს, მატერიალურსა და სოციალურს. სივრცისა და ადგილის ფორმირებას, პოლიტიკური, ეკონომიკური და ისტორიული დღის-წესრიგი განაპირობებს, რომლითაც საზოგადოება ინარჩუნებს ან ნაწილობრივ/მთლიანად ცვლის მას. ცვლილებები მოქმედებს სივრცის (რე)ინტერპრეტირების ფორმებზე, ადგილის ორგანიზების პროცესსა და მის მორალურ/ემოციურ რეფლექსიებზე (Low 2017: 32-68). სივრცე, მეხსიერების მედიუმია, რომელიც ცხოვრების მრავლობით გამოცდილებას

მოიაზრებს. სივრცითი მიკუთვნებულობა (Place attachment) საკუთარი თავის (სოციალურ კონტექსტში) პატივისცემისა და სიამაყის განცდას ამყარებს (Low and Altman 1992: 10). სივრცის კონსტრუირებისას მძაფრდება ძალაუფლების მატერიალიზების პრობლემა. ურბანული გარემო იდეოლოგიის მანიფესტაციის განუყოფელი კომპონენტია. იდეოლოგია, ურბანულ გარემოში პრივილეგირებული სოციალური აქტორია, რომელიც სვამს კითხვას ქალაქზე და/ან ქალაქში უფლების შესახებ (იხ. Lefebvre 1996).

ემინ ეშმა მიიჩნია, რომ ურბანულ არეალებში, საჯარო სივრცე და კულტურა დაკავშირებულია ადამიანურ და არაადამიანურ გარემოებებთან, რომელიც ხელს უწყობს ფიზიკური სივრცის მასობრიობას და მნიშვნელობის მინიჭებას. სივრცეში ადამიანურისა და არაადამიანურის (სიმბოლოები, მონუმენტები, მეხსიერება, არქიტექტურა) მოძრაობა, განპირობებულია ჩვევით, მიზანმიმართული ორიენტაციებით, ობიექტებისა და ნიშნების ინსტრუქციებით. ამ რითმების განმეორებითობა სივრცეს მნიშვნელობის მქონედ აქცევს. ხილვადი სენსორული პროექციები, საჯარო მოლოდინებსა და ცხოვრების ტენდენციებს განსაზღვრავენ (Ash 2008: 8-15).

ქეროლან ჰამფრიმ იდეოლოგიის გამოვლინების ურბანული მაგალითები შეისწავლა., მან ქალაქები, მატერიალური ობიექტების მეშვეობით სიმბოლიზებული, პოლიტიკური პრაქტიკის ნაწილად განიხილა. ავტორმა მიიჩნია, რომ ურბანული არეალი მოიცავს, ოფიციალურ დისკურსს სოციალური ცვლილებებისათვის და არქიტექტურისა და კონტროლის პრაქტიკის უხილავ მექანიზმებს (Humphrey 2005: 43). იდენტობის სივრცეში პროექტირება, ისტორიულად ფორმირებული არქიტექტურული არეალის რეპრეზენტაცია, მათი სიამაყის, სირცხვილისა და გაურკვევლობის მორალური კატეგორიებით აღქმა და ინტერპრეტაცია, გამყარებულია მეხსიერებით. მეხსიერების პრაქტიკაში ჩამოტანა, სივრცეს ანიჭებს მნიშვნელობას და ურბანულ პოლიტიკურ მოვლენებს სოციალურად და კულტურულად ხდის ხელშესახებას.

§ 1.2. მეხსიერების კონსტრუქცია

მორის ჰალბვაქსთან კოლექტიური და ინდივიდუალური მეხსიერების ცნებას ვხვდებით, რომელიც ეხება წარსულის ინტერპრეტაციას. მეხსიერება შეიძლება განსხვავდებოდეს მომხდარი ფაქტისა და შინაარსისაგან, თუმცა შეესაბამებოდეს თანამედროვე მოთხოვნებს. მორის ჰალბვაქსისთვის ინდივიდუალური მეხსიერება კოლექტიური მეხსიერების შემადგენელი ნაწილია. კოლექტიურისა და ინდივიდუალური მეხსიერების შეპირისპირების პარალელურად, ჰალბვაქსი გამოყოფს ავტობიოგრაფიული და ისტორიული მეხსიერებების ურთიერთმიმართებასაც და აღნიშნავს, რომ ისტორიული პროცესები წარსულის რეპრეზენტაციებია, ხოლო ბიოგრაფიული დროში ლიმიტირებული და ინდივიდუალური (Halbwachs 1980: 31-52).

გარდა კოლექტიური და ინდივიდუალური მეხსიერების შესახებ მსჯელობისა, ჰალბვაქსმა შემოგვთავაზა მეხსიერების სოციალური ჩარჩოების ცნება, რომლებიც ინდივიდუალურ ფიქრებს წარმოადგენენ და გახსენების პროცესზე არიან პასუხისმგებლები. მეხსიერების სოციალური ჩარჩოები დაკავშირებულია ეპოქალურ ცვლილებებთან და ადამიანთა მიერ ცხოვრების წესის ორგანიზებასთან. ჰალბვაქსისთვის მეხსიერებას ახასიათებს კვლავწარმოება, რომელიც თავს იჩენს იდეოლოგიების მიერ წარსულის კონკრეტულ მოვლებებთან ეპოქალური დაკავშირების ან მისგან გამიჯვნის ლეგალური და ემოციური უზრუნველყოფისათვის (Halbwachs 1992: 47). მეხსიერების სივრცეში ფორმირება იდენტობითა და მემკვიდრეობითობის განცდითაა გამყარებული, რომელიც მოიცავს ჯგუფის მიერ შეთანხმებისა და/ან შეუთანხმებლობის პროცესს. მოგონებები ქალაქში, არქიტექტურის მეშვეობით ქმნის მიმდინარე პროცესების სოციალურ წესრიგს, რაც

ძალაუფლების სიმბოლურ მატერიალიზებას უწყობს ხელს (იხ. Bilsel 2017; Jerman and Hautaeniemi 2006).

კოლექტიური მეხსიერების ჰალბვაქსისეულ კონცეფციაში, იან ასმანმა შემოიტანა კომუნიკაციური მეხსიერების ცნება, რომელიც ეფუძნება, ყოველდღიური კომუნიკაციის პროცესებს და გამომდინარეობს ზეპირი ისტორიებიდან. კომუნიკაციურ მეხსიერებას უკუგებითობა, არასტაბილურობა და არაორგანიზებულობა ახასიათებს. კომუნიკაციური მეხსიერება, კულტურაში კრისტალიზდება ტექსტების, გამოსახულებების, რიტუალების, შენობების, მონუმენტების, ქალაქების ლანდშაფტების სახით და როდესაც კოლექტიური კულტურა ქრება, მეხსიერება გარდაიქმნება ისტორიებად (Assman J. 1995: 127-128).

იან ასმანისთვის კულტურული მეხსიერება ყოველდღიურობისგან დისტანცირებულია. მას კომუნიკაციური მეხსიერებისაგან განსხვავებით, აქვს ფიქსირებული საზღვრები, რომელიც არ იცვლება და ფიგურების მეშვეობით მატერიალიზდება (Assman J. 1995: 129). მეხსიერების სოციალური ფორმები თაობიდან თაობას გადაეცემა, ამიტომ მისი პოლიტიკური და კულტურული ფორმები ტრანსგენერაციულია. კულტურული მეხსიერება ერთმანეთთან აკავშირებს ჯგუფის წევრებსა და ინდივიდებს. პოლიტიკური მეხსიერება კოლექტიურ საზოგადოებასთან პოულობს კავშირს (Assman A. 2006: 211-221).

ჩემს კვლევაში, ტერმინი მეხსიერება სივრცითი კონსტრუქციის გასაგებად და ქალაქის ინფრასტრუქტურის მორალური ინტერპრეტაციების საილუსტრაციოდაა გამოყენებული. ნაშრომში ტერმინი მოიაზრებს ასმანებისეული კონცეფციების კომბინირებულ დეფინიციას, რომელიც ჰალბვაქსის მეხსიერების დიალოგურ ბუნებას არ გამორიცხავს, განავრცობს მის შინაარსს და მკითხველს სთავაზობს კონცეპტუალურ მრავალფეროვნებას კულტურული, სოციალური, ეკონომიკური, პოლიტიკური პროცესების გასაგებად.

მეხსიერების, გახსენებისა და დავიწყების აქტები ხილული ქალაქშია, სადაც საზოგადოების პრაქტიკა, დანახული და აღქმულია წარსული გამოცდილების მეშვეობით. ქალაქები, თ. კაცისთვის, წარსულის პრივილეგირებული კონსტრუქტია, რომლის შესახებ წარმოდგენებიც გენერირდება ადამიანებისა და შენობების

მეხსიერებით, რაც წარსული სივრცის ან საკუთარი თავის აღქმის მემკვიდრეობ(ითობ)ას ამყარებს (Katz 2010: 827). ბოიარინმა შენიშნა, რომ მეხსიერება ვლინდება და აყალიბებს საჯარო სივრცეს სხვადასხვა და ორაზროვანი გზებით. მეხსიერება, შემოქმედებითი თანამშრომლობის პოტენციალია. აწმყოს ცნობიერებასა და წარსულის გამოცდილებასა და/ან გამოხატვას შორის (Boyarin 1994: 20-22). პრაქტიკაში გამოვლენილი მეხსიერება წარმოაჩენს დაფარულ გზებს, რომლებშიც ეროვნული იდეოლოგიები ორგანული გამოცდილების ნაწილად იქცევიან და ლეგიტიმაციას აძლევენ თავის თავსა და პოლიტიკურ დისკურსს. ასევე, იგი ქმნის იდეოლოგიის წარმატების (ან წარუმატებლობის) ილუზიას, იმისათვის რომ მონიშნოს ჯგუფის სივრცითი და მეხსიერების საზღვრები (Boyaren 1994: 25-26).

ქრისტინ ბოიერი მიიჩნევს, რომ კოლექტიური მეხსიერების მქონე ქალაქში, მეხსიერება ურბანული ტოპოგრაფიის ნაწილია. სივრცითი სტრუქტურა მოიცავს ქალაქის ყველა არეალს, მონუმენტს, რისი გათვალისწინებაც შესაძლებელია საფუძველი გახდეს საჯარო სივრცითი გეგმარებისათვის, რაც ბმაშია პიროვნულ მოგონებებთან, სივრცის აღქმებსა და რეპრეზენტაციებთან. კოლექტიური მეხსიერების მქონე ქალაქში, ადამიანები, რომლებიც არქიტექტურულ გარემოს ხედავენ, წარსულის რეფლექსიების ახლებურად გაიაზრებენ (Boyer 1994: 9-32).

§ 1.3. ხილვადობის კონსტრუქცია

სოციალური პროცესების მატერიალიზაცია, ფიქრების, აზრებისა და მოწესრიგებული ცხოვრების წესის კატეგორიზაცია, გარემოში ადამიანების მიერ კოლექტიურად ფორმირებული და გაზიარებული ყოფის პრაქტიკული ლეგიტიმაციის მექანიზმია. ეს გარემო ჩემს კვლევაში, ფართო კონტექსტით, პოსტსოციალისტური ნეოლიბერალური არეალია, ვიწრო კონტექსტით, ურბანული სივრცეები, სადაც ძალაუფლების, პრაქტიკული და იდეოლოგიური მანიფესტაცია

უპირისპირდება სოციალურ და კულტურულ მორალურობასა და ემოციურ წარმოსახვას. ხილვადობის სივრცითი კონსტრუქცია ურბანული რეჟიმების მიერ, ცხოვრების წესის ორგანიზებასთან არის კავშირში. მეხსიერების მეშვეობით კონსტრუირებული სოციალური და კულტურული გამოცდილების ურთიერთგადაკვეთა, სოციეტალური ცვლილებების ფონზე, არქიტექტურულ გარემოში ინდივიდების მიერ ინფრასტრუქტურული ობიექტების ემოციურ გააზრებას უწყობს ხელს.

ხილვადობა, როგორც პროცესი, შეხედვის და დანახულის (Looked and being looked at) ასიმეტრიულობასთანაა დაკავშირებული. ანდრეა ბრიგენტი ხილვადობას განიხილავს, როგორც სოციალურ და პოლიტიკურ კონტექსტზე დამოკიდებულ კონცეფციას, რომელსაც იგი ხილვადობის რეჟიმებს უწოდებს. ხილვადობის პროექტირების პროცესი წარმოადგენს ვიზუალურზე, სენსორულზე, შესამჩნევზე უფრო მეტს, რომელიც ცხადი ხდება, როდესაც დგება საჭიროება ვიზუალურის განხილვადებისთვის (When visual itself needs to be visibilized) (Brighenti 2010: 1-3). ხილვადობის, როგორც სოციალური კონცეფციის, მეთოდოლოგიური ანალიზი, ადამიანური პროცესების გაგების მატერიალურ და არამატერიალურ ფენომენთანაა კავშირში, რომელსაც ბრიგენტი სოციალური ქმედების ამოტვიფვრასა და პროექტირებას უწოდებს, რაც შეიძლება გაგებული იქნას, როგორც ტერიტორიულობა (Brighenti 2010: 4).

შეხედვა, ბრიგეტისთვის, აფექტური და ჰეპტიკურია (Haptic- შეხების გრძნობა, მგრძნობელობა), რომელსაც ობიექტებზე, განსაკუთრებით სხეულზე აქვს ზეგავლენა. დაჟინებული მზერა (Stare), შეხედვის ფორმა, მზერის ობიექტის რეაქციის გარეშე მიმდინარეობს, ხდება იმ პერსონის ობიექტივაცია-მარგინალიზაცია, რომელიც მზერის ინიციატორია (Brighenti 2010: 6). ეს პროცესი ძალაუფლების, კონტროლის, ცნობისა და ლეგიტიმაციის პერსონიფიცირების არგუმენტია, რომელიც კონსტრუირებული სამყაროს ორგანიზებისას, ფართო მასშტაბით იჩენს თავს. დანახვა ცოდნის მიღებასთან (ეპისტემურის ხილვად განზომილებასთან) არის დაკავშირებული (Brighenti 2010: 11).

ბრიგენტისთვის ხედვა (Vision) არის შესაძლებლობა დაინახო ობიექტთან ერთად მის ფუნქციასა და შინაარს ეხება. ხილვადის კონცეპტუალურ ოპოზიციას ქმნის უხილავის სოციალური კონცეფცია. ეს არის ისეთი რამე, რაც აქ და ახლა არსებობს ხილვასთან ერთად ან მის გარეშე (Brighenti 2010: 13-19).

ადამიანის სხეული, ბრიგენტის განმარტებით, წარმოადგენს ადგილს, სადაც ხილვადი უკიდურესად ინტენსიური ხდება. ადამიანი მიისწრაფვის სიამოვნების მიღებისკენ, სხეულის ვიზუალური ობიექტივიზაციის მეშვეობით, თუმცა სიამოვნების ისეთი კატეგორიები, როგორცაა ღირსება, თავმდაბლობა, პატივისცემა ავლენენ რეზისტენტულ ტენდენციებს ამ ტიპის ობიექტად ქცევის მიმართ (Brighenti 2010: 20). მეორე მხრივ, ბრიგენტი ასახელებს ირვინგ გოფმანისეულ სტიგმას, რომლის ფიზიკური სიმბოლო, სათავეს იღებს ნეგატიური მორალური თავისებურების მეშვეობით, რომელიც სირცხვილის, მორალური განზომილების ხილვადობასთანაა დაკავშირებული. სტიგმა, სოციალური ინტერაქციის წესებს აწარმოებს, რომლებიც არსებობენ მგრძნობელობის ნეგატიური გამოცდილების ფონზე (Brighenti 2010: 22-23).

როდესაც, ხილვადი სოციალურ კატეგორიაში შედის, საქმე ეხება ურთიერთხილვადობას (Intervisibility), რომელიც სოციალურ პროცესებში ტერიტორიულის განმსაზღვრელად გვევლინება. ხილვადობის, როგორც სოციალურის მართვა-ორგანიზება, ყურადღების ცენტრის მართვა-ორგანიზებასაც ითვალისწინებს, რადგან ხილვადი დაკავშირებული არის სუბიექტის, როგორც ასეთის, ფორმირების პროცესთან. ხილვადი სუბიექტის შექმნის პროცესს მოიცავს, რომელიც თავად ხილვადობის ურთიერთობის წარმოქმნითა და განვითარებით იქმნება. შეხედვა ძალაუფლებას მოიცავს, რაც გულისხმობს იმას, რომ ის ვინც ხედავს (viewer), დანახულზე (viewed) ზემდგომ პოზიციაში იმყოფება (Brighenti 2010: 24-27).

ხილვადობის, როგორც ჩაწერილი ინფორმაციის მქონე კულტურული ელემენტის მეშვეობით, შესაძლებელია განსხვავების დადგენა ხილვადსა და არახილვადს შორის. ამ პროცესისთვის არსებითია ტერიტორია, რათა მოხდეს მატერიალურის დეფინიცია, რომელიც სტაბილურობას ანიჭებს საზოგადო მოქმედებებს. ტერიტორია არსებობს როგორც შემკრები, განგრძობითი და მატერიალურისა და არამატერიალურის შემაპირისპირებელი. მას ახასიათებს

მოდრაობითობა და აფექტურობა. ამიტომ, ტერიტორიის შექმნა გულისხმობს საზღვრების შექმნას. ეს საზღვრები კი სოციალური ინტერაქციის ფორმები და შაბლონებია, რომლებიც აწესებს ლიმიტებს მოქმედებასა და სუბიექტებს შორის (Brighenti 2010: 42).

კონცეპტუალური ანალიზის შეჯამების მეშვეობით, ბრიგენტის ნაშრომით ვიგებთ, რომ ხილვადობა წარმოადგენს ელემენტს, რომლის ფარგლებშიც, გახილვადების (Visibilisation) და ხილვადის, როგორც პროცესის სტილი და ვარიაციები მოქმედებენ, მეორდებიან და კონტექსტუალიზდებიან (Brighenti 2010: 70).

თავი II. მორალურობის ანთროპოლოგია

ნაშრომში კრიმინალი და ადათი ველურ საზოგადოებაში (2017 [1926]), ბრონისლავ მალინოვსკი ეხება ტრობრაიანელთა ყოფას, სოციონორმატიული სისტემის შესწავლის პერსპექტივიდან. ავტორი, ისეთი ლეგალური მოქმედებების აღწერისას, როგორცაა დადანაშაულება, დანაშაულის გაცხადება, განაჩენი და ასე შემდეგ, აღნიშნავს, რომ ისინი წარმოიქმნებიან აფექტური, ემოციური უკუკავშირის შედეგად. ამ დროს ჩნდება ძალაუფლების, საზოგადოებრივი მორალური გამოცდილების შენარჩუნების მოთხოვნილება, რომელიც მიუღებელი ქცევის გამოაშკარავებას უკავშირდება. მალინოვსკისთან, მოქმედებები, რომელსაც ლეგალური შედეგები მოჰყვება, დანახულია ნორმატიული მორალის პრიზმიდან, ხოლო აფექტური მოქმედებები ცალკეულად დახასიათებული არ არის. მალინოვსკი შენიშნავს, რომ ტრობრაიანელთა ცხოვრებაში ემოციების გამოხატვა საჯარო, ცერემონიალური ცხოვრების წესის ნაწილია. ღირსეული ჯგუფის წევრი, ვალდებულია შეასრულოს მოვალეობა, არა ზებუნებრივი ჯგუფისადმი სენტიმენტების გამო, არამედ საქმიან სისტემაში ჩართულობის ვალდებულებიდან გამომდინარე, რა დროსაც თითოეული ქმედება უნდა შესრულდეს მაქსიმალური სიზუსტით (Malinowski 2017 [1926]: 59).

მალინოვსკი მორალს ლეგალური პრიზმიდან ეხება, ჩემს მიერ განხილული მორალურობა კი, ემოციური მნიშვნელობების განხილვადებასთან არის დაკავშირებული. ისინი ღირებულებების სისტემურ კატეგორიას მიეკუთვნებიან და არა ნორმებისას (იხ. Parsons 1972), ახასიათებთ პრაქტიკული დატვირთვა, ერთმანეთის მოქმედების არეალში არსებობენ და საზოგადოებაში პოულობენ სოციალურ და კულტურულ ვალიდურობას.

ვეთერელი, სმიტი და კემბელი შენიშნავენ, რომ ემოცია, გრძნობა და აფექტი სამი ტერმინია, რომელთაგან აფექტი, სხეულში და აზრებში საწყის მდგომარეობაში

რეგისტრირებული შემთხვევაა. გრძობა, სუბიექტური ფენომენოლოგიური გამოხატულებაა, ხოლო ემოცია ეხება აფექტის გამოვლინების ისეთ კულტურულ კატეგორიებს, როგორცაა მწუხარება, ბრაზი და ასე შემდეგ. აქედან ვიგებთ, რომ ემოციისა და აფექტის შესწავლით, შესაძლებელია გავიგოთ როგორ ახდენენ ადამიანები საკუთარი თავის მიკუთვნებულობას წარსულისადმი, საგნებისადმი, რწმენისადმი, ადგილისადმი, ტრადიციისა და ინსტიტუციებისადმი. მემკვიდრეობითობა, რომელიც დაკავშირებულია ემოციური გამოცდილების მეშვეობით ფორმირებულ მდგომარეობასთან, ავლენს იდენტობის, ადგილის შეგრძნებისა და განცდების ისეთ მდგომარეობებს, როგორცაა სოციალური და კულტურული შეთანხმება ან შეუთანხმებლობა (Wetherell, Smith and Campbell 2018: 6-20).

სადისერტაციო კვლევის მიმართულებას სიმბოლურ-ემოციური მორალურობა წარმოადგენს, რომელიც ყოველდღური აღქმების შედეგად, მეხსიერებითა და იდეოლოგიური გამოცდილებითაა გამყარებული და განსხვავდება ფიზიკური, სხეულებრივი ლეგალური გამოცდილებისაგან. ნაშრომში აფექტური ობიექტები (Navaro-Yashin: 2009), შეხედვა, დანახვა და ინტერპრეტაცია, პოლიტიკური ძალაუფლების გახილვადებასთან არის დაკავშირებული. მორალურობა, გაგებულია, როგორც განსხვავებული ორიენტაცია, რომელიც გადაჯაჭვულია ემოციებთან (Zigon 2008: 9). ემოციები, განიმარტება, როგორც კოგნიტურ და აფექტურ პროცესები, რომლებიც პრაქტიკაში განხორციელდება, როგორც სოციალური კატეგორიებით გარემოცული შეფასებითი ურთიერთობა, რომელიც სპეციფიკური მნიშვნელობებით ერთმანეთთან აკავშირებს მოქმედ აქტორებსა და ჯგუფებს. ემოციები, აფექტის ეპიზოდური გამოვლინებაა, რომლებიც ყალიბდებიან კულტურულად (Scheve and Slaby 2019: 4, 43-46).

სადისერტაციო კვლევაში, სოციალური მორალურობის სირცხვილის, სიამაყისა და გაურკვევლობის განცდები, წარსულთან მყარი კავშირით, ლეგალური და სიმბოლური ძალაუფლების ლეგიტიმაციის მექანიზმებს წარმოადგენენ. ეს განცდები ქალაქში იდეოლოგიებთან მიბმული წარსულის, აწმყოსა და მომავლის ალეგორიები არიან. მათ შესახებ სოციალური რეფლექსიები, აღიბეჭდება არქიტექტურულ

გარემოზე, რომელიც თავად წარმოქმნის ემოციური განცდების კულტურულ კონტექსტს.

§ 2.1. სიამაყე

სიამაყე აფექტური მდგომარეობის ერთ-ერთი ემოციური ასპექტია, რომელიც ადამიანს სტატუსი ძებნისკენ უბიძგებს. იგი დაკავშირებულია ჯილდოს მიღების ფსიქოლოგიურ მდგომარეობასთან, რათა შენარჩუნდეს მიღწეული წარმატება და გამყარდეს თვითშეფასება წარმატების შემდგომ ეტაპზე გადასასვლელად (Beall and Tracy 2010: 180). სიამაყე, როგორც მიღწეული წარმატების გამოვლენის ფორმა, ვრცელდება კულტურის ფორმებზე. სიამაყე ემოციური მდგომარეობის გამამაფრებელი განცდაა. ბიელი და თრეისი აღნიშნავენ, რომ სიამაყის გარდა არ არსებობს სხვა ემოცია, რომელსაც ძალუმს ადამიანს თავი კარგად აგრძნობინოს. სიამაყის განცდა და მისი მიღწევის სურვილი, იწვევს მიღწევების, გამძლეობისა და პოზიტიური ქცევის ცვლილებას სტატუსთან შესაბამის სფეროებში (Beall and Tracy 2010: 182).

სტეინვორთი შენიშნავს, რომ სიამაყე წარმოადგენს გრძნობას, უფრო სპეციფიკურ ემოციას, რომელიც ასევე შეიძლება იყოს, განწყობა, ხასიათის თვისება, რომელიც მიდრეკილია წარმატების ემოციური განცდისაკენ. ემოციები, როგორცაა სიბრაზე, შური, რისხვა, შიში, სირცხვილი, განსხვავდება სხვა სახის გრძნობებისგან. ისეთისგან, როგორცაა ტკივილის, სიცხისა და შიმშილის შეგრძნება და ასე შემდეგ. სიამაყის, ისევე როგორც ამ ემოციათა წარმოქმნის მიზეზი, ცნობილია იმ ადამიანებისათვის, რომლებიც ამ ემოციებს განიცდიან. არ არსებობს ემოცია მიზეზის ან ობიექტის გარეშე. ემოცია, როგორც კოგნიტური პროცესი, შეიცნობა ემოციის ობიექტის შესახებ ინფორმაციის ფლობით. შიში, ობიექტის ნეგატიური ან ცუდი ემოციის შედეგად ამოიცნობა, სიამაყე კი დადებითის ან პოზიტიურის. სიამაყე, ისევე

როგორც სხვა ემოცია, შეფასებითია, რაც კულტურულ, სოციალურ პროცესებთანაც არის დაკავშირებული (Steinvorth 2016: 10).

სიამაყის განცდას შესწევს უნარი შექმნას, გარდაქმნას ან გაანადგუროს ინდივიდი და მასთან დაკავშირებული სოციალური და კულტურული სისტემების შემადგენელი ელემენტები. მიზეზი შეიძლება ის იყოს, რომ სიამაყის გრძნობას შეუძლია აუკრძალოს ადამიანს იმ ნორმების გაზიარება, რომელიც მიუღებლად მიიჩნევა. ასევე, სიამაყე არის მოტივატორი ადამიანებისათვის ცხოვრების წესის რეფლექსიებისათვის. სიამაყე შესაძლებლობების არეალია, განსაკუთრებით ისეთის, რომელიც მე/ჩვენ-ს სხვა/სხვებისგან მიჯნავს (Steinvorth 2016: 127).

ტრობრაიანელთა შესახებ წერისას მალინოვსკიმ აღნიშნა, რომ კულას სოციალურ სისტემაში, განსაკუთრებული ადგილი უჭირავს ადგილობრივთა საქმიანობას. ეს ნიშნავს, რომ კულას სისტემაში არსებობს წარმატების განსაკუთრებული პიროვნული ძალა. ის მომდინარეობს მაგიური შეხედულებებიდან და მამაკაცები ამყობენ ამ ძალით (Malinowski 2002 [1922]: 125-126). კულას მოგზაურობის მონაწილეებში სიამაყის ემოცია ვლინდება კანოების შემქმნელის, მფლობელისა და მხილველის განცდებში. რადგან, ახალი კანოე წარმოადგენს ახალ რეალობას, რომელსაც სამომავლოდ ექსპედიციის მონაწილეთა სურვილები და სიცოცხლე დაუკავშირდება. კანოე ატარებს პერსონალურ სახელს, ხდება ინტენსიური ინტერესის ობიექტი (Malinowski 2002 (1922): 125).

ტრობრაიანული კულას ექსპედიციის კანოე ალეგორიულად თუ ქალაქის ინფრასტრუქტურაში გადმოინაცვლებს, ვნახავთ, რომ ქალაქში არქიტექტურული გარემო, რომელიც ქმნის სოციალური და კულტურული მოთხოვნილების დაკმაყოფილების ნიადაგს, წარმოადგენს სიამაყისა და ინტერესის ობიექტს, რომელზეც წარსულის, აწმყოსა და მომავლის სოციალური აღქმები და ინტერპრეტაციებია დამოკიდებული.

ჰოდსონმა, სიამაყის ემოციური განცდის შესახებ ეთნოგრაფიული მასალა შეაგროვა ორგანიზაციაში დასაქმებულებში, სამუშაო პირობების კმაყოფილების კვლევის კონტექსტში. შენიშნა, რომ სიამაყის განცდა სამსახურში ყოფნის დროს, კონტექსტის სპეციფიკასთან არის დაკავშირებული და მჭიდრო კავშირშია მიმდინარე

სამუშაო ადგილთან და მასთან დაკავშირებულ ქცევასთან. კვლევის შედეგად აჩვენა, რომ სიამაყე დავალების შესრულების შედეგად მიღებული კმაყოფილების განცდის ემოციური გამოვლინების ინსტრუმენტია. იგი სამსახურებრივი საქმიანობის შესრულების დროს, პასუხისმგებლობებისა და მოვალეობის გრძნობების ნაცვლად, დასაქმებულებში პროსოციალურ განცდებს აყალიბებს (Hodson 2007: 37-318).

სიამაყის, როგორც ემოციური მდგომარეობის შესახებ, გორდონ პულერმა იმსჯელა ალასკის ადგილობრივი მოსახლეობის მაგალითზე, რომელთანაც მკვლევარი დედის ხაზით იყო დაკავშირებული. იგი სიამაყეს, ადგილობრივების კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის მოძრაობის აღმავლობის კონტექსტში განიხილავს, რომელიც შეპირისპირებულია დედამისის ბიოგრაფიასთან. პულერისთვის დედის წარმომავლობა და კულტურული მემკვიდრეობა სირიცხვილის განცდასთან ასოცირდებოდა. ავტორმა აღნიშნა, რომ 1980-იანი წლებიდან ალასკის ადგილობრივ მოსახლეობას სწამს, რომ კულტურული მემკვიდრეობისა და იდენტობის დაკარგვა არაა საამაყო სოციალური და კულტურული პროცესი და თუ ეს ხდება, ალასკელები თვითდესტრუქციულები (ალკოჰოლზე დამოკიდებულები) ხდებიან. ხოლო, როდესაც ისინი კულტურული მემკვიდრეობის, ტრადიციის გაგრძელების შესახებ საუბრობენ, სიამაყის განცდა ეუფლებათ (Pullar 1992).

სადისერტაციო ნაშრომში, მატერიალურად კონსტრუირებული, კულტურული და სოციალური გამოცდილების ფონზე წარმოქმნილი, სიამაყის განცდის შესახებაა მსჯელობა. ესაა ემოცია, რომელიც ფოთისა და ლიეპაიას კონკრეტულ არეალებს ადამიანთა წარმოდგენაში, განსაკუთრებულად დადებით ემოციას უყალიბებს და მეხსიერებასთან, ასევე თანამედროვე კონტექსტებთან არის მიბმული. სიამაყე, ნაშრომში არაა მხოლოდ პოზიტიური მდგომარეობა, ის წარმოადგენს მელანქოლიურ ემოციასაც, რომელიც ერთდროულად ობიექტს აქცევს პროგრესის სიმბოლოდ და ასევე მეორე მხრივ ეხმაურება სირიცხვილისა და გაურკვევლობის ემოციებს.

§ 2.2. სირცხვილი

სირცხვილი მალინოვსკისთან წარმოადგენს სანქციას დანაშაულზე, რომელიც არ იწვევს დიდ ზიანს მეორე პირზე ან მის საკუთრებაზე. სასჯელის ეს ფორმა ტრობრაიანელებში გამოიხატება დაცინვითა და შერცხვენით (Malinowski 2017 [1926]: 131).

რუთ ბენედიქტმა იაპონელი მეომრების შესახებ კვლევაზე დაყრდნობით, ემოციები სხეულებრივ/ფიზიკურ ქმედებებს დაუკავშირა. მაგალითად, სირცხვილი წარუმატებლობასთან დააკავშირა, რომელიც საფუძველს იღებს იაპონური წეს-ჩვეულებებიდან. მორალის კვლევების პროცესში სირცხვილისაგან გამოიყო ღირსება და/ან დანაშაული. ემოციური გრძნობებიდან დამნაშავეობა დაუკავშირდა ინდივიდუალურ მდგომარეობას, ხოლო სირცხვილი კოლექტიურს/სოციალურს (Benedict 1974 [1946]; Doods 1951).

რუთ ბენედიქტმა იაპონელების კულტურის მორალური ასპექტები შეისწავლა მეორე მსოფლიო ომის დროს ტყვედ ჩავარდნილ იაპონელებში. ომის კონტექსტი და ბრძოლის დროს იაპონელების ქცევა მან დააკავშირა იაპონური ტრადიციების სიღრმეებთან. ბენედიქტთან ღირსება დაკავშირებულია სიკვდილამდე ბრძოლასთან, ამიტომ უიმედო შემთხვევაში, იაპონელი ჯარისკაცი სიცოცხლეს თვითმკვლელობით ასრულებს. დანებება შეუძლებელია, უღირსობად მიიჩნევა ტყვედ ჩავარდნა (Benedict 1974 [1946]: 32-33). ისეთი ემოციური მდგომარეობა როგორცაა სირცხვილი, დაკავშირებულია ტყვედ ჩავარდნის შეუძლებლობასთან, რაც გამყარებულია წინასწარი განწყობით, რომ მოწინააღმდეგეები მოკლავენ ან აწამებენ ტყვედ ჩავარდნილ პატიმარს. ტყვედ ჩავარდნის/წარუმატებლობის მორალური მდგომარეობა ბენედიქტმა ამერიკელთა მორალურ განწყობებს შეადარა. აღნიშნა, რომ იაპონელები შეურაცხმყოფლად მიიჩნევენ ამერიკელი ტყვეების თხოვნას, გაეგებინებინათ მათი ოჯახებისათვის, რომ ტყვეები ცოცხლები იყვნენ. ბენედიქტი შენიშნავს, რომ იაპონელი მებრძოლებისთვის გაუგებარი იყო, რატომ არ ჰქონდათ ამერიკელ ომის

ტყვეებს სირცხვილის განცდა ტყვეობის გამო (Benedict 1974 [1946]: 34, 84). იაპონელების ქცევა სიღრმისეულად იყო დაკავშირებული, იაპონურ სოციალურ და კულტურულ იერარქიასთან, რომელშიც იმპერატორი მიიჩნევა იაპონური იდენტობის სიმბოლოდ. ღირსება, სირცხვილი და ქცევითი პატერნები დაკავშირებულია იმპერატორის, ფეოდალების, შოგანების პატივისცემასთან და მათ სოციალურ როლთან, რაც ასევე განპირობებულია იაპონიის სულიერი ერთიანობით (Benedict 1974 [1946]: 92). სირცხვილის განმარტებისას, ბენედიქტმა შენიშნა, რომ სირცხვილი წარმოადგენს სტიმულს, მეტი ძალისხმევისათვის, ისევე როგორც, მას აქვს დამანგრეველი დეპრესანტის ფუნქციაც (Benedict 1974 [1946]: 110).

სირცხვილი იწვევს იაპონელთა ენერჯის პარალიზებას, რაც ხელს უშლის მათ, დაიწყონ ბრძოლა გადარჩენისათვის. რაც შედეგად უკიდურეს შემთხვევაში, გამოიწვევს ყველაზე აგრესიულ მოქმედებას, სუიციდს. სუიციდი, არის აქტი, პერფორმანსი იაპონელის შერცხვენილი სახელის აღსადგენად. სუიციდის სწორად ჩადენის შემთხვევაში, მოხდება ინდივიდის რეპუტაციის გასუფთავება და სახელის დამახსოვრება. აქ თვითმკვლელობა სირცხვილის მდგომარეობის საკომპენსაცია და სიამაყესთან ახდენს კატეგორიზებას. ბენედიქტი შენიშნავს, რომ იაპონელთა ეს ჩვევა, განსხვავდება ამერიკელის მდგომარეობისაგან, რომლისთვისაც სუიციდი წარმოადგებს დესტრუქციული მდგომარეობას (Benedict 1974 [1946]: 118).

სადისერტაციო ნაშრომში სირცხვილი განსაზღვრავს ქალაქის მორალურობასთან დაკავშირებულ ემოციას, რომელიც რეაქციაა კოლონიური ძალების გახსენებისა და ნეოლიბერალური განვითარების გზაზე. სირცხვილი ანთროპოლოგიაში განხილულია ღირსების და/ან დანაშაულის საპირისპირო ემოცია (Benedict 1974 [1946]; Doods 1951). იგი შეისწავლება ემოციების სოციალური და კულტურული ექსპრესიის შესასწავლად, სადაც ინდივიდუალურ ემოციად დანაშაული, ხოლო კოლექტიურად, სირცხვილი მიიჩნევა. სხვა ანთროპოლოგები (Mains 2007; Bessire 2010; Bloch 2011; MacBrien 2021) სირცხვილს განიხილავენ, სპეციფიკური კულტურული პრიზმიდან:

ლუკას ბისირიმ (Bessire 2010: 7) ჩრდილოეთ პარაგვაის აიორეოს ინდიელებში, სირცხვილის ემოცია შეისწავლა, რომელიც ამ კულტურაში დაკავშირებულია

არასასურველ შემთხვევასთან. იგი დააკვირდა ემოციურობას აიორეოელ ქალ მეძავეებში, რომლებშიც ტრადიციული მორალური კატეგორიიდან წარმოქმნილი სირცხვილის ემოცია, უპირისპირდება სასურველად ყოფნის შეგრძნებას. სირცხვილი, როგორც კულტურაზე დაფუძნებული ემოცია, უკრძალავს აიორეოელ ქალებს სხეულის გაქირავებას, თუმცა როდესაც ისინი ფაქტის წინაშე დგებიან, მეძავეები თავს იმით იმართლებენ, რომ ისინი სასურველი ქალები არიან.

ალექსია ბლოქმა (Bloch 2011: 322) სირცხვილის განცდა შეისწავლა პოსტსაბჭოთა ქალ მეწარმეებში, მისი დისკუსია ეხება საბჭოთა-სოციალიზმის ბოლო პერიოდის ემოციურ რეჟიმებს და ფორმებს, რომლებიც კაპიტალიზმის წარმოქმნა-ჩამოყალიბებას დაუკავშირდა. დანიელ მეინსი (Mains 2007: 659-673) ნეოლიბერალური უმუშევრობის განზომილებას განიხილავს ქალაქების მაცხოვრებელ ეთიოპიელ ახალგაზრდა მამაკაცებში. ავტორი დააკვირდა ისეთ განცდებს, როგორცაა: პროგრესი, მოწყენილობა და სირცხვილი. სტატუსი და სირცხვილის ემოცია ხაზს უსვამს სოციალური ურთიერთობების მნიშვნელობას დროისა და სივრცის კონცეპტუალიზებისას. ჯული მაკბრაიენი (MacBrien 2021: 463) სირცხვილს, როგორც სომატურ ემოციას, ყირგიზეთში დააკვირდა. მან შენიშნა, რომ სირცხვილის ემოციის გამოხატვას შესწევს უნარი აღკვეთოს შემთხვევის მოხდენის შესაძლებლობა. კონცეფცია განმარტებული აქვს ყოველდღიური ყოფიდან, რომელიც პროვოკაციულ მდგომარეობაში ვლინდება.

იელ ნავარო-იეშინმა (Navaro-Yashin 2009) ნგრევასთან დაკავშირებული ემოციები შეისწავლა ისტორიულ შემთხვევასთან მიმართებით. მისი ინტერესის ობიექტს წარმოადგენდა ადამიანების განცდები და ემოციები ნანგრევებად ქცეულ ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებით, რომელიც წარმოიქმნა კვიპროსში, სამხედრო ოკუპაციისა და მოსახლეობის იძულებით გადაადგილების შემდეგ. სამხედრო კონფლიქტის შემდეგ, თურქმა კვიპროსელებმა სამხედრო ხაზს გადალახეს და ბერძენი კვიპროსელების სახლებში დასახლდნენ. ცხოვრების გამოცდილება სხვის/მტრების ნანგრევებადქცეულ ინფრასტრუქტურაში უსიამოვნო ემოციებს დაუკავშირდა. ამ ნაშრომში, იელ ნავარო-იეშინი პოსტ-კონფლიქტური ინფრასტრუქტურის შესწავლაზე აკეთებს აქცენტს, რომელიც დაკავშირებულია

წინააღმდეგობა, სხვა ჯგუფის მიერ კონტროლირებული ინფრასტრუქტურის, ადაპტაციურ და წარმოსახვით ფუნქციურ ცვლილებასთან. მათი აფექტური შინაარსი გამოხატავს რეფლექსიას ენერჯისა, რომელიც მელანქოლიური ობიექტების მიერ წარმოიქმნება. აფექტურობა ნავარო-იაშინთან დაკავშირებულია სივრცესთან, იმისათვის, რომ ავტორმა შეძლოს, ნანგრევებად ქცეული ინფრასტრუქტურის, როგორც დესტრუქციის მატერიალური შემახსენებლის ეთნოგრაფიული შესწავლა. კვიპროსის კონტექსტში „ნგრევა“ ეხება ობიექტს, რომელიც დანაშაულის ჩადენისა და განცდის შედეგად წარმოიქმნა (Navaro-Yashin 2009: 3-6).

მათაის პელკმანსთან (Pelkmans 2013 a: 18) ნანგრევებად ქცევა დაკავშირებულია ყირგიზეთის დეინდუსტრიალიზებულ ინფრასტრუქტურასთან და წარსულ იდეოლოგიებთან, რომლებიც ფიზიკურად ახდენენ ნოსტალგიისა და იმედის ემოციების მატერიალიზებას. თანმხლები აფექტური ენერჯიები გამოიყოფა, როგორც ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული რეზონანსულობა.

პოსტსოციალისტური ემიგრაციისა და ნეოლიბერალური მეწარმეობის ანალიზისას, ლატვიელი ანთროპოლოგი, დასე ძენოვსკა (Dzenovska), ლატვიაში ასახელებს სიცარიელის ემოციას. ძენოვსკა აღნიშნავს, რომ თანამედროვე კაპიტალიზმი ლატვიაში არის: პოსტსაბჭოთა, ნაციონალისტური, ნეოლიბერალური და ევროპული, რომელიც ვლინდება რესურსების ფრაგმენტაციაში, ასევე კაპიტალისა და კერძო სამეწარმეო აქტივობების სიმცირეში. ლატვიელების ურთიერთობა საბჭოთა მემკვიდრეობის მიმართ, ხასიათდება რთული დამოკიდებულებებით. ერთი მხრივ, ისინი აკრიტიკებენ საბჭოთა კავშირის წარუმატებლობას. მეორე მხრივ, ახსოვთ საბჭოთა პერიოდის სიკეთეები და მათი ყოველდღიური ცხოვრების უზრუნველყოფა, რომელიც წარმოქმნის სხვაობას პოსტსაბჭოთა კაპიტალიზმის წარუმატებლობასთან. პოსტსოციალისტურ კონტექსტში, ნგრევასა და ცვლილებებს გადარჩენილები ან მისგან ნაკლებად დაზარალებულები, თავად იქცევიან დამანგრეველად. ძენოვსკა აღნიშნავს, რომ საბჭოთა მოდერნულობის ნანგრევების წინაშე, სუბიექტი თავს გაიაზრებს, როგორც თანამედროვე, დასავლური (Dzenovska 2020: 14-20).

სადისერტაციო ნაშრომში სირცხვილი ნანგრევებად ქცევის შედეგად წარმოქმნილი დისკომფორტისა და წარუმატებლობის ემოციასთან არის

დაკავშირებული. სეტა ლოუ (Low 2017: 37) მიიჩნევს, რომ სივრცითი სოციალური ინტერაქცია მოიცავს ემოციურ ურთიერთობას. სადისერტაციო კვლევაში, ემოციები, ისტორიულ შემთხვევებთან არის გადაჯაჭვული და რეაქციაა დაცულობის ან დაუცველობის, იმედის ან უიმედობის განცდებისა. კოლონიალურ ძალებთან ზღვრის გავლებით, ურბანული ინფრასტრუქტურა, რომელიც ასევე წარსულის ნგრევისა და მომავლის განვითარების წყალგამყოფს წარმოადგენს, ქალაქების მორალურობას ქმნის, სადაც ნეოლიბერალური განვითარება წარუმატებლობის განცდასთან არის კავშირში. ქალაქის მორალური ემოციები კვლევაში ნანგრევებად ქცევის იდეასთან კავშირში სირცხვილის განცდის სიმბოლიზაციას ახდენენ, რომელიც ჯაბნის განვითარების შეგრძნებას.

§ 2.3. გაურკვევლობა

სოციალურ ფსიქოლოგიაში გარკვეულობა და გაურკვევლობა გამოხატავენ ემოციებს, რომლებსაც აქვთ ძალა იმოქმედონ კოგნიტურ პროცესებზე. ისინი სოციალურად შეიძლება გამოვლინდნენ, როგორც სავარაუდო ცოდნა და წინასწარი განცდა წარსულის, მიმდინარე და მომავალი შემთხვევების შესახებ (Tiedens and Linton 2001: 974). გაურკვევლობა კავშირშია იმედთან, გაოცებასთან, შიშთან, ინტერესთან, შფოთთან და ნაკლებად მელანქოლიასთან. გარკვეულობა დაკავშირებულია რისხვასთან, ზიზღთან, ბედნიერებასთან, კმაყოფილებასთან. ნებისმიერი ემოცია, რომელიც დაკავშირებულია გარკვეულობის შეგრძნებასთან, ხელს უწყობს ევრისტიკულ გააზრებას. ეჭვის გამკლავებასთან დაკავშირებული ემოციები გვეხმარება მისი შინაარსის სისტემურ გააზრებაში (Tiedens and Linton 2001: 975).

ამ დისკუსიასთან კავშირში, ანთროპოლოგია გაურკვევლობას სოციალურ და კულტურულ პროცესებთან აკავშირებს, რომელიც დროითი, მელანქოლიური, წინასწარმჭვრეტული, ერთიანობის მრავლობით განზომილებებში ვლინდება.

ბოჰოლი (Bohol 2003) მიიჩნევს, რომ გაურკვეველობა არაპროგნოზირებადი და არარეგულირებადი განცდებით საზრდოობს. მან განმარტა გაურკვეველობის პოზიტიური ასპექტი, რომელიც „იღბალთან“ ან „ბედთან“ არის კავშირში და საპირისპიროა „რისკით“ გამოწვეული გაურკვეველობის. გაურკვეველობა, მომავლის მოლოდინებთან კავშირში, მოიცავს ცვლილებებისადმი გარკვეულობას, რომელსაც შესწევს უნარი კარგისკენ ან ცუდისკენ შეცვალოს პროცესი (Bohol 2003: 166–167).

ცხოვრების რეალურ გარემოში, საზღვარი გარკვეულობასა და გაურკვეველობას შორის იშვიათადაა მკვეთრი და ბუნდოვანება უფრო ნორმაა, ვიდრე გამონაკლისი (Bohol 2003; Anderson 2008). ანდერსონისათვის (Anderson 2008: 3) სოციალურად კონსტრუირებული რისკი და გაურკვეველობა ეხმარება ადამიანებს გააცნობიერონ ყოველდღიურობა, რომელმაც შესაძლოა ადამიანს მიანიჭოს სიამოვნება და/ან ტკივილი. ბენდიქსენი და ერიქსენი (Bendixsen and Eriksen 2018: 92) აღნიშნავენ, რომ არსებობს უსიამოვნო უფსკრული გარკვეულობასა და გაურკვეველობას შორის ლოდინის სახით, რომელიც გადატვირთულ გზაჯვარედინზე მდგომი, აფერხებს გზას აწმყოდან მომავლისაკენ.

თუნ ფონ მეიჯიმ გაურკვეველობა ერთიანობასთან კავშირში განიხილა, რომელიც წარმოადგენს „დიალოგის დამბალანსებელს“. მის ფარგლებში ინდივიდების ჩართულობა მულტიკულტურულ მოქმედებაში წარმოქმნის „დიალოგურ სელფს“. მეიჯისათვის სელფის დიალოგურობა ქმნის გაურკვეველობას, როგორც რეაქციას გლობალიზაციის მიმართ. გაურკვეველობა კუმშავს არა მხოლოდ დროსა და სივრცეს, არამედ იწვევს ნეოლიბერალიზმის გლობალურ აღზევებას, რომელიც წარსულში ტოვებს, შემოსავალისა და სამსახურის ქონის გარკვეულობას (Meijl 2008: 183).

ელის მაჰმა (2010) გაურკვეველობა ადგილის სპეციფიკური მეხსიერების ჭრილში განიხილა, რომელიც დააკავშირა ინდუსტრიულ ნგრევასთან ვოლკერ რივერსაიდის თინის ნიუკასლის სამრეწველო საწარმოს მაგალითზე. მაჰმა შენიშნავს, რომ ვოლკერში ინდუსტრიული ჩამოშლა და ეკონომიკური დაღმასვლა, დროში გახანგრძლივებული პროცესის ნაწილია, რადგან ძველი ინდუსტრიული არეალის რეგენერაციის პროცესმა, ჯერ კიდევ, ვერ მოახერხა პოსტსამრეწველო ამორტიზებული ინფრასტრუქტურის

ტრანსფორმაცია. ამიტომ, ვოლკერში წარსულის სოციალური და კულტურული მემსიერების გამო, ინფრასტრუქტურული ტრანსფორმაცია და მომავალი აღიქმება როგორც გაურკვეველი. მაჰი არეალის დაუსრულებელი ტრანსფორმაციის პრობლემად დაყენებისა და ეთნოგრაფიული ანალიზის საფუძველზე წარმოქმნილ ემოციურ განცდებს იკვლევს, სადაც გაურკვეველობა დომინანტური ემოციური მდგომარეობაა. მისთვის ინდუსტრიული ნანგრევები უფრო მეტია, ვიდრე მხოლოდ ფორმები; ისინი არიან დეინდუსტრიალიზაციის, როგორც თავად პროცესის შემახსენებლები. იგი ასკვნის, რომ ვოლკერი წარმოადგენს ისეთ არეალს, რომელიც მოქცეულია წარსულსა და მომავალს შორის. აქ აწმყო გარემოცულია წარსულით და მისგან დიდ დისტანციაზე არ იმყოფება, ხოლო მომავალი, საუკეთესო შემთხვევაში, ხასიათდება გაურკვეველობით (Mah 2010: 399–410).

მაიკლ ბურავოიმ და ქეთრინ ვერდერიმ გაურკვეველობა და იდეოლოგიური ტრანსფორმაცია, დააკავშირეს მოდერნიზაციასთან, საბაზრო და დემოკრატიულ ცვლილებებთან. ისინი აქცენტს აკეთებენ იმ სტრატეგიების შესწავლაზე, რომლებიც მაკროინსტიტუციების გაურკვეველობებთანაა დაკავშირებული და გავლენას ახდენდნენ პოსტსოციალისტური მიკროსამყაროს პრაქტიკაზე (Burawoy and Verdery 2014: 6–7).

მათაის პელკმანსმა პოსტსოციალისტური იდეოლოგიური ცვლილების კონტექსტი გააფართოვა, სადაც ეჭვი გაგებული აქვს, როგორც გაურკვეველობის განცდის ერთ-ერთი წარმომქმნელი. იგი შეისწავლის იმპლიციტურ (შინაგან) მაკონტროლებლებს, რომლებიც ეჭვს გამოყოფს მასთან დაკავშირებული ლოკუციის გაურკვეველობისაგან. ესაა ორაზროვნება, რომელიც შეიძლება იყოს გარემო ეჭვის გასააქტიურებლად (Pelkmans 2013 b: 3–4). პელკმანსს სჯერა, რომ იმედი რწმენასა და ურწმუნობას, მოქმედებასა და უმოქმედობას აკავშირებს ერთმანეთთან, რომლებიც ხაზს უსვამენ გაურკვეველობის ემოციას და წარმოქმნიან ენერგიას გადაწყვეტილების მიღების გასავითარებლად. ამავდროულად, შესწევთ უნარი, წარმოქმნან სკეპტიციზმი და ინდიფერენტულობა. იგი მიიჩნევს, რომ ეჭვი აქტიური გაურკვეველობაა, სადაც დაეჭვება დროებითი და არასტაბილურია (Pelkmans 2013 b: 15–19).

ანთროპოლოგმა თომას ჰილანდ ერიკსენმა (2018) კვლევა ჩაატარა ავსტრალიის ქალაქ გლედსტონში, სადაც სწრაფი ცვლილებები ადგილობრივთა იდენტობაზე ახდენს გავლენას. ერიკსენის თანახმად, გლედსტონის სწრაფი ზრდა საზოგადოების მორალურ განწყობებთანაა დაკავშირებული და ადამიანები, რომლებიც თავს მიაკუთვნებენ ქალაქს, ამ ცვლილებებს აღიქვამენ ამბივალენტობისა და პოზიტიურობის კომბინაციაში, რაც პესიმისტურ მდგომარეობასთანაც არის დაკავშირებული (Eriksen 2018: 49–50). გლედსტონელები გაურკვევლობასა და საფრთხეს უკავშირებენ შრომითი ბაზრის არასტაბილურობას. გლედსტონისთვის ცვლილებები და ინდუსტრიული განვითარება, მოჰყვება სოციალური სისტემისა და ინფრასტრუქტურის განვითარებას. ხოლო, როდესაც განვითარების პროცესი ეჭვქვეშ დგება, ნდობა იშლება (Eriksen 2018: 185, 218).

ერიკსენის ნაშრომის კითხვა დამეხმარა იმის გააზრებაში, რომ არა მხოლოდ ინფრასტრუქტურული ჩამოშლა, არამედ განვითარება და ცვლილებები მოქმედებენ ურბანულ გარემოში ადამიანთა ემოციურ მდგომარეობაზე. გაურკვევლობის განცდა პრაქტიკაში ვლინდება ნეოლიბერალური კაპიტალიზმის მიერ ინფრასტრუქტურის გამოყენებისა და რეფლექსირების კითხვის ნიშნის დაყენებით.

ჩემს კვლევაში, სწრაფი ცვლილება გარკვეულობის შემცირებასთანაა დაკავშირებული, სადაც სამომავლო განვითარების დაპირებები, გაურკვევლობის ლინზიდან უყურებენ მომავალს. აქ გაურკვევლობა ყოველდღიურ პრაქტიკასა და ევრისტიკულ მიდგომას მოიაზრებს, რომელიც არსებობს დეინდუსტრიალიზაციის ისტორიისა და ქალაქის მოკლევადიანი ქაოსური განვითარების წესრიგს შორის წარმოქმნილი სიცარიელით.

თავი III. ლიეპაია: ქალაქის მორალურობა

ლიეპაია შედგება სამი მთავარი არეალისაგან: ძველი ლიეპაია მდებარეობს ქალაქის სამხრეთ ნაწილში. მიმდინარე ურბანული პროექტები, ძირითადად, დაკავშირებულია ამ არეალთან, რომელიც განვითარდა ისტორიულად სავაჭრო, საზღვაო და თევზსაჭერი ინფრასტრუქტურის ბაზაზე. ძველი ლიეპაია, ახალი ლიეპაიასაგან გამოიყოფა არხით, რომელიც ბალტიის ზღვასა და ლიეპაიას ტბას ერთმანეთთან აკავშირებს. ძველი და ახალი ლიეპაიას მიჯნაზე, არხში განვითარდა საპორტო ინფრასტრუქტურა, საიდანაც ძველი ლიეპაია კულტურულ ცენტრად, ხოლო ახალი ლიეპაია ინდუსტრიულ არეალად ჩამოყალიბდა (Ozola 2019: 503-504). ქალაქის მესამე ნაწილია კაროსტა, ჩრდილოეთით. იქ რუსეთის იმპერატორმა ალექსანდრე მესამემ 1890 წელს დააანონსა სამხედრო სიმაგრის მშენებლობა (Salakantins 2008: 1-6).

1997 წელს, ოფიციალურმა ორგანოებმა შექმნეს ლიეპაიაში სპეციალური ეკონომიკური ზონა, რომელიც იმართება სახელმწიფოს, მუნიციპალური საკრებულოსა და საწარმოთა მეპატრონეების მიერ. ლიეპაიას სპეციალური ეკონომიკური ზონა, პასუხისმგებელია ქალაქის ეკონომიკურ განვითარებაზე. კომპანიებმა, რომლებსაც სურთ ლიეპაიას სპეციალურ ეკონომიკურ ზონაში ოპერირება, უნდა აიღონ ნებართვა სააგენტოსგან. ზონა მოიცავს ლიეპაიას 3979 ჰექტარ ტერიტორიას, რომელიც შედგება პორტის, მიწის, საზღვაო და სამრეწველო არეალების, აეროპორტისა და 1763 ჰექტარი კაროსტას სამხედრო პორტისა და კაროსტას არხზე გადებული ხიდისგან. საერთაშორისო კორპორაციებს სთავაზობენ დაბალ გადასახადებს, იმისათვის რომ დაარეგისტრირონ სამრეწველო საწარმოები ლიეპაიას სპეციალური ეკონომიკური ზონის ფარგლებში (<https://liepaja-sez.lv/e>).

სახელმწიფოსა და ტურისტული ორგანიზაციების მიერ გავრცელებული რუკები ქალაქის სამ ნაწილს გამოყოფს, სადაც ტოსმარეს დასახლება კაროსტასა და

ახალი ლიეპაიას შემადგენელი ნაწილებია. ინფორმანტების მიერ გამოყოფილი ქალაქის მნიშვნელოვანი არეალები მიჰყვებოდა ოფიციალურ ზონალურ დაყოფას. ჩემს მიერ ჩატარებული კვლევა, სამ არეალში მოქცეულ ურბანულ ინფრასტრუქტურასთანაა დაკავშირებული, რომელიც ხელს უწყობს სიამაყის, სირცხვილისა და გაურკვევლობის ემოციების ხილვადობას და გამყარებულია წარსული და მიმდინარე ურბანული რეჟიმების ძალაუფლების სიმბოლური ლეგიტიმაციის კონტექსტით.

§ 3.1. მორალურობის ისტორიული კონტექსტი

2023 წლის თებერვალში, პირველად ჩავედი ლატვიაში, სადაც ლიეპაიაში ვიზიტამდე, რამდენიმე დღე რიგაში გავატარე. ლატვიაში სამი თვის განმავლობაში ყოფნისას, რამდენჯერმე რიგას, ასევე სამხრეთ კურზემეს ქალაქებს (ვენცპილსი, კულდიგა) ვესტუმრე, რითაც წარმოდგენა შევიქმენი კურზემესა და დედაქალაქის ყოველდღიურობის შესახებ. ლატვიის ქალაქებში ყოფნისას შემოვიარე ქალაქის ცენტრალური უბნები, დავაკვირდი კონტრასტს ცარისტულ, საბჭოთა, და თანამედროვე არქიტექტურას შორის. ვესტუმრე საკულტო, დასასვენებელ, გასართობ დაწესებულებებს.

ლატვიის დატოვებამდე, ლატვიის ანთროპოლოგთა ასოციაციის მიერ ორგანიზებულ სემინარზე რიგაში, ბარ ბოლდერაიაში (საბჭოთა დროს აშენებულ უბანში მდებარე ალტერნატიულ საკონფერენციო სივრცეში) წარვადგინე მოხსენება სადისერტაციო კვლევის შესახებ. ჩემს მიერ განვლილი და განცდილი მომენტი რიგაში, ლიეპაიაში, კულდიგასა და ვენსპილსში დაკავშირებულია ლიეპაიას, როგორც ადგილობრივთა სიამაყის განცდის იდენტობის მატარებელ ურბანულ არეალად წარმოსახვასთან.

ლიეპაიაში ყოფნის დროს, მონაწილეობა მივიღე ლიეპაიას უნივერსიტეტისა და ლატვიის კულტურის სამინისტროს ერთობლივ პროექტში, რომელიც ერასმუს +

პროგრამის ფარგლებში შედგა. პროგრამას ერქვა Integracia ABC (ინტეგრაციას ეი ბი სი). პროგრამაში ჩართული იყვნენ ლატვიაში ჩასული ევროკავშირის არაწევრი სახელმწიფოების მოქალაქეები, რომლებსაც სურდათ ლატვიაში მუშაობის, სწავლის ან ცხოვრების უფლების მოპოვება. ტრენინგები შეეხებოდა ლატვიის კულტურის, სოციალური და საზოგადოებრივი ცხოვრების წესის შესახებ ცოდნის ამაღლებას. მსმენელები იყვნენ ლიეპაიაში მყოფი არალატვიელები, ხოლო ტრენერები, ლატვიის ინგლისურ ენაზე მოლაპარაკე შუა ხნის ასაკის მოქალაქეები. პირველი, რაც მენტორებისა და რიგის მუზეუმის საინფორმაციოსგან ლიეპაიას შესახებ მოვისმინე, იყო ფრაზა, რომ ლიეპაიელები სხვა ლატვიელებზე მეტად ამაყობენ წარმომავლობის ადგილით. იგივე დამიდასტურა კოლეგა მეცნიერმა ლატვიის უნივერსიტეტიდან, ეკონომიკის პროფესორმა ილონა ბაუმანე ვიტოლინამ და რიგის ბიბლიოთეკის თანამშრომელმა ვიქტორია პრისციკოვამ. მათ მითხრეს, რომ ლიეპაიელები ამაყობენ, რომ ლიეპაიადან არიან. როდესაც ორი ლატვიელი ერთმანეთს შეხვდება, აქედან ერთ თუ ლიეპაიადანაა, აუცილებლად ხაზს გაუსვამს თავის წარმომავლობას, რაზეც ლატვიის სხვა ადგილიდან წამოსული, ბევრს იცინის. რატომ? რა აქცევს ლიეპაიელს განსაკუთრებულად? ამ კითხვაზე პასუხის ძიებამ სიცხადე შეიტანა ჩემი კვლევის მიმართულებაში. სიამაყის განცდა, ფოთის განსაკუთრებულობის იდეის შესახებ, ჩემთვის თვალსაჩინო იყო, ისევე როგორც სირცხვილი და გაურკვეველობა, თუმცა ეს ემოციები ხელშესახები ლატვიაში ჩატარებული კვლევისა და ფოთში განმეორებითი ვიზიტის შემდეგ გახდა.

თუ მივყვები კითხვას, რა აქცევს ლიეპაიას განსაკუთრებულ ადგილად? მივალ ისეთ განცდებთან, როგორებიცაა: სიამაყე, სირცხვილი, გაურკვეველობა. სამივე ემოცია დაკავშირებულია ქალაქის სახის მორალური გააზრებასთან, რომელიც მეხსიერების შექმნისა და გადაფასების პროცესით საზრდოობს, დაქვემდებარებულია „თხრობის გამოგონების კონსტრუქციულ-ინსტრუმენტალისტურ პროექტს“ (კომახიძე 2022).

სიამაყის განცდა ლიეპაიელების წარმოსახვაში დაკავშირებულია ისტორიული თხრობის პროცესთან და ინფრასტრუქტურულად ხელშესახებ არგუმენტებთან. შედეგად, წარსულის კონსტრუირების ორ ფორმას ვხვდებით: თხრობით-

არტიკულარულად მატერიალიზებულსა და სენსორულად, ინფრასტრუქტურის მიერ, დანახვისა და გააზრების ალეგორიად ქცეულ ემოციებს.

ლიეპაიაში (ისევე როგორც ლატვიაში) ისტორიული პროცესების თანამედროვე თვალით დანახვა ლატვიური ევროპელობის ნარატივის არტიკულაციასთან არის დაკავშირებული (იხ. Dzenovska 2018). ისტორიის გააზრების ევროპული კონტექსტი, ცარისტულ და საბჭოთა იდეოლოგიებს სირცხვილის საფარველს ახვევს და თუ რაიმეთი ცდილობს წარსულის ამ მომენტიდან იამაყოს, ევროპულ იდენტობას მიაწერს.

ლიეპაიელების სიამაყის განცდის ძიებისას, ისტორიის თხრობისას ინფორმანტებმა ორი ეპიზოდი გამოკვეთეს: 1). ლიეპაია შეადგენდა კურზემეს საგრაფოს ნაწილს. 2. დამოუკიდებლობისთვის ბრძოლის დროს, ლიეპაიაში მდგომი გემი სარატოვი ქვეყნის დროებით მთავრობას, ბრიტანული პროტექტორატის ქვეშ ემსახურა. ორივე ნარატივი გამყარებულია სამუზეუმო ექსპოზიციით. ლიეპაიას მუზეუმში, კურზემეს საგრაფოს ისტორიის შესახებ ექსპონატები სიუხვით გამოირჩევა. ასევე, ლატვიის პირველი რესპუბლიკისა და დამოუკიდებლობისთვის ბრძოლის ამსახველი მასალები, წარმოდგენილია მუზეუმის მეორე სართულზე, სადაც გემი სარატოვის ამბავი დეტალურადაა მოთხრობილი.

ისტორიული პროცესების თანამედროვე პრაქტიკიდან რეტროსპექტივის დროს ჩანს, რომ სიამაყის განცდა აღბეჭდილია ქალაქის ინფრასტრუქტურის ნაწილზე, დაკავშირებულია ევროპული და ეროვნული ღირებულებების დაძველებასთან, რა დროსაც ხდება ჩემს მიერ ერიკ ჰობსმაუმის (Hobsbawm 1983) ნაშრომზე, „ტრადიციის გამოგონება“, დაფუძნებით შემოთავაზებული ტერმინის „თხრობის გამოგონების“ ინსტრუმენტალიზება, რომლითაც ტრადიციულად არსებული პრაქტიკა და მეხსიერება, იდეოლოგიურ კონტექსტს ერგება და თხრობის გამოგონების მეშვეობით, ურბანულ რეჟიმს წარსულ გამოცდილებასთან აკავშირებს (კომახიძე 2022).

ადამიანური ცხოვრების წესის იდეოლოგიურ წესრიგთან დაქვემდებარება და ისტორიული გამოცდილებით ლეგიტიმაცია, სოციალურ და კულტურულ რეფლექსიასა და რეპრეზენტაციასა ექვემდებარება. კვლევის ლატვიურ ნაწილში, ლიეპაია, როგორც ქალაქი, წარმოადგენს სოციალურ ერთობას, სადაც მეხსიერების

კონსტრუქციის ჩარჩო ევროპულობის ნარატივის რეპრეზენტაციასთანაა დაკავშირებული.

დასე ბენოვსკა ლატვიური სოფლების შესწავლის საფუძველზე, აღნიშნავს, რომ კაპიტალიზმის ისტორიული, სპეციფიკური ფორმა ლატვიის დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ წარმოადგენდა ერთდროულად პოსტსაბჭოთას, ნაციონალისტურს, ნეოლიბერალურსა და ევროპულს, ამიტომაც მოსახლეობა საბჭოთა მემკვიდრეობას არაერთპიროვნულად უყურებდა: ერთი მხრივ, ისინი საბჭოთა მოდერნულობის წარუმატებლობას აღნიშნავდნენ, ხოლო მეორე მხრივ, აფასებდნენ საბჭოთა ცხოვრების მატერიალურ სიკეთეებს, რომელთან მიმართებაშიც პოსტსაბჭოთა კაპიტალიზმი წარუმატებელ იდეოლოგიად გაიაზრება (Dzenovska 2020: 14-16).

ბენოვსკა შენიშნავს, რომ ევროპელობა, როგორც პროცესი, მიება ეროვნულობის კონტექსტს და არტიკულირდა არა ისეთ უნივერსალურ ღირებულებებში როგორცაა, თავისუფლება, დემოკრატია და ადამიანის უფლებები, არამედ ეროვნულ რიტორიკაში, რომელიც ევროპას გაიაზრებდა, სივრცეს, რომლის ფარგლებშიც ევროპელებმა შექმნეს ცხოვრების წესის ეროვნული გზა (Dzenovska 2018: 11).

ევროპულ ცხოვრების წესთან ისტორიული მეხსიერების უწყვეტობის არგუმენტს წარმოადგენდა კურზემეს საჰერცოგოს ამბავი: კურზემე იყო ლიტვის დიდი საჰერცოგოს შემადგენელი ნაწილი, რომელმაც იარსება 1562 წლიდან 1726 წლამდე. საჰერცოგო ერთადერთ დამოუკიდებელი ადრეული მოდერნული გაერთიანება იყო, რომელიც თანამედროვე ლატვიის ტერიტორიაზე არსებობდა. საჰერცოგო ბალტიელი გერმანელების მიერ იმართებოდა. 1642-1682 წლებში კურზემე სავაჭრო ურთიერთობის შედეგად გაძლიერდა. ჰერცოგმა იაკობ კეტლერმა, ატლანტის ოკეანის სავაჭრო გზებზე, კურზემეს კოლონიის დაარსება სცადა. მეჩვიდმეტე საუკუნის მეორე ნახევარში კეტლერის ხელმძღვანელობით შეიქმნა კურზემეს კოლონია მდინარე გამბიაზე, წმინდა ენდრიუს კუნძულსა და ტობაგოში. საგრაფოს საზღვაოსნო მიღწევები განდიდებული იქნა, ლატვიის პირველი რესპუბლიკის პერიოდში (1918-1940), რაც საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ საჯარო დისკუსიაში

ისევ დაბრუნდა. რის შედეგადაც თანამედროვე საჯარო დისკუსია ლატვიის ეროვნულ ისტორიასა და კოლონიურ წარსულს შორის კავშირებს ხედავს (Dzenovska 2018: 19-21).

თანამედროვე ევროპული იდენტობის ნაწილად თავის მიმკუთვნებელ ლატვიაში, ევროპის კოლონიურ ისტორიასთან კურზემეს საჰერცოგოს კავშირი, სიამაყით გადმოიცემა. ლატვიურენოვანი მიწების ტერიტორიული გაერთიანების შემდეგ, 1918 წელს გამოცხადდა ლატვიის დამოუკიდებელი სახელმწიფო. ქვეყნის მმართველობის ძირითადი პრინციპები ენთიკურ ნაციონალიზმს დაეფუძნა. პოსტსაბჭოთა ლატვიის ქვეყნისა და სახელმწიფოს დასაცავად, სახელმწიფო პოლიტიკა სიმბოლურ სამართალმემკვიდრეობას აკავშირებს პირველ რესპუბლიკასთან. თანამედროვე სახელმწიფოს დაცვის მიზნით, შემუშავებულია მკაცრი ენობრივი პოლიტიკა (Dzenovska 2018: 30-89).

ლიეპაიელები ქალაქის, როგორც კურზემეს საჰერცოგოს ისტორიულ შემადგენელ ნაწილად ყოფნით, ამაყობენ. აღნიშნავენ, რომ მეჩვიდმეტე საუკუნეში, კურზემეს ჰერცოგმა, ლიეპაიას უბოძა ქალაქის სტატუსი, რამაც ტერიტორიის განვითარება, ინფრასტრუქტურისა და სავაჭრო ურთიერთობების განვითარება გამოიწვია.

მეორე ნარატივი, რომლითაც ადგილობრივები ამაყობენ, დაკავშირებულია პირველი რესპუბლიკის პერიოდთან. ლიეპაიას მუზეუმში გამოფენილი იყო ლიეპაიაში ლატვიის დროებითი მთავრობის ექვსი თვის შესახებ წარმოდგენილი ექსპოზიცია, რომელიც ლატვიის დამოუკიდებლობის 100 წლისთავს მიეძღვნა. მუზეუმის ექსპოზიციიდან დღიურში შემდეგი სახის ინფორმაცია ჩავინიშნე:

1918 წელს 18 ნოემბერს გამოცხადდა ლატვიის რესპუბლიკის დამოუკიდებლობა, რომლის შესანარჩუნებლად ქვეყანას მოუწია მრავალი პრობლემის მოგვარება მოუწია. სამხედრო დაპირისპირებებში განსაკუთრებული როლი შეასრულა ქალაქმა ლიეპაიამ. 1919 წლის იანვარ-ივლისში, ქალაქში იყო ლატვიის დროებითი მთავრობის ორგანო. მეოცე საუკუნის დასაწყისში ლიეპაია სწრაფად იზრდებოდა და ფართოვდებოდა, როგორც სავაჭრო პორტი, ავითარებდა ინდუსტრიას, ასევე მრავალფეროვანი გახდა კულტურული ცხოვრება. პირველი მსოფლიო ომისა და გერმანული არმიის ოკუპაციის შემდეგ, ქალაქის ნაწილი

დაზიანდა, რამაც ქალაქი კრიზისამდე მიიყვანა. დამოუკიდებლობის გამოცხადებამ, მდგომარეობა უკეთესობისკენ ვერ შეცვალა. დროებითი მთავრობა ჩართული იყო საერთაშორისო საქმიანობაში. ამ პერიოდში შეიქმნა ლატვიური არმია, რომელმაც დამოუკიდებლობისთვის ბრძოლაში გაიმარჯვა. დამოუკიდებლობისთვის ბრძოლა 11 აგვისტოს 1920 წელს საბჭოთა რუსეთსა და ლატვიას შორის ხელშეკრულების გაფორმებით დასრულდა. 1919 წლის დასაწყისში ლატვიური ანტისაბჭოთა ძალები სამხრეთ კურზემეში, ლიეპაიას მახლობლად იყვნენ მობილიზებული. აქ ასევე განთავსებული იყო გერმანული ჯარების დანაყოფებიც. 6 იანვარს, როდესაც ლატვიის დროებითი მთავრობა ლიეპაიაში ჩავიდა, დაიწყო მთავრობის ფორმირება და კარლის ულმანსი აირჩიეს პირველ პრემიერ-მინისტრად. 1919 წლის 6 აპრილს მოხდა პუტჩი. ლიეპაიაში გერმანული ძალები ცდილობდნენ დროებითი მთავრობის მოცილებას. მთავრობა სამი თვის განმავლობაში ორთქლმავალ გემ „სარატოვზე“ იმყოფებოდა დევნილობაში, რომელიც იდგა ლიეპაიას პორტში ბრიტანელების პროტექტორატის ქვეშ. ნოემბერში ლიეპაია იბრძოდა რუსეთის ჯარების წინააღმდეგ, ამიტომ გემზე მობინადრე მთავრობას გერმანელებთან ურთიერთობა მოუწია. 1919 წლის ივნისში ლატვიელებმა და ესტონელებმა შეძლეს გერმანელებისგან გათავისუფლება. 7 ივლისს კი შესაძლებელი გახდა რიგაში დაბრუნება.

ისტორიული გამოცდილება, თავისუფლებისთვის ბრძოლაში ლატვიის გამძლეობა, ლიეპაიელებში განსაკუთრებული სიამაყის განცდას განაპირობებს. ისინი ამყობენ რომ მათი არმიის მეთაური, ოსკარს კალპაკსი, გარდაცვალების შემდე, ლიეპაიაში იყო დაკრძალული. ამყობენ ლიეპაიაში დროებითი მთავრობის შვიდთვიანი მმართველობით და შეტანილი წვლილით ლატვიური სახელმწიფოს ჩამოყალიბებაში.

§ 3.2. არქიტექტურა ქალაქის ცენტრში

ქალაქის ცენტრალური ნაწილი, ძველი ლიეპაია (VecLiepāja) მდებარეობს სამხრეთით. ესაა არეალი, სადაც ისტორიული არქიტექტურა განვითარდა. მეთექვსმეტე საუკუნეში კურზემეს გრაფმა ქალაქის ცენტრში ააშენა წმინდა ანნას

პროტესტანტული ეკლესია. ქალაქის ძველ ნაწილში ვითარდებოდა სანაოსნო და ეკონომიკური მიმოცვლა, რასაც, 1626 წელს ლიეპაიას ქალაქად გამოცხადების შემდეგ, მოჰყვა საპორტო არხისა და სანაოსნო საქმის განვითარება. 1758 წელს, ქალაქის ცენტრში დაარსდა წმინდა სამების ეკლესია. ქალაქის ამ ნაწილში არის ისტორიული ბაზარი, ადმინისტრაციული ნაგებობები. გამოირჩევა მოკირწყელებული ქუჩებით, ხისა და აგურის ორნამენტირებული შენობებით, უხვადაა ბერჩის არტნოვოს სტილის შენობები. ქალაქს, რომელიც საჰერცოგოს დროს, გერმანულენოვანი მმართველების დაქვემდებარებაში იყო, ლიბაუ ეწოდებოდა. 1795 წლიდან ქალაქი რუსეთის იმპერიის ადმინისტრაციაში შევიდა, შედეგად მას ლიბავა ეწოდა. ნაპოლეონის მეზომოლებმა, 1812 წელს, ლიეპაიას არხზე ხიდი გასდეს, რომელიც შტორმის შედეგად დაზიანდა. 1821 წელს ხიდი აღდგა, რასაც მოჰყვა საინდუსტრიო მრეწველობის განვითარება. მეცხრამეტე საუკუნის მეორე ნახევრიდან ქალაქში საცხოვრებელი კომპლექსები გამოჩნდა. 1878 წელს საპორტო არხი განახლდა, რომელზეც 1881 წელს რკინის ხიდი აშენდა. მეორე მსოფლიო ომის დროს ქალაქი საბჭოთა, ნაცისტური და ისევ საბჭოთა ძალების დაქვემდებარებაში იყო. ომის შედეგად ზიანი მიაღწია ცენტრალურ არეალს, რომელიც საბჭოთა პერიოდში მოდერნიზდა და სტალინური და ხრუმჩოვის პერიოდების არქიტექტურა შეემატა. მოგვიანებით, საცხოვრებელი კომპლექსებით, არეალი კიდევ უფრო სამხრეთით გაფართოვდა (იხ. Ozola 2019: 483-505).

ედგარსმა ერთ-ერთმა ადგილობრივმა, სტუდენტმა ლიეპაიას უნივერსიტეტიდან, ჩემთან ერთად ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში სიარულისას თქვა, რომ ლიეპაიაში შვედი, გერმანელი, რუსი, საბჭოთა დამპყრობლების დომინირების დროს, მათი არქიტექტურა გამოიყენებოდა ჩაგრული ლატვიელებისთვის იმის საჩვენებლად, თუ ვის ხელში იყო ძალაუფლება, ხოლო საწყალი დაპყრობილი ლატვიელები შეუხედავი, დაბალი ხარისხის შენობა-ნაგებობებში ცხოვრებისთვის იყვნენ განწირული.

Lielas Dzintars - დიდი ქარვა, ლატვიური იდენტობის ერთ-ერთი მთავარი გამომხატველი სიმბოლოა ქალაქ ლიეპაიაში. ქალაქში ინფორმანტებისგან ორ აბსტრაქტულ ამბავს მოისმენთ ლიეპაიასთან დაკავშირებით: 1). ქარვა ლატვიური და ბალტიური იდენტობის ნაწილია, იგი მიმოზნეულია ლიეპაიას ზღვის სანაპიროზე,

რომლის მოსაგროვებლადაც ადგილობრივები შესაბამის ამინდსა და დროს ელოდებიან თითქმის ყოველ დღე. 2). ლიეპაია არის ქალაქი, სადაც ქარი დაიბადა. ორივე მარკერი ასახულია ქალაქის ინფრასტრუქტურაში, რომლის მთავარ სავიზიტო ბარათს ცენტში მდგარი შუშისა და რკინის კონსტრუქცია, „დიდი ქარვა“ განასახიერებს. დიდი ქარვის ელექტრონული გვერდი იტყობინება, რომ ლიეპაიას საკონცერტო დარბაზი მულტიფუნქციური სახელოვნებო ცენტრია, რომელსაც აქვს ეროვნული და ევროპული მნიშვნელობა (<https://lielaisdzintars.lv/lv/par-mums/koncertzale/apakslapa/lielais-dzintars>).

საკონცერტო დარბაზი გაიხსნა 2015 წელს. მას აქვს 1016 დასაჯდომი და იშვიათი აკუსტიკა. ნაგებობა შედგება მთავარი დარბაზისაგან, პატარა საორკესტრო დარბაზისაგან, სარეპეტიციო ოთახებისა და ხმის ჩამწერი სტუდიისაგან. 2003 წელს კომპანია ფოლკერ გინკემ მოიგო საერთაშორისო არქიტექტურული ტენდერი, რომელიც მიზნად ისახავდა ახალი კულტურული ცენტრის მშენებლობას ბალტიის ზღვის ტრადიციულ სანაოსნო არეალში. დიდი ქარვა, წარმოადგენს მონოლითურ, კონუსის ფორმის ნაგებობას, ქარვის ფერი გამჭვირვალე ფასადით, რომელიც მოიცავს ბეტონის სტრუქტურის არარეგულარულად გადახურულ კონსტრუქციას. ნაგებობა აშენებულია ქალაქის ყველაზე მნიშვნელოვანი არქიტექტურული ლანდშაფტის ცენტრში. საკონცერტო დარბაზის აკუსტიკა მიუნხენის Karlheinz Müller/Müller-BBM-ისა და Volker Giencke-ს ერთობლივი კონცეფციით შემუშავდა, ეფუძნება ოვალურ, ტერასისებრ კონცეფციას. სახურავზე არის თოთხმეტი სარკისებური დამასრულებელი რეფლექტური მილი, რომლითაც საკონცერტო დარბაზში შედის მზის სხივები. განათება მთავარ როლს ასრულებს დიდი ქარვის ფასადის ფორმირებაში. ფოლადის კონსტრუქცია შერწყმულია მასზე მიმაგრებულ ქარვისფერ მინასთან. ღამით შენობა იქცევა მანათობელ ნაგებობად, რაც მის ფუნქციურ დატვირთვას გასაგებს ხდის. დღის განმავლობაში, შენობის გარე მინა ნათდება მიმდებარე არეალის შესაფერის ფერებში. არქიტექტურულად და შინაარსობრივად, სიმბოლური ეფექტი ხაზს უსვამს „დიდი ქარვის“ ქალაქთან კავშირს, რაც თანამედროვე ლიეპაიას სავიზიტო ბარათად მიიჩნევა (<https://www.archdaily.com/777207/great-amber-concert-hall-volker-giencke>).

კომპანია ქალაქს მოიხსენიებს როგორც ადგილს, სადაც ქარი დაიბადა. აღნიშნავს, რომ მისი პორტში თავმოყრილია წარსულის მნიშვნელოვანი მომენტები. ეს პორტი ინახავს არა მხოლოდ ქარვის წარმოების ამბავს, არამედ წარმოადგენს ბალტიის რეგიონის მუსიკისა და საშემსრულებლო ხელოვნების ცენტრს. აქ ტარდება Liepājas Dzintars (ლიეპაიას ქარვა) ლატვიის ყველაზე დიდი როკ ფესტივალი. აქაა ბაროკოს სტილის წმინდა სამების ეკლესია მექანიკური ორგანით, რომელიც ერთ-ერთი უდიდესია ევროპაში. ლიეპაიას ჰყავს ერთადერთი უძველესი სიმფონიური ორკესტრი ბალტიის რეგიონში, რომელიც 1881 წელს დაარსდა. ვოლკერ გინკეს საპროექტო ტექსტში ნათქვამია, რომ ეკონომიკური სირთულეების მიუხედავად, „დიდი ქარვის“ აშენება საბოლოოდ ამართლებს ლატვიელი ხალხის კულტურულ ტრადიციებსა და სიამაყეს, ასევე მათ სურვილს განავითარონ ისინი და გახადონ ხელმისაწვდომი მუსიკითა და არქიტექტურით დაინტერესებული ადგილობრივებისა და ვიზიტორებისათვის (<https://www.archdaily.com/777207/great-amber-concert-hall-volker-giencke>).

ევროპული კომისიის 2018 წლის ანგარიშის თანახმად, ლიეპაიას საკონცერტო დარბაზის დახმარებით, ტურისტების რაოდენობა ქალაქში 30 პროცენტით გაიზარდა. ანგარიშში წერია, რომ ნაგებობა აშენდა ევროკავშირის მხარდაჭერით, რასაც მოჰყვა ახალი რესტორნების, დასასვენებელი არელებისა და ინფრასტრუქტურის მოწყობა. ნაგებობა გახდა ლატვიის რეგიონში ერთ-ერთი ყველაზე ძველი სიმფონიური ორკესტრის, ხელოვნების გალერეის, ლიეპაიას მუსიკის, ხელოვნებისა და დიზაინის სკოლის სახლი. ნახსენები იყო საკონცერტო დარბაზის შესახებ მოსახლეობის აზრიც, რომლის თანახმადაც, „დიდი ქარვა“ ადგილობრივებს ძალიან დიდ და ძვირ ნაგებობად მიაჩნიათ (Dimitrova 2018).

ლიეპაიას საკონცერტო დარბაზის შესახებ, ლიეპაიაში ჩემს ვიზიტამდე შევიტყვე. ქალაქის შესახებ ინტერნეტში განთავსებული საცნობარო და ტურისტული გვერდები, დამთვალეირებლის ყურადღებას, ამ კონსტრუქციისაკენ აპყრობდა. რიგაში ვიზიტისას, ლატვიის ეროვნული ბიბლიოთეკის თანამშრომლებმა მითხრეს, რომ საკონცერტო დარბაზები რეგიონული პროექტების შემადგენელი ნაწილია. რიგაში საკონცერტო დარბაზი არ არის, ამიტომ კონცერტებზე დასასწრებად

რიგელები ქალაქგარეთ, მათ შორის ლიეპაიაში გადიან, რამდენიმე დღე რჩებიან და ფულს ხარჯავენ. რეგიონულმა საკონცერტო დარბაზებმა, ამ მხრივ ხელი შეუწყო შიდა ტურისტული გადაადგილების განვითარებას. თანამედროვე ტურისტული მიმართულების პარალელურად, ადგილობრივებისთვის საკონცერტო დარბაზი ყოველდღიური საჯარო სივრცის მოხმარებისა და აღქმების არეალშია მოქცეული და ქალაქის ემოციური რეფლექსიების ერთ-ერთი ადგილია.

მონტამ, ორმოცდათ წელს გადაცილებულმა ინფორმანტმა ქალმა, რომელიც არასამთავრობო სექტორშია ჩართული, ჩემთან საუბრისას საკონცერტო დარბაზი ქალაქის „გიგანტური“ ისტორიული პრეცედენტების კონტექსტში განიხილა. თქვა, რომ ლიეპაია პრეცედენტების ადგილია: აქ არის უდიდესი კაროსტას სამხედრო ინფრასტრუქტურა, რომელიც ყველაზე დიდ ინვესტიციად მიიჩნევა ბალტიის რეგიონში, ასევე მეტალურგიული ქარხანა, რომელიც ბალტიისპირეთის უდიდესი საწარმო იყო საბჭოთა პერიოდში, წმინდა ნიკოლოზის მართლმადიდებელი ეკლესია, რომელიც ასევე უდიდესია და კიდევ უნიკალური ორგანი, რომელიც წმინდა სამების პროტესტანტულ ეკლესიაშია. ასევეა საკონცერტო დარბაზი, რომელიც გამოიყურება როგორც უზარმაზარი და უპრეცედენტო.

ანდრესმა, 55 წლამდე მამაკაცმა, საკონცერტო დარბაზი მონტას მსგავსად, ინფრასტრუქტურული მასშტაბის კონტექსტში დაახასიათა. თქვა, რომ საკონცერტო დარბაზის ნაცვლად, მანამდე კინოს შენობა იყო, რომელიც ძველი ნაგებობა იყო. მისი გადარჩენა შეიძლებოდა, თუმცა მუნიციპალიტეტის ხელმძღვანელობამ არ შეინარჩუნა, სამაგიეროდ ახალი საკონცერტო დარბაზი ააშენეს კლასიკური მუსიკისა და ადგილობრივი ორკესტრისათვის. მისთვის საკონცერტო დარბაზი ძველი ტრადიციების გაგრძელებასთან არის დაკავშირებული, რაც გულისხმობს ქალაქს უნიკალურ კლასიკურ და როკ მუსიკის ტრადიციებს. მან თქვა:

„თუ შეხედავ შენობას, შეამჩნევ რომ გადახრილი ფორმისაა. ეს ქართან არის კავშირში. მიიჩნევა, რომ ლიეპაიაში დაიბადა ქარი, ამ ქარის გავლენის ქვეშ ახალი შენობაც მოექცა. იმის გამო, რომ ეს ლიეპაია არის ადგილი უპრეცედენტო, უზარმაზარი შენობების, ისტორიებისა და გადმოცემების, ადგილობრივები ვამაყობთ ჩვენი ქალაქით. თუმცა, მიმაჩნია, რომ ამხელა საკონცერტო დარბაზის ქონა ქალაქს არ

სჭირდებოდა. მაგრამ ხელისუფლებიდან თქვეს, რომ უნდოდათ რაღაც ახლის შექმნა და გააკეთეს. ამხელა შენობის შენახვა ცოტა არ ჯდება“.

ანდრესის ნათქვამში, არქიტექტურული და ესთეტიკური სილამაზით გამოწვეული სიამაყე, რომელიც გამყარებულია ისტორიული გამოცდილებით, ეკონომიკურ ფაქტორს უპირისპირდება, რაც მასშტაბური ინფრასტრუქტურის ფუჭად შენახვის (კაროსტა, მეტალურგიული ქარხანა და ასე შემდეგ) გამოცდილების მახსოვრობასთან არის დაკავშირებული.

იევა, ჩემი ერთ-ერთი ინფორმანტი (40 წლამდე ქალი) აქტიურადაა ჩართული ქალაქის სოციალურ და კულტურულ წამოწყებებში. მან საკონცერტო დარბაზის შექმნის მისეული ამბავი დეტალურად გაიხსენა. თხრობა, საბჭოთა პერიოდის არქიტექტურული ნაგებობების ცვლილების შესახებ მოყოლით დაიწყო. თქვა, რომ საკონცერტო დარბაზის მშენებლობის პროცესი რთულად წარიმართა, რადგან მანამდე დიდი ქარვის ადგილას საბჭოთა შენობები, ასევე კინოს ნაგებობა იყო, რომელიც 1960-1970-იან წლებში აშენდა. მისთვის კინოს შენობა „საშინელი და სირცხვილის მომგვრელი შესახედაობის“ საბჭოთა ნაგებობა იყო. მან თქვა, რომ შენობა გამოუსადეგარი იყო და იმიტომ დაანგრის, რითაც ქალაქის ცენტრს მონსტრი მოაშორეს:

„ჩვენ გვაქვს პირველი ლატვიური დრამის თეატრი, ორკესტრი და ბევრი სხვა რამ, რაც კულტურასთან არის დაკავშირებული. ჩვენ ბოლო ასი წლის განმავლობაში გვესაჭიროებოდა საკონცერტო დარბაზი. არ ვართ დიდი ქალაქი, მაგრამ რეგიონული მნიშვნელობის ქალაქია ლიეპაია. ამ საჭიროებას, დაემატა ისიც, რომ სახელმწიფომ დაიწყო საკონცერტო დარბაზების მშენებლობის იდეის მხარდაჭერა და ლიეპაიამ წარადგინა გეგმა, რომელიც მოიაზრებდა იმაზე უფრო დიდ საკონცერტო დარბაზს, ვიდრე დღეს არის“.

იევამ აღნიშნა, რომ პირველი გეგმის თანახმად, ქარვასთან ერთად უნდა აშენებულიყო მეორე შენობა მის გვერდით, რომლებიც ერთმანეთთან ხიდით იქნებოდნენ დაუკავშირებული. თუმცა ეკონომიკური კრიზისების და არალეგალური მოქმედებების გამო ბიუჯეტი შემცირდა.

„ეს შენობა ქალაქის სიამაყეა. ქარვა ლატვიური ბუნებრივი რესურსია, თვითონ არის სიმბოლო. ხალხს, თავდაპირველად არ მოეწონა მისი არქიტექტურა, ასევე არ იყო კარგად ნაგები, წარმოიქმნა ტექნიკური ხარვეზები. ამ ტექნიკური ხარვეზებისა და ჩანაფიქრების გაუმართლებლობის გამო, დიდი დრო დასჭირდა ხალხს, რომ შენობას შეჰგუებოდა და აღექვა, როგორც ქალაქის სავიზიტო ბარათი. საბოლოოდ საკონცერტო დარბაზმა გაიმარჯვა ცუდი კომენტარების საპირისპიროდ. არ აქვს მნიშვნელობა ვინმეს მოსწონს თუ არა, მთავარია, რომ ვიზუალურად არის შესამჩნევი და გარეგნულად მუშაობს ხალხზე. ამ შენობას შინაარსობრივი ნაწილის გაძლიერება სჭირდება. ესაა თანამედროვე ევროპული კულტურის თვალსაჩინო მაგალითი ქალაქში“.

ლიეპაიას მუნიციპალიტეტის წარმომადგენელს, რომელიც ქალაქის განვითარების პროექტებშია ჩართული, ვთხოვე ცენტრალური არეალის შესახებ მისი მოსაზრების გაზიარება. ორმოცდაათ წლამდე მამაკაცმა აღნიშნა, რომ ადგილი სადაც საკონცერტო დარბაზია, ლიეპაიელებისათვის არის ისტორიული ქალაქი: აქაა ისტორიული გიმნაზია, არტნოვოს ტიპის არქიტექტურა, რომელიც ცნობილი არქიტექტორის ბერჩის მიერ დაპროექტდა, აქაა ისტორიული ბაზარი, საკონცერტო დარბაზის გვერდითაა სასტუმროები (Promenade და Fountain), რომლებიც ადრე უსახური საწყობები იყო და ახლა გადაკეთდა. ამ ნაგებობებს დაემატა შუშის კონსტრუქციები და ქალაქს მიმზიდველობა შემატა. მან თქვა, რომ ქალაქის ამ არეალის რეკონსტრუქცია ლიეპაიას ისტორიული იდენტობის ახლებური წარმოჩენის მაგალითია, რომლის ნაწილსაც საკონცერტო დარბაზი წარმოადგენს.

დიდი ქარვის შექმნის პროცესის უკან, ხანგრძლივი ინფრასტრუქტურული პრობლემების მოგვარების ეტაპია, რომელიც დაახლოებით 15 წელი გაგრძელდა. 2005 წელს, კონსტრუქციის აშენების გეგმა და შემსრულებელი არქიტექტურული კომპანია გამოვლინდა, ხოლო მშენებლობა 2013 წელს დაიწყო. საკონცერტო დარბაზის ადგილას, მიტოვებული კინოს ნაგებობის გარდა, საცხოვრებელი სახლებიც იყო, რომელთა დემონტაჟის საჭიროებაც გახდა. მოსახლეობის დარწმუნებას დაახლოებით ათი წელი დასჭირდა, იმისათვის რომ კონსტრუქციის მშენებლობა დაწყებულიყო.

2015 წელს საკონცერტო დარბაზის მშენებლობა დასრულდა, თუმცა ეს არ იყო იმ მასშტაბის, როგორც ჩაფიქრებული იყო. მან თქვა:

„საბოლოოდ ქალაქში შეიქმნა მაღალი ხარისხის საკონცერტო ინფრასტრუქტურა. საკონცერტო დარბაზი არის კულტურული ჰაბი, რომელიც აჩვენებს, რომ არამარტო ბიზნესიდანაა შესაძლებელი სარგებლის მიღება, არამედ კულტურიდანაც. კულტურის გარეშე ეს ქალაქი იქნებოდა იმპულსური. ამიტომ, უნდა შევქმნათ ქალაქში ბალანსი კულტურასა და ბიზნესს შორის“.

მან ასევე მოქალაქეთა აღქმების შესახებ გამოთქვა მოსაზრება. თქვა, რომ ბევრ ადგილობრივს არ მოსწონდა საკონცერტო დარბაზი და სჯერა რომ კიდევ იქნებიან ადამიანები, ვისაც არ მოსწონს დიდი ქარვის შენობა, მაგრამ ეს აღარ არის მნიშვნელოვანი, რადგან საკონცერტო დარბაზი ქალაქის სავიზიტო ბარათად იქცა.

„პერსონალურ დამოკიდებულებას გეტყვი, რომ ესაა მხოლოდ შენობა. მხოლოდ ნაგებობას არ შეუძლია განსაზღვროს ქალაქი. ყველაზე მნიშვნელოვანი არის, შენობის შიგთავსი, ენერჯია და ფილოსოფია მის გარშემო. დიახ, საკონცერტო დარბაზი ლამაზი შენობაა, მაგრამ მის უკან მთავარი ისტორიაა. დღეისათვის, ეს შენობა ყველაზე მარტივად მისაგნები ნაგებობაა. როდესაც ადამიანები ამბობენ სად უნდა შეხვდნენ ქალაქში, იტყვიან დიდი ქარვის მიმდებარე ტერიტორიას, რაც ამ შენობას ყველასთვის ნაცნობად აქცევს“.

ლიდამ 70 წელს გადაცილებულმა რუსულენოვანმა ქალმა კაროსტადან მითხრა, რომ ის პირადად არასოდეს ყოფილა საკონცერტო დარბაზში, შორიდან დაუნახავს, ჩაუვლია, მაგრამ არასდროს დასწრებია კონცერტს, იმიტომ რომ მისთვის ფასები ხელმისაწვდომი არაა. 40 წელს გადაცილებულმა კაცმა, ყოფილმა სამხედრო მოსამსახურემ, მისი საკონცერტო დარბაზთან დაკავშირებული გამოცდილების შესახებ ისაუბრა და შეეცადა ლიდას მსგავსად იმ ინფორმანტების მდგომარეობა აეხსნა, რომლებიც საკონცერტო დარბაზში არასოდეს ყოფილან. თქვა, რომ იგი ერთ-ერთ ადგილობრივ არჩევნებს აკვირდებოდა. ქალაქში მისი სადამკვირვებლო უბანი გახსნილი იყო საკონცერტო დარბაზში. ხმის მისაცემად მოდიოდნენ ადამიანები მიმდებარე უბნებიდან. საკონცერტო დარბაზი სამი წლის გახსნილი იყო და ამბობდნენ, რომ ხმის მისაცემად მისული ამომრჩეველის დიდი ნაწილი, პირველად

შედიოდა შენობაში. ეს პირველი ვიზიტი არა კონცერტზე დასასწრებად, არამედ ხმის მისაცემად იყო. მან აღნიშნა, რომ სპეციფიკური კლასიკური წარმოდგენები არ არის ყველასათვის, ბევრი ადგილობრივი საერთოდ ვერ ხვდება რა ხდება შიგნით. მან განმარტა:

„იდეა კარგია, თუმცა ჩანაფიქრი არ განხორციელდა ისე, როგორც თავიდან უნდოდათ. დიდი რაოდენობით თანხა იყო ამ შენობის უკან, რომლის უმეტესი ნაწილიც, სადღაც გაქრა. შედეგად მივიღეთ ბევრი უხარისხო დეტალი. პროექტი ბოლომდე არ განხორციელდა იმ მასშტაბით, როგორც უნდა ყოფილიყო. კონსრუქცია ერთიანად უნდა ყოფილიყო ქარვის მსგავსი, მაგრამ საბოლოოდ რაღაც სხვა მივიღეთ. კი, ასეთი შენობები ქალაქის მნიშვნელობას ცვლის, თუმცა ხარვეზებიც თავის კვალს ტოვებს. ვის ჯიბეში როგორ განაწილდა რაღაც, მთლიანად საკონცერტო დარბაზის საბოლოო იერსახეზე მეტყველებს“.

ერთ-ერთ ინფორმანტ ქალს, რომელიც ჩართულია ქალაქის სოციალურ აქტივობებში საკონცერტო დარბაზში გატარებული დღის აღწერა ვთხოვე, ასევე ვთხოვე ეთქვა, რამდენად კომფორტულად გრძნობდა იგი თავს, როდესაც კონცერტს ესწრებოდა დიდ ქარვაში. თქვა, რომ ნაგებობა დიდია, მაგრამ ფუნქციურად არ არის მაყურებელზე გათვლილი. მაგალითად, ყოველთვის უჭირს იპოვოს საპირფარეშო. სართულები არეულია, გადახრილი შენობაა და ამის გამო ერთი მხარე ხუთი სართულია, მეორე მხარე შვიდი, ხშირად უჭირს საკონცერტო დარბაზში შესასვლელის პოვნა. მუნიციპალიტეტმა შექმნა ქალაქში ახალი ნაგებობა, რომელიც თანამედროვე ღირებულებების გამოხატავს, მაგრამ ეს შენობა ადგილობრივებისთვის მხოლოდ კაშკაშებს.

„ყველასათვის ხელმისაწვდომი არ არის, არ მგონია რომ ადგილობრივებისთვის იყოს გათვლილი, რადგან ეს არის მდიდრული შენობა. როდესაც ვლაპარაკობთ ქალაქის სავიზიტო ბარათზე, ის უნდა იყოს ხელმისაწვდომი ყველასათვის. კი, დახვეწილ სიმბოლოდ ჩანს, მაგრამ ის ვერ ეხმარება ქალაქში მცხოვრებ უმცირესი შემოსავლის მქონე ადამიანებს. დიზაინი და ამბიციები შესანიშნავია, მაგრამ არ მგონია რომ ეს შენობა ყველასათვისაა. გააღებენ მუზეუმის ღამეს შენობას და უშვებენ დამთვალიერებლებს უფასოდ, მაგრამ იქ ამ დროს არც კონცერტია, არც წარმოდგენა“.

აკსელს 30 წლამდე მამაკაცს, როგორც ხელოვანს, საკონცერტო დარბაზის პროფესიული მნიშვნელობის შესახებ ვკითხე. მაინტერესებდა მისთვის, რა ემოციურ განცდებთან ასოცირდებოდა დიდი ქარვის შენობა. თქვა, რომ შენობას მისთვის განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს, რადგან სამუსიკო სკოლა დაამთავრა. 2005-2006 წლებში, როდესაც ამ შენობის აშენება გადაწყდა მეექვსე კლასში იყო. სამუსიკო სკოლაში სწავლობდა, როდესაც მასწავლებლისგან გაიგო დიდი ქარვის პროექტის შესახებ. „წაგვიყვანეს სკოლის მოსწავლეები და საძირკველში ქვები დაგვაწყობინეს. ეს ალბათ რიტუალივით იყო, რომ მომავალი თაობა ემოციურად დაკავშირებული გამხდარიყო ახალ შენობასთან“. აკსელსმა ქვა კი დადო ფუნდამენტში, მაგრამ შენობის დასრულებას ბოლო არ უჩანდა, დიდი ქარვის მშენებლობა მთელი მისი ბავშვობა გაგრძელდა. ახსოვს, რომ ბავშვები საკონცერტო დარბაზის შეჩერებული მშენებლობის დროს, საძირკველზე სკეიტბორდებით სრიალებდნენ.

„ოცნება იყო შენობის დასრულება, მაგრამ საკონცერტო დარბაზს ვერ ვხედავდით. როდესაც სკოლა დავამთავრე და სასწავლებლად რიგაში გადავედი, გავიგე, რომ საბოლოოდ მშენებლობა დასრულდა. ძალიან გახარებული ვიყავი, როგორც სამუსიკო გუნდის მომღერალი, რომ ქალაქის მუსიკალური ტრადიციების აღიარება შესაძლებელი გახდებოდა. არქიტექტურულად ექსტერიერი ძალიან ლამაზი და მასიურია. კონცერტის დროს, საღამოობით წითელი ქარვა ძალიან ლამაზია“.

საკონცერტო დარბაზი ქალაქის ცენტრში, ქალაქის თანამედროვე კაშკაშა იდეოლოგიურ წესრიგს გამოხატავს, ერთი მხრივ თუ ფორმირდება, როგორც თანამედროვე არქიტექტურა, ისტორიული ტრადიციების გაგრძელება, კულტურული სფეროდან მაქსიმალური ეკონომიკური სარგებლის შემომტანი დაწესებულება, რაც სიამაყის განცდასთან არის ასოცირებული, მეორე მხრივ ნეოლიბერალური იდეოლოგიის წარუმატებლობის სიმბოლურ პროექტირებასაც ახდენს. მისი მდიდრული იერი, ქალაქის მცირეშემოსავლიანი მოსახლეობის მიმართ, სიმბოლურ კომპენსირებას ვერ ახდენს და მოსახლეობის ნაწილში ნეოლიბერალური ურბანული უსამართლობის შემახსენებელია.

§ 3.3 საინდუსტრიო არეალი

ქვეთავში განხილული მასალა ინდუსტრიულ ინფრასტრუქტურას ეხება, რაც გაურკვევლობის სოციალური და კულტურული ემოციების წარმოქმნასთან არის დაკავშირებული. ესაა ინფრასტრუქტურა, რომელიც ბერლინის კედლის დანგრევის შემდეგ, პოსტსოციალისტურ ცენტრალურ და აღმოსავლეთ ევროპაში, ნეოლიბერალური წესრიგის ნაწილად იქცა. ინფრასტრუქტურა, რომელიც ჩემს მიერაა წარმოდგენილი დაკავშირებულია განვითარების ან ინფრასტრუქტურის მოშლით გამოწვეულ ისეთ სოციალურ ემოციასთან როგორცაა სიამაყე, სირცხვილი და გაურკვევლობა. კვლევაში წარმოდგენილია ინფრასტრუქტურის სოციალური და კულტურული წარმოსახვა, ლიეპაიას მეტალურგიული ქარხნის ეთნოგრაფიული ანალიზის მაგალითზე, რომელიც იქცა ქალაქის სავიზიტო ბარათად მისი განვითარებისა და ამორტიზების პროცესში.

კომუნისტური პარტიის მოშლისა და ნეოლიბერალიზმის აღმავლობის გამო, საწარმო ინფრასტრუქტურა, რომელიც სხვადასხვა იდეოლოგიურ რეჟიმებს უზამდა მხარს, ნეოლიბერალური პრივატიზაციის პროცესში ვერ ადაპტირდა ეკონომიკურ და პოლიტიკურ წესრიგთან. ჩემი მიზანია, წარმოვაჩინო, როგორ ახდენს მატერიალური ინფრასტრუქტურა, მიმდინარე სოციალური და კულტურული პროცესების რეფლექსიას, ასევე როგორ არის გააზრებული წარსული იდეოლოგიები იმ საწარმოს მეშვეობით, რომელიც დაკავშირებულია ქალაქის დე/ინდუსტრიალიზაციასთან და სივრცით მოდიფიკაციასთან. კვლევის არგუმენტია, რომ საწარმო ინფრასტრუქტურა წარმოადგენს ქალაქის გაურკვევლობის ემოციის სიმბოლური მანიფესტაციის მედიუმს, რომელიც წარმოიქმნება ნანგრევებად ქცეული ინდუსტრიული წარსულის სოციალური გააზრების შედეგად.

ქვეთავის მომზადება ქალაქ ლიეპაიას დეინდუსტრიალიზებული სავიზიტო ბარათის შესახებ, შთაგონებული იყო ჩემი პირველი ლატვიელი ინფორმანტის გუნტარსისაგან (ფსევდონიმი). გუნტარსი პენსიონერია, რომელიც კოლეგა ანთროპოლოგის მამაა. მან რიგიდან ლატვიაში მანქანით წაყვანა შემომთავაზა,

ლატვიაში ჩემი პირველი ვიზიტიდან რამდენიმე დღის შემდეგ. სანამ საჭეს მართავდა, რამდენიმესაათიან გზაზე ლიეპაიასკენ, მოვახერხეთ გვესაუბრა ლატვიური ამბების შესახებ. ჩვენი საუბარი რუსულად წარიმართა. გუნტარსი მოტივირებულად გრძნობდა თავს, როდესაც ლიეპაიასა და ლატვიის ამბებს მიყვებოდა. როდესაც ვკითხე, როგორი იყო ცხოვრება ლატვიაში საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ-მეთქი, მითხრა, რომ ცხოვრება კარგი იყო, იმიტომ რომ ლატვიელი ხალხი ახლა უფრო თავისუფლად გრძნობს თავს ვიდრე ადრე. საზღვრები გახსნილია და სადაც უნდათ იქ წავლენ როგორც ევროკავშირის მოქალაქეები. შემდეგ, მან თქვა „მაგრამ“. ეს იყო სიტყვა, რასაც მოჰყვა ემოციები, რომელმაც ჩემი კვლევის მიმართულებები კიდევ უფრო გამოკვეთა. მისმა „მაგრამ“ გახსნა ურთიერთსაწინააღმდეგო განზომილება, სადაც მიმდინარე ინფრასტრუქტურული პროცესების შესახებ თხრობა გაგრძელდა შემდეგნაირად:

„მაგრამ ხალხი საზღვარგარეთ მიდის. ლიეპაია ლამაზი ქალაქია დასავლეთ კურზემეს რეგიონში. იქ გავიზარდე, სკოლაც იქ დავამთავრე. ჩემს ბავშვობაში ქარხნები და საპორტო ინფრასტრუქტურა კარგად იყო მოვლილი. ახლა, ცვლილებების შემდეგ, ცხოვრება კარგად მიდის. ხალხს თავისუფლად შეუძლია გადაადგილება, იმიტომ რომ დემოკრატიაა, მაგრამ არავის სურს ამ ქვეყანაში დარჩენა. ძირითადად საზღვარგარეთ გადადიან. სანაცვლოდ, გვაქვს დანიური, გერმანული და შვედური კომპანიები, რომლებიც ქალაქში და ქვეყანაში ბიზნესს აარსებენ. დომინანტურ ევროკავშირის ქვეყნებს აქედან რესურსები მიაქვთ. ლატვიელები ამ პროდუქტების შედეგად მცირე შემოსავალს იღებენ. მომავალი, მე გაურკვეველი მგონია, ცხოვრება სპონტანურ დინებას მიუყვება.“

ქალაქში შებინდებისას ჩავედით. ჩემი საცხოვრებელი, ქალაქის ძველ უბანში იყო, იქამდე მისასვლელად მოგვიცია ინდუსტრიული არეალის გავლა. გზად გუნტარსმა მიმითითა მიტოვებული ინფრასტრუქტურისკენ. მან მითხრა, რომ ეს ინფრასტრუქტურა წარსულში მეტალურგიული ქარხანა იყო, რომელიც ქალაქის ერთ-ერთი მთავარი საწარმო იყო და საბჭოთა პერიოდში ლიეპაიას ეკონომიკურ კეთილდღეობას განსაზღვრავდა. მან თქვა, რომ ქარხნის ისტორია დრამატული იყო. საბჭოთა სისტემის მოშლის შემდეგ, ქარხნის რამდენჯერმე პრივატიზება მოხდა, მისი

ახალ ეკონომიკურ წესრიგთან ადაპტაციის მიზნით, თუმცა ჩანაფიქრი გეგმის მიხედვით არ წარიმართა. საბოლოოდ ქალაქის ხელისუფლებამ დაიბრუნა კონტროლი დეინდუსტრიალიზებულ ქარხანაზე. ახალი მეტალის მწარმოებელი საწარმოები, რომლებიც ლიეპაიაში დაარსდა, კაროსტას დასახლებაში ქმნიან ახალ ინფრასტრუქტურას, რომელიც საერთაშორისო კომპანიების საკუთრებაშია გადასული და ლიმიტირებულ პროდუქციას აწარმოებენ.

გუნტარსმა თქვა:

„პრობლემა ისაა, რომ ქალაქი ერთი ინიციატივიდან მეორე ინიციატივამდე ცხოვრობს. მუნიციპალიტეტის ხელისუფლება იღებს ევროპულ დაფინანსებას ქუჩების მოსაწყობად, თუმცა იმის გამო, რომ ერთი პროექტიდან მეორე პროექტამდე ვცხოვრობთ, არ გაგვაჩნია სტრატეგია. ადრე თუ იყო უზარმაზარი ქარხანა, ის ინახავდა კიდევ დასაქმებულებს. ხალხი, რომლებიც იქ მუშაობდნენ, თავს გრძნობდნენ, როგორც ერთი ოჯახი. ქარხანაში ყველაფერი კარგად მიდიოდა. თუ ქალაქის მოსახლეობის დიდი რაოდენობა მუშაობდა მეტალის საწარმოში, დღეისათვის ქალაქში არის პატარა საწარმოები, რომლებსაც ჰყავს ორასი-სამასი ადგილობრივი დასაქმებული და არ შეუძლია კონკურენცია გაუწიოს ადრინდელ მდგომარეობას“.

საბჭოთა პერიოდში, საცხოვრებელი კომპლექსები განვითარდა ძველ ლიეპაიაში, როგორც ქარხნის მუშაკთა სამეზობლო, რომელიც განახლებულია, თუმცა კავშირი ამ სამეზობლოსა და ქარხანას შორის დაკარგულია. გუნტარსმა თქვა: „არავინ იცის ქარხნის ინფრასტრუქტურის მომავალი; მთლიანად გაურკვეველია, მაგრამ ნებისმიერ შემთხვევაში, ის აღარასდროს იქნება ქალაქის ისეთი მომსახურე, როგორც უწინ.“ გუნტარსის მოსაზრება წარმოაჩენს განსხვავებას წარსულსა და აწმყოს შორის. მანამ სანამ მიტოვებულ ინფრასტრუქტურას შეავლო თვალი, მას ჰქონდა პოზიტიურად მელანქოლიური განცდა წარსულის გამო, ხოლო თანამედროვე დეინდუსტრიალიზაციის გამო, მისი მონათხრობის მეშვეობით, გაურკვეველობის განცდა განხილვადდა.

ტერმინი დეინდუსტრიალიზაცია განიმარტება, როგორც წარმოების სექტორის შემცირება, რომელიც ყოველდღიური ყოფის პოლიტიკური, სოციალური,

ეკონომიკური და კულტურული შრეების ტრანსფორმაციას იწვევს. ფ. ტრეგენა მიიჩნევს, რომ არსებობს ორი ფორმის დეინდუსტრიალიზაცია: ერთი, რომელიც დაკავშირებულია წარმოების შემცირებასთან, ჭარბი საწარმოო ღირებულების არ ქონასთან და მეორე, რომელიც გულისხმობს მოძრაობას, საწარმოო ყოფისაგან დისტანცირებას და სხვა ფორმის ეკონომიკური რესურსის შექმნას. დეინდუსტრიალიზაციის იდეა, გამომდინარეობს იმ გარემოებისაგან, რომ წარმოების ძალა, რომელიც კეთილდღეობის ფუნქციური შექმნისკენ მსვლელობას გულისხმობს, მცირდება და გრძელვადიანი ზრდა ფერხდება (Tregenna 2013: 1382-1387).

ანთროპოლოგიას აინტერესებს დეინდუსტრიალიზაციის გავლენები სოციალურ და კულტურულ სისტემებსა და პრაქტიკებზე, ასევე ადამიანის რეაქციული მოქმედება რადიკალური ცვლილების მიმართ, რომლის მეშვეობითაც ინფრასტრუქტურა იშლება (see Vaccaro, Harper, and Murray 2016).

დეინდუსტრიალიზაციის პარადიგმა, ეფექტურია ურბანული ანთროპოლოგიის მიმართულებით კვლევისას, რადგან ინდუსტრიული დეგრადაცია, ცვლის სივრცით და სოციალურ ქცევებს, ასევე მათ მიმართ აღქმებსა და დამოკიდებულებებს. კ. ნიუმენს მიაჩნია, რომ ურბანული ანთროპოლოგიის მიდგომებით დეინდუსტრიალიზაცია უკავშირდება სოციალური ცხოვრების წესის შესწავლას, რომელზეც გავლენას ახდენს პოსტსამრეწველო უმუშევრობა, ნგრევა, დაცარიელება და ეკონომიკური ბაზის ცვლილება (Newman 1985: 10-14).

პოსტსოციალისტურ დისკუსიაში, მათაის პელკმანსმა შეისწავლა პოსტინდუსტრიული ნარჩენები ყირგიზეთში, სადაც მოშლილი ინფრასტრუქტურა დაკავშირებულია იმედის ემოციის წარმოქმნასთან. ეს ემოცია კომბინირდება ძველი იდეოლოგიების ნოსტალგიურ სენტიმენტებთან. მოშლილი ინფრასტრუქტურა, პელკმანსის ეთნოგრაფიის მიხედვით, არის წარსულის შემხსენებელი, ისევე როგორც, აწმყოს საშიშროებებსა და მომავლის იმედების ხაზგამსმელი (Pelkmans 2013 a: 18).

დეინდუსტრიალიზებული ინფრასტრუქტურის ანთროპოლოგიურ შესწავლაზე დაფუძნებით და ქალაქის მაცხოვრებელთა რეაქციული ადაპტაციური მექანიზმების გათვალისწინებით, პოსტსამრეწველო ინფრასტრუქტურის ცვლილების შესწავლა კვლევის მთავარ ფოკუსს წარმოადგენს.

ეთნოგრაფიული მასალის წარმოდგენით, ჩემი არგუმენტია, რომ ლიეპაიას მოსახლეობისათვის, მეტალურგიული ქარხანა წარმოადგენს, პოსტსოციალისტურ ნგრევასა და ნეოლიბერალურ განვითარებას შორის „გაჭედოვ“ ინფრასტრუქტურას, რომელიც დღეისათვის ადგილობრივებში წარმოქმნის გაურკვევლობის განცდას. ეს გაურკვევლობის განცდა ფიგურალურად განსხეულდა მეტალურგიული ქარხნის ამორტიზებულ ინფრასტრუქტურაში, რომელიც მეოცე საუკუნის განმავლობაში ქალაქის (ინდუსტრიულ) იდენტობას განასახიერებდა. ჩემი ინფორმანტებისათვის, ქარხნის ამორტიზება წარმოადგენს სარკისებურ რეაქციას ნეოლიბერალური წარუმატებლობის მიმართ, რომელმაც ვერ გაამართლა მოლოდინები ლატვიელების „ევროპულ გზაზე მსვლელობისას“ (იხ. Dzenovska 2018). ლიეპაიას მეტალურგიული ქარხანა წარმოადგენს ინფრასტრუქტურას, რომელიც არ ნიშნავს ადგილს „ქალაქის ბრჭყვიალა იდენტობაში“, არც მოსახლეობის მორალურ წარმოსახვებში.

მსჯელობისას უნდა გავითვალისწინოთ, რომ პრივატიზაცია და საბაზრო რეფორმები იყო საშუალება, რომელსაც ლატვიელებმა მიმართეს რუსული კოლონიური და საბჭოთა პოლიტიკისაგან დისტანცირებისათვის. როგორც პოსტსოციალისტური ნაციონალიზმის შედეგი, ლატვიელებმა ნეოლიბერალიზმი დაინახეს, როგორც თანამედროვე იდენტობის განმსაზღვრელი მარკერი. საპასუხოდ, ნეოლიბერალური საბაზრო ეკონომიკა დაუკავშირდა ეთნოპოლიტიკას, რამდენადაც მიიჩნიეს, რომ ნეოლიბერალიზმსა და „შოკურ თერაპიას“ შეეძლო მხოლოდ დასავლური ნორმების დანერგვა და საბჭოთა მემკვიდრეობის აღმოფხვრა (Usha 2014: 73–80). ნეოლიბერალიზმი იქცა ტყუილ დაპირებად, რომელმაც დაუცველი გახადა არაპრივილეგირებულები და უპირატესობამინიჭებულთაგან გამორიცხა სოციალური კეთილდღეობა. მკაცრი მიდგომა (რომელიც ევროკავშირის სოციალური ევროპისა და წარმომადგენლობითი დემოკრატიის კონცეფციის საწინააღმდეგოა), რომელიც გამოიყენეს ბალტიის სახელმწიფოებში 2010-იანი წლების ეკონომიკური კრიზისის რეგულირებისათვის, არ ქმნიდა სამსახურების შენარჩუნების გარანტიებს (Usha 2014: 91-92). ეს პროცესი დეინდუსტრიალიზებულ ინფრასტრუქტურას აქცევდა მიტოვებულ ურბანულ არეალად, რომელიც იქცა გაურკვევლობის ემოციის სიმბოლურ სამფლობელოდ.

დენდუსტრიალიზაციის ესკიზები:

თანამედროვე ლიეპაიას იდენტობა, როგორც ყოფილი ჩაკეტილი, სამხედრო და სამრეწველო ქალაქი, იცვლება, როგორც ღია, ტურისტული, კრეატიული ადგილი, რომელსაც აქვს ღირებული არქიტექტურა და კულტურული ტრადიციები, რომელიც საბჭოთა გამოცდილებიდან ცდილობს თავის დაღწევას. მასზე გავლენა აქვს პოსტსოციალისტურ ურბანულ შემცირებას (მოსახლეობის, ინფრასტრუქტურის მხრივ) და ნანგრევებად ქცეულ ინფრასტრუქტურას, რომელიც წარსულში საბჭოთა საკავშირო მასშტაბების კეთილდღეობაზე აკეთებდა ფოკუსირებას და არა ლატვიის ეროვნულ საჭიროებებზე.

ქალაქის მოსახლეობისათვის, საბჭოთა ტიპის საცხოვრებელ კომპლექსებში ცხოვრება და მასშტაბური ინდუსტრიული საწარმოები წარმოადგენს ხელშესახებ პოსტსაბჭოთა მენტალობის ნაწილს, რომლის ცვლილებაც თანამედროვე ყოფაში გართულდა მასიურობისა და ქალაქის ძირითადი ურბანული ლანდშაფტების დაკავების გამო (იხ. Ozola 2011: 39; Rzepicka and Ziemeniece 2017: 254).

მეცხრამეტე საუკუნის ბოლოსა და მეოცე საუკუნის დასაწყისში, ქარხნების უმრავლესობა ლიეპაიაში ახდენდა ურბანულ ეკონომიკურ ექსპანსიას და ქმნიდა წარმატებულ ინდუსტრიულ გარემოს. ამ დროიდან, მრეწველობის განვითარება დაიწყო საპორტო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის გასწვრივ. 1882 წელს დაარსდა ლიეპაიას მეტალურგიული ქარხანა, რომელმაც დაიწყო რკინისა და მეტალის პროდუქციის წარმოება. ქარხანამ პროდუქციის ექსპორტი დაიწყო მეოცე საუკუნის დასაწყისში. პირველი მსოფლიო ომის დროს, ჩართული იყო სამხედრო აღჭურვილობის წარმოებაში. ომის შემდეგ, ლატვიის ეროვნულმა მთავრობამ გამოაცხადა ქარხნის ნაციონალიზაცია. მეორე მსოფლიო ომისა და საბჭოთა ხელისუფლების ლატვიაში დამყარების შემდეგ (1945 წლიდან), ინდუსტრიულმა განვითარებამ საკავშირო მნიშვნელობა მიიღო. ქალაქი დაიხურა 1950-იან წლებში. ამ პერიოდიდან, კაროსტას დასახლება საბჭოთა სამხედროების ბაზად და საცხოვრებელ არეალად გამოცხადდა. ამან გამოიწვია სამხედრო კონტროლი მთელი ქალაქის

მასშტაბით. სამხედრო მნიშვნელობის გარდა, ქალაქის იდენტობა ინდუსტრიულ წარმოებასა და საპორტო ვაჭრობას დაუკავშირდა.

ქალაქის გაფართოების მასშტაბი და საცხოვრებელი კომპლექსების სიმრავლე საბჭოთა პერიოდში, წარმოადგენდა ინდუსტრიული განვითარების შედეგს. 1969 წლისათვის ქალაქში არ იყო თავისუფალი ადგილი ახალი პროექტების წამოსაწყებად.

1994 წლიდან, რუსი (ყოფილი საბჭოთა) სამხედრო ძალების მიერ ლიეპაიას დატოვების შემდეგ, კერძო საკუთრების წესის ცვლილებამ განაპირობა ფუნქციური ფრაგმენტაცია და ინდივიდუალური მეწარმეობის ობიექტივიზაცია. ლიეპაიას მეტალურგიული ქარხანა, რომელიც საბჭოთა ინდუსტრიული პოლიტიკისთვის იყო განკუთვნილი, გამოწვევის წინაშე აღმოჩნდა, რაც დაკავშირებული იყო სტრუქტურულ ცვლადობასთან. ქარხნის პრივატიზაციისა და რეორგანიზაციის ფაზა 1990-იან წლებში დაიწყო. ქარხანამ 2000-იან წლებში ფინანსური პრობლემები და რამდენიმე მესაკუთრე შეიცვალა. 2010-იანი წლებიდან, სტრუქტურული ეკონომიკური დაღმასვლა ქვეყნის პრობლემად იქცა ([https://www.baltictimes.com/reputation-of-investor-in kvv liepajas metalurgs questione d by employees/](https://www.baltictimes.com/reputation-of-investor-in-kvv-liepajas-metalurgs-questioned-by-employees/)).

2016 წელს, ქარხანა დროებით დაიხურა, რისი მიზეზიც გადასახადებთან დაკავშირებული უთანხმოება გახდა, უკრაინელ მესაკუთრესა (KKV Liepājas Metalurgs) და სახელმწიფოს შორის. ამ დროისთვის უკრაინელი ინვესტორი ყველაზე დიდ დამსაქმებლად მიიჩნეოდა ლიეპაიაში. უთანხმოება გამოწვეული იყო მთავრობის უარით კერძო მესაკუთრისადმი გადახდის ვადის გახანგრძლივებასთან დაკავშირებით. ქარხნის მფლობელმა დაადანაშაულა მთავრობა კომპანიის პრობლემებისაგან დისტანცირების გამო. უკრაინელმა ინვესტორმა შეამცირა წარმოება მეტალურგიულ ქარხანაში. მიზეზად გამოცხადდა გლობალური მეტალური ინდუსტრიის დაღმასვლა, კომპანიის დიდი რაოდენობით ვალი და ლატვიური მთავრობის ინერტულობა პრობლემების გამკლავებაში დახმარებისათვის (<https://eng.lsm.lv/article/economy/economy/owners-mothball-liepaja-steelworks-plan-to-lay-off-300.a174227/>). ქარხანაში ახალი სადნობი მოწყობილობა დაამონტაჟეს, რომელმაც ვერ მოახერხა გამართული ფუნქციონირება და მოიშალა. მიუხედავად

ამისა, საწარმოში მომუშავეებს სჯეროდათ, რომ კომპანიას შეეძლო ოპერირების გაგრძელება და მოგების შენარჩუნება. დასაქმებულები ამბობდნენ რომ სურდათ ემუშავათ ლიეპაიაში და არა ირლანდიაში (<https://eng.lsm.lv/article/society/society/steel-workers-stage-protest-demanding-their-jobs-back.a167122/>).

2017 წელს, ლიპაიას მეტალურგიული ქარხანა გაკოტრებულად გამოცხადდა. 395 დასაქმებული სამსახურის გარეშე დარჩა. მოგვიანებით, მსჯელობდნენ ქარხნის ხელახალ პრივატიზებაზე. ორი ორგანიზაცია, ბრიტანული და თურქული ცდილობდა მეტალურგიულ ქარხანაში რეინვესტირებას. ქალაქის ხელისუფლებამ და ლიეპაიას სპეციალურმა ეკონომიკურმა ზონამ ხელი მოაწერეს შეთანხმებას თურქ ინვესტორთან, რომელსაც 200 მილიონი ევრო უნდა გადაეხადა. ხალხი, წინა ინვესტორთან გამოცდილი იმედგაცრუების შემდეგ, სკეპტიკურად უყურებდა თურქული კომპანიის განზრახვას ლიეპაიას მეტალურგიულ ქარხანასთან დაკავშირებით. შეძენასთან ერთად, ქარხანას უნდა ჩაედო ინვესტიცია, რომლის ამოღების მიზნითაც იგი ითხოვდა ხანგრძლივი მიწის სარგებლობის შეთანხმებას. ამასთან, ლიეპაიას სპეციალურმა ეკონომიკურმა ზონამ და ციტადელ ბანკმა ხელი მოაწერეს შეთანხმებას, რომლითაც 120 ჰექტარი ტერიტორია მეტალურგიულ ქარხანას გამოეყო. ეს ტერიტორია ყოფილი ელექტრული ფოლადის სადნობ საამქროსთან მდებარეობდა. გამოყოფის მიზეზი იყო ბიზნეს-პარკის დაარსება, რომელიც მიიჩნეოდა პოტენციური ინვესტორის მიერ მის საწინააღმდეგოდ გადადგმულ ნაბიჯად. ქალაქის მმართველობა კი აღნიშნავდა, რომ ინდუსტრიული პარკი გაავითარებდა ლიეპაიას მეტალურგიული ქარხნის ტერიტორიას და მთლიან ინდუსტრიულ არეალს მოქალაქეებისათვის საჯარო სიცვრცედ აქცევდა (<https://eng.lsm.lv/article/economy/business/stalemate-at-the-steelworks-in-liepaja.a454047/>).

ლიეპაიას სპეციალურმა ეკონომიკურმა ზონამ და ქალაქის ხელისუფლებამ, საბოლოოდ 2021-2022 წლებში ლიეპაიას მეტალურგიული ქარხნის გასხვისება გადაიფიქრეს. მათ გადაწყვიტეს მწვანე ინდუსტრიული პარკის შექმნა, იმისათვის რომ ხელი შეუწყონ ეკო-მეგობრულ გარემოში პროდუქციის შექმნას და ცირკულარული ეკონომიკის განვითარებას, რომელიც ნავარაუდებია რომ გამოიწვევს ქალაქში სამი

ათასი სამუშაო ადგილის შექმნას. აღინიშნა, რომ დაახლოებით 250 000 კვადრატული მეტრის ინდუსტრიული ტერიტორიის ახლებური განვითარება მოხდებოდა ევროკავშირისა და კერძო სექტორის ინვესტიციით (<https://www.liepaja.lv/en/the-liepaja-industrial-park-an-opportunity-for-3-000-new-jobs/>).

ლიეპაიას სპეციალური ეკონომიკური ზონა უჭერს მხარს მხატვართა ფორუმის მოწყობას ყოფილი მეტალურგიული ქარხნის ტერიტორიაზე, სადაც მხატვრები მუშაობენ, რომ თავიანთ ნახატებში ასახონ ინდუსტრიული მემკვიდრეობა. ფორუმის სახელწოდებაა „ჩემი მომავალი ქალაქი“, რომლის ფარგლებშიც, ხელოვანებს სთხოვენ წარმოადგინონ იდეები ტერიტორიის სამომავლო განვითარების შესახებ, რომელიც მიზნად ისახავს დახურული საწარმოო არეალის საჯარო სივრცედ, მომავალზე ორიენტირებულ არეალად ქცევას. ქარხნის ტერიტორია წარმოადგენს, ასევე, ადგილს, ალტერნატიული მუსიკალური პერფორმანსებისთვის.

ლიეპაიას სპეციალური ეკონომიკური ზონის ფეისბუკ გვერდის ადმინისტრაციამ 2023 წლის 2 თებერვლის კითხვით მიმართა ადგილობრივებს: რას ვხედავთ ლატვიის ყველაზე დიდ ინდუსტრიულ არეალში, რა ინოვაციური და ეკომეგობრული პროექტები განხორციელდება ცირკულარული ეკონომიკის გასავითარებლად? იქნება ტერიტორია ურბანული სოციალური გარემოს ნაწილი და ფართოდ ხელმისაწვდომი მოსახლეობისათვის?

რკინის ფუტლარად ქცეული კონსტრუქცია, სპორტული შეჯიბრებების არეალად იქცა. სპორტული შეჯიბრების „რკინის მჭრელის“ შესახებ დაიწერა ლიეპაიას სპეციალური ეკონომიკური ზონის ფეისბუკ გვერდზე, სადაც აღნიშნული იყო, რომ შეჯიბრების სულმა და მონაწილეობის ერთიანობის განცდამ, ტერიტორიას განსაკუთრებული ემოცია მიანიჭა, რადგანაც ცვლილებები უახლოვდება არეალს, ემოციები, რომლებიც აქ გამოცადეს შეჯიბრების წევებმა, წარსულის ხედად იქცევა.

ინტამ, „ლიეპაია ევროპული კულტურის დედაქალაქი 2027-ის“ ერთ-ერთმა ხელმძღვანელმა, ჩემთან საუბრისას ისაუბრა პროექტის დაგეგმილ შედეგებზე, ყოფილ მეტალურგიულ ქარხანასთან დაკავშირებით. მან თქვა:

„ქალაქში გვაქვს 130 ჰექტარი პოსტ-ინდუსტრიული ზონა, რომელიც დაკავშირებულია მეტალურგიულ საქმიანობასთან. ვგეგმავთ რომ იქ მოეწყოს

პერმანენტული კრეატიული ინსტალაციები, რომლებიც გამოიფინება მეტალის შენობაში, იმისათვის რომ შეიცვალოს ფუნქციურად ეს ადგილი. როდესაც ვსაუბრობთ კულტურული აქტივობებისა და ორგანიზაციების შესახებ, რომლებსაც ცვლილებები შეეხება, არ უნდა დავივიწყოთ, რომ ესაა მხოლოდ ზედაპირის ქექვა. ქალაქის მერიას აქვს იდეები თუ როგორ შეიძლება მთლიანი ტერიტორია შეიცვალოს, რომელიც შეეხება ეკონომიკურ აქტივობებსა და ახლებური ეკომეგობრული წარმოების დანერგვას. თუმცა, არ უნდა დავივიწყოთ, რომ ეს ეხება იმ ადამიანების პასუხისმგებლობასაც, რომლებიც ტერიტორიას აკონტროლებენ, ამიტომ კულტურული აქტივობები დანამატი იქნება ბიზნეს საქმიანობისათვის. ჩვენ ვიაზრებთ კომერციული წესის მნიშვნელობას და გვინდა ყველას შევთავაზოთ ახალი ეკონომიკური და კულტურული სივრცე. ეს კულტურული აქტივობები, რომლებიც დაგეგმილია, პოტენციურად დაგვეხმარება ადგილის რეკუმანიზაციაში. პროექტი კულტურული დედაქალაქი მოიცავს მოქმედებებისა და წესების ერთობლიობას, რომელიც დაგვეხმარება გამოწვევებისა და პრობლემების გადაჭრაში“.

ერთ-ერთმა ქალაქის ოფიციალურმა პირმა, რომელიც ლიეპაიას მერიაში პასუხს აგებს ურბანულ განვითარებაზე, ჩემთან საუბრისას აღნიშნა: ციდან თუ დავხედავთ ლიეპაიას, დავინახავთ, რომ ქალაქი ჯერ კიდევ განვითარების პროცესშია. ის ჯერ კიდევ ებრძვის პოსტსაბჭოთა ტრავმას. პოსტსაბჭოთა, ყოველდღიურად უფრო და უფრო ნაკლებად ხილვადია, თუმცა ჯერ კიდევ არის შესამჩნევი დეინდუსტრიალიზებული ადგილი, რომელიც ჭკვიანურად მოექცა განვითარების ყურადღების ცენტრში. მან აღნიშნა, რომ ლიეპაიას მოსახლეობას სწამს, რომ თავისუფლები არიან ქმედებებში, თუმცა ისინი ვერ ახერხებენ საკუთარი მოთხოვნილებები მაგიდაზე დადონ [პროექტებად აქციონ]. აღნიშნა, რომ ცვლილებები ხალხისთვის დამაკმაყოფილებელ შედეგს მხოლოდ მაშინ მოიტანს, როდესაც ისინი იხილავენ მეტალურგიული ქარხნის ახალ სიცოცხლეს. ქალაქის პოპულარულობა დღითი დღე იზრდება, რაშიც მარკეტინგი ასრულებს თავის როლს, მაგრამ არსებობს სიღრმეები, რომელშიც ეშმაკი იმალება. თუ ვკითხავთ, როგორ ახერხებს ლიეპაია საკუთრების მართვას, დაზიანებული ინფრასტრუქტურული არეალისა და მასობრივი ინდუსტრიული ტერიტორიის პრობლემების მოგვარებას,

ხარვეზები შეიქმნება სრულყოფილი არგუმენტის მოძებნის პროცესში. აქ წარმოჩენილი პრობლემები აქტუალურია და ხალხი ისევ მსჯელობს დეინდუსტრიალიზებული ინფრასტრუქტურის შესახებ, რომელიც მკვეთრად შეიცვალა საბჭოთა კომუნისტური მმართველობის დასრულების შემდეგ. ქალაქში, ისტორიული სამრეწველო არეალისგან მოშორებით არის რამდენიმე მეტალის საწარმო, რომელიც კერძო მესაკუთრეთა ინტერესებს ატარებს, თუმცა ცვლილებებით გამოწვეული უნდობლობისა და გაურკვევლობის მენტალიტეტი შენარჩუნებულია იმ ადამიანებში, ვისაც ახსოვს ინდუსტრიული წარმოება, როგორც ქალაქის ურბანული წერივის პირველადი მდგენელი.

დეინდუსტრიალიზებული მეტალურგიული ქარხნის ემოციური ხედვა:

მეცხრამეტე საკუნის წითელი აგურის საწყობები და ხის საცხოვრებელი სახლები ლიეპაიას არხის (რომელიც წარმოადგენს არსებით საპორტო ინფრასტრუქტურას რომელიც აკავშირებს ბალტიის ზღვასა და ლიეპაიას ზღვას) გასწვრივ, წარმოქმნის ქალაქის ცენტრს, როგორც სივრცეს, ინფრასტრუქტურული განვითარებისა და ისტორიული მემკვიდრეობის განხილვადებისთვის. ესაა არეალი, რომლითაც ადგილობრივები ამაყოფენ.

ახალი მეტალისა და შუშის კონსტრუქცია საკონცერტო დარბაზი - დიდი ქარვა (ლატ. Lielas Dzintars), წარმოადგენს ქალაქის სამომავლო ამბიციების სიმბოლოს, მაგალითად, ქალაქის კულტურულ დედაქალაქად ქცევის. რამდენიმე ასეულ მეტრში საკონცერტო დარბაზიდან, მთავარი მაგისტრალის გასწვრივ, მეტალურგიული ქარხნის უზარმაზარი ინფრასტრუქტურაა განთავსებული, რომელიც ახსენებს ლატვიელებს ამბავს, საბჭოთა კავშირის დაშლისა და ნელიბერალური წარუმატებლობის შესახებ.

საკონცერტო დარბაზიდან მეტალურგიულ ქარხანამდე სიარულისას, კამკაშა საკონცერტო დარბაზიდან და განახლებული ისტორიული შენობებიდან, ხდება ტრანზიცია, პირქუში დეინდუსტრიალიზებული ინფრასტრუქტურისაკენ. ყოფილი მეტალურგიული ქარხნის მიმდებარე ტერიტორიაზე სიარულისას, გრადაცია ქალაქის

ინფრასტრუქტურულ განვითარებასა და პსოტსოციალისტურ დაუსრულებლად თანმდევ გაურკვეველობას შორის, ხელშესახები გახდა. ახალი საერთაშორისო ბიზნესცენტრები შენდება ყოფილი ქარხნის წინ, მაგისტრალის გასწვრივ, თუმცა მათი იქ ყოფნა ვერ ჯაბნის დეინდუსტრიალიზებული ინფრასტრუქტურის ხილვადობას. სანამ ქალაქის მმართველობა მსჯელობს სამომავლო ცვლილებებზე, მოქალაქეები ხედავენ არეალის განვითარებას, როგორც გაურკვეველს, ქარხნის ტერიტორიის მრავლობითი ფუნქციური დანაწევრების ფონზე.

ედგარსი (ფსევდონიმი), ყოფილი სამხედრო მოსამსახურე, 40 წელს გადაცილებული მამაკაცი, ქალაქის ყოველდღიურობაში აქტიურად არის ჩართული. მან მიამბო საკუთარ შეხედულებებსა და მიზეზებზე, რის გამოც ქარხნის ამორტიზებამ მოსახლეობაში გამოიწვია იმედგაცრუება. მან თქვა, რომ რამდენიმე ეტაპიანმა კრიზისმა, გამოიწვია ქარხნის დახურვა, რომელთაგან უმთავრესი მიზეზი პრივატიზაციის შედეგები გახდა. ედგარსმა აღნიშნა, რომ, მოიხედავად პრივატიზებისა, ქარხანა საბჭოთა სტილის წარმოებას ეფუძნებოდა, რომელიც კერძო მესაკუთრის მიერ იმართებოდა. მან თქვა:

„მუშა დაილუპა ქარხანაში და მფლობელმა დაახლოებით 100 ევროს კომპენსაცია გადაუხადა ოჯახს, რაც სირცხვილია. ქარხანაში 2000-იან წლებში, ნახშირის წვაზე მომუშავე ღუმელები, ელექტრო ენერგიაზე მომუშავე სადნობებით შეცვალეს, რასაც მოჰყვა მთლიანი ელექტრო ხაზების შეცვლა ქალაქში, რაც დიდ ხარჯებთან იყო დაკავშირებული. ზუსტად მახსოვს, ფოლადს როცა ადნობდნენ ქარხანაში, ქალაქში საშინელი სუნი დგებოდა. მიზეზი ის იყო, რომ იყენებდნენ იაფ და დაბალი ხარისხის მასალას, რომელიც ყაზახეთიდან შემოჰქონდათ. ამ დაბალი ხარისხის მასალას ახალ ღუმელში ათავსებდნენ, რამაც მოშალა ყველაფერი. ამ ღუმელების გამო ელექტრო ენერგიის ფასიც გაიზარდა, რამაც გამოიწვია წარმოების გაჩერება. მთელი ქარხნიდან მხოლოდ რკინის კონსტრუქცია დარჩა. არ ვარ დარწმუნებული რა შეიძლება ამ ტერიტორიას მოვუხერხოთ. არ მჯერა რომ მთელი ტერიტორია რაღაც ფორმის აქტივობისთვის გამოდგება“.

მგზავრები, მაგისტრალის გასწვრივ მდგომ ქარხნის კონსტრუქციას, ქალაქის დატოვებისას ხედავენ. ესაა ადგილი, რომელიც გარემოცულია მოსაზრებით, რომ

ქალაქის ტრანსფორმაცია საინდუსტრიოდან (წარმოებაზე დაფუძნებული) ნეოლიბერალურ (ტურიზმზე და კრეატიულ განვითარებაზე) არეალად ქცევისაკენ გაურკვეველი მიმართულებით მიედინება.

ლიეპაიას რკინისა და შუშის საკონცერტო დარბაზის კონსტრუქციისა და ახლახანს განახლებული ნაგებობების გვერდით, სტალინური პერიოდის (ლატვიაში 1945-1953) საცხოვრებელი კომპლექსები ქალაქის ცენტრში, აღიქმება, როგორც „ისტორიული საცოდაობა და არასწორი იდეოლოგიური რეჟიმის მანიფესტაცია“, ირონიულად მომიგო კრისტიანსმა (ფსევდონიმი), 18-წლის ლატვიელმა მამაკაცმა ჩემთან ერთად ქალაქის ცენტრში ფეხით სიარულის დროს. მისთვის ყველა სახის საბჭოთა არქიტექტურული ნაგებობა, ემოციური არეულობის წყარო იყო, რომლის დანახვაც, ძველი და ახალი არქიტექტურული და ინდუსტრიული ინფრასტრუქტურის გვერდით, კიდევ უფრო გაურკვეველი იყო.

კაროსტას სამხედრო დასახლებაში ტურისტული მსვლელობის დროს (ორგანიზება გაუწია ლიეპაიას უნივერსიტეტმა), ჩემს გიდს დავუსვი რამდენიმე კითხვა ძველი, ცარიელი შენობებისა და ახალი აშენებული და მშენებარე რკინისა და შუშის შენობების შესახებ, ასევე მათი პოსტსოციალისტური კონტექსტისადმი მიმართებისა და თანამედროვე საჯარო სივრცის ფორმირების შესახებ. ჩემმა გიდმა მითხრა, რომ პოსტსაბჭოთა შინაარსი, საჯარო და სოციალური დისკუსიისათვის ნაკლებად რელევანტურია, რადგან ქალაქში შენობებს, მათ შორის ნახევრად ჩამოშლილსაც, მეპატრონე ჰყავს და ხალხი ხედავს განვითარებას საჯაროდ და ფართო სპექტრით. შემდგომ ვკითხე მასური, მიტოვებული მეტალურგიული ქარხნის ინფრასტრუქტურის შესახებ. პასუხად მითხრა, რომ მიუხედავად დაუსრულებელი ფუნქციური ტრანსფორმაციის პრობლემისა და რამდენიმეჯერ მისი დახურვა-გახსნისა, ყოფილი მეტალურგიული ქარხნის ტერიტორია კარგ ხელშია და ექვგარეშეა, რომ შეიცვლის ფუნქციასა და შინაარსს, პროგრესული და კრეატიული თვალსაზრისით. მისი არგუმენტი, გავიგე, როგორც მხარდამჭერი მოსაზრება ქალაქის ხელისუფლების პოლიტიკისა, რომელიც პასუხისმგებელია ინფრასტრუქტურის

ცვლილებაზე. გიდი შეეცადა ჩემთვის, პოზიტიური კუთხით, ეჩვენებინა, ხელშესახები და არახელშესახები პროცესები.

ჩემი ეთნოგრაფიული ანალიზი, ლიეპაიას მეტალურგიული ქარხნის დახურვის შესახებ, წარმოაჩენს დეინდუსტრიალიზაციის პროცესის გავლენას ქალაქისა და მისი მოსახლეობის ემოციურ განწყობებზე. ამის მიზეზი ისაა, რომ ქარხანა წარმოადგენდა ურბანული ყოფის წარმმართველს, ის იყო სოლიდური დამსაქმებელი ადგილობრივთა რამდენიმე თაობისათვის და მისი დახურვა აღქმული იქნა, როგორც ერთ-ერთი სამუშაო არეალის მოშლა.

აიგარსი, სამოც წელს გადაცილებული მამაკაცი, ქარხანაში იყო დასაქმებული. მან ჩემთან საუბრისას გაიხსენა ემოციები, რომელიც დასაქმებულებმა განიცადეს ქარხნის რამდენიმე რაუნდიანი დახურვის პროცესის შედეგად. მან თქვა, რომ ქარხანაში დასაქმებულები და მათ ოჯახის წევრები იმედგაცრუებულები იყვნენ საწარმოს გაჩერებით. მიიჩნევდნენ, რომ ხელისუფლებამ და ქარხნის ხელმძღვანელობამ საკმარისად არ სცადა საწარმოსა და დასაქმებულთა ინტერესების დაცვა, კერძო სექტორმა სარგებელი მიიღო პრივატიზაციისაგან. რესურსების ამოწურვის შემდეგ კი მუნიციპალიტეტმა გადაწყვიტა შექმნას ადგილი, რომელიც ეკომეგობრული იქნება და ხელს შეუწყობს კულტურული, სპორტული, მუსიკალური და სახელოვნებო აქტივობების შექმნას. მან თქვა, რომ ისინი ვინც ქარხნის დახურვას უჭერდნენ მხარს, იმედოვნებდნენ, რომ ეს პროცესი ხელს შეუწყობდა ბიზნესისა და წარმოების შესაძლებლობების განვითარებას ქალაქში. იმედგაცრუება, ყოფილ დასაქმებულებში, აიგარსმა თქვა, რომ დაკავშირებული იყო გაურკვეველ ნაბიჯებთან, რომელსაც ადმინისტრაცია დგამდა ქარხნის დახურვის შემდეგ. ახლა კი, როდესაც არსებობს ქალაქის ოფიციალური პირებისგან ნაბიჯების გადადგმის იდეა სამომავლო განვითარების შესახებ, ხალხს ნდობა აქვს დაკარგული. ისინი სკეპტიკურად უყურებენ ქარხნის განვითარების მომავალს. ისინი არ არიან დარწმუნებული განვითარების ჰიპოთეტურ იდეებში. მან თქვა: „ყველაფერი ისე ხდება, როგორც პოლიტიკოსები იტყვიან, არავინ ღელავს ჩვეულებრივ ხალხსა და არაპოლიტიკურ

ადამიანებზე. უცნაურია, მაგრამ ასე ხდება. ვერ გეტყვით რა შეიცვალა ხალხისთვის. კარგი, არის სამსახურები, მაგრამ ვინც მუშაობს, დაბალი შემოსავალი აქვს“.

ანდრესმა, 50 წელს გადაცილებულმა მამაკაცმა მითხრა, რომ ქარხნის დახურვა სიმბოლური აქტი იყო, რომელიც დაკავშირებული იყო ქალაქის უმთავრესი ეკონომიკური ისტორიის მქონე არეალის ფუნქციის დაკარგვასთან. მან თქვა:

„ქარხანა რამდენიმე წლის წინ გაკოტრდა. ასე ვიტყვი, ქარხნის ტერიტორია იყო მთელი ქალაქი. ქარხანა ბალტიის რეგიონში ყველაზე დიდი საწარმო იყო. მამაჩემი მუშაობდა იქ და სამხრეთ ლიეპაიაში, ქარხნის უბანში საცხოვრებელი მიიღო. ქარხანა აწარმოებდა მეტალის პროდუქციას. ისინი ყველაფერს აწარმოებდნენ, დაწყებული ლურსმნებით და გაგრძელებული რკინის გზის ლიანდაგებით. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, ახალი ქარხნები გახსნილია ქალაქში, მაგრამ მეტალურგიულმა წარმოებამ მარცხი განიცადა, მისგან მხოლოდ შენობები შემორჩა“.

ანდრესისგან გავიგე, რომ საბჭოთა პერიოდში ლიეპაიას მაცხოვრებლებისთვის ქარხანა იყო სიამაყის წყარო და სამრეწველო განვითარების სიმბოლო. „ძირითადი სამრეწველო ქარხნის დახურვით, მე ვიტყოდი, რომ სტაბილური ცხოვრების ეპოქა დასრულდა.“ მუშები და მათი ოჯახები იმედგაცრუებულნი იყვნენ დახურვის გამო, რადგან თვლიდნენ, რომ სისტემამ არ გააკეთა მაქსიმუმი. „მათ სიცოცხლე მიუძღვნეს ქარხანაში მუშაობას და დახურვამ დატოვა ისინი სამუშაოსა და სამომავლო პერსპექტივის გარეშე.“ ბევრისთვის ქარხნის დახურვა მომავლის შესახებ გაურკვეველობის გრძნობას წარმოქმნის. მათ დახურვა მიიჩნიეს, როგორც ნიშანი იმისა, რომ რეგიონული ინფრასტრუქტურა მოიშალა და რომ აღარ არსებობს ზრდისა და განვითარების სამომავლო გარანტია. ეს გრძნობა განსაკუთრებით ძლიერი იყო ხანდაზმულ მუშებს შორის, რომლებმაც მთელი კარიერა ქარხანაში გაატარეს. ახალი ქარის ელექტროსადგურებისა და სხვა განახლებადი ენერჯის პროექტების განვითარება, ისევე როგორც ენერგოეფექტურობის ხელშეწყობისა და ნახშირბადის გამოყოფის შემცირების მცდელობები, ადგილობრივებისთვის ნაკლებად გასაგებია. მადარამ, 52 წლის ლატვიელმა ქალმა, რომელიც სამრეწველო ზონასთან გადაადგილდებოდა, გამიზიარა შთაბეჭდილებები სიმბოლური ასოციაციების

შესახებ, რომელიც მას ჰქონდა, როდესაც ქარხნის ფოლადის კონსტრუქციას უყურებდა. მან თქვა:

„შეხედე რამხელაა. ესაა ევროპა? ლიაპაია 2027 წელს ევროპული კულტურის დედაქალაქად გამოცხადდა. უნდათ [მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლებს], რომ ევროპული დედაქალაქი იყოს. როდესაც ამ ადგილას მანქანით გადავადგილდები, ვფიქრობ პატარა ვიდეო გადავიღო, სადაც ვაჩვენებ და ხალხს ვკითხავ, ამ ყველაფრის შემხედვარე ეს ქალაქი ევროპული კულტურის დედაქალაქი როგორ შეიძლება იყოს? ამხელა საწარმო დაიშალა და არავინ ელოდება, რომ ხალხის სასარგებლოდ განვითარდება ეს ადგილი. როდესაც ლატვია ევროკავშირის წევრი გახდა, ყველა პროექტი რაც კი გააკეთეს რეაქცია იყო რაღაცის. იმახდნენ რომ ფული უნდა მიეღოთ მიტოვებული ადგილებიდან. ამიტომ, დაიწყეს ფიქრი რა უნდა ექნათ ამისთვის. შედეგად ხალხს რა? არაფერი. არავინ იცის რას გაუკეთებენ ქარხნის ტერიტორიას. ამხელა ქარხანა მეორე ჩერნობილად აქციეს“.

ქარხნის ტერიტორიის მეორე ჩერნობილად მოხსენიება ქალაქის მოსახლეობისათვის ჩვევაა. სიმბოლურად, ეს ტერიტორია წინა იდეოლოგიური რეჟიმების პირობებში, განვითარებასთან ასოცირდებოდა, ამიტომ იგი მოსახლეობის მეხსიერებაში აღიბეჭდა, როგორც ურბანული განვითარების პროცესზე პასუხისმგებელი საწარმო. თუმცა, თანამედროვე პრაქტიკაში, ეს არეალი დაუკავშირდა გაურკვევლობის განცდის ახალ ემოციურ მდგომარეობას. მადარამ აღნიშნა, რომ უკვე გაიზარდა ის თაობა, რომელსაც არ ახსოვს ან დაავიწყდა ქარხნის მიწებიდან მბოლავი კვამლი. რომ მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობა ტერიტორიის განვითარებაზე საუბრობს, თუმცა მოხუცებულებსა და შუა ასაკის ხალხს ახსოვს, როგორ მოხდა ამ ადგილის „ჩერნობილიზაცია“. მისთვის მწვანე პოლიტიკურ გეგმებზე დისკუსია, ქარხნის ნანგრევების ცვლილებასთან შედარებით, სულ უფრო და უფრო ხდება მსჯელობის საგანი, მაგრამ გეგმები მაინც ბუნდოვანია. შუა ხნისა და ასაკოვან მოსახლეობაში, გაურკვევლობის განცდა, ამ ადგილის შემხედვისას წარმოიქმნება. მადარას სჯერა, რომ დეინდუსტრიალიზებული ტერიტორია აუცილებლად განვითარდება, თუმცა მისი კითხვა დაკავშირებული არის

ამ განვითარების ტრაექტორიებთან: „რა მხრივ შეუწყობს ხელს ხალხის კეთილდღეობას ეს განვითარება?“ სანამ ადგილობრივი ხელისუფლება ეკონომიკური დივერსიფიკაციისა და ახალი ბიზნესის მოზიდვის გეგმებს სახავს, არსებობს კითხვები, რამდენად წარმატებით მოახდენს ეს მცდელობები განვითარების ხანგრძლივი პერსპექტივის უზრუნველყოფას. სკეპტიციზმი და გაურკვევლობა აქ მიემართება რეგიონის მთავარ ინდუსტრიულ საწარმოს, ქარხანას, რომელიც აღქმული იყო/არის, როგორც ეკონომიკური პროგრესისა და მოდერნიზაციის სიმბოლო, ასევე რეგიონული იდენტობისა და სიამაყის რესურსი. ქარხნის დახურვა იქცა უფრო მეტის გამომხატველად, ვიდრე მხოლოდ კრიზისი დასაქმების სფეროში, ის ფართო კონტექსტით, ყოფილი რეგიონული იდენტობის ეკონომიკური და სოციალური წარუმატებლობის სიმბოლოა.

დეინდუსტრიალიზებული ქარხნის შესახებ, საექსპერტო მოსაზრების გასაგებად, ვესაუბრე ეკონომისტს, გუნტისს, 50 წელს გადაცილებულ მამაკაცს, ლიეპაიას სპეციალური ეკონომიკური ზონიდან. მან მიაშბო იმ გამოწვევების შესახებ, რომელსაც ლიეპაიას სპეციალურ ეკონომიკურ ზონას გაუჩნდა 1990-იანი წლების მიწურულს. აღნიშნა, რომ საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, მხოლოდ საბჭოთა პერიოდში დაარსებული ორი დიდი ზომის სამრეწველო ქარხანა გადარჩა ქალაქში, ქალის თეთრეულის საწარმო (რომელიც დღემდე ფუნქციონირებს) და მეტალურგიული ქარხანა, რომლებიც აქტიურად აწარმოებდნენ პროდუქციას. იმ მიზეზით, რომ ლიეპაიას გამოცდილი მუშახელი ჰყავდა 2000-იანი წლების დასაწყისში, პირველმა უცხოურმა კერძო კომპანიამ დანიიდან, ინვესტიცია განახორციელა ლიეპაიას სპეციალური ეკონომიკური ზონის მიერ შეთავაზებულ საინდუსტრიო ბიზნესში, რომელიც მუშაობდა ლითონის დამუშავების სფეროში, მაგრამ ყოფილი ფოლადის ქარხნისგან დამოუკიდებლად მოქმედებდა. გუნტისმა თქვა, რომ უცხოური კომპანიები არ ენდობოდნენ ადგილობრივ საწარმოებსა და ხელისუფლებას, რადგან ეს იყო ყოფილი საბჭოთა კავშირის ტერიტორია და ბევრი უფრთხოვდა შესაძლო ქრთამსა და უკანონობას. პირველად დანიური კომპანია ენდო ლიეპაიას სპეციალურ ეკონომიკურ ზონას. ხალხი, ვინც დანიურ საწარმოში დაიწყო მუშაობა, ლიეპაიას მეტალურგიული ქარხნის ყოფილი მუშახელი იყო. დროთა

განმავლობაში კერძო წარმოება გაფართოვდა და დივერსიფიცირდა ქალაქის სხვადასხვა ინდუსტრიულ არეალში, რომელმაც შეზღუდა ყოფილი მეტალურგიული ქარხნის ფუნქცია. გუნტისმა ასევე აღნიშნა, რომ საკონცერტო დარბაზი, დიდი ქარვა ძალიან ლამაზი შენობაა, თუმცა მისი მოვლა და შენახვა მუნიციპალიტეტს ძვირი უჯდება. მისი შენახვა, ყოველწლიურად ერთი მილიონი ევრო ღირს. ლიეპაიას აეროპორტი, ბიუჯეტს 1.2 მილიონი ევრო უჯდება წელიწადში, ლიეპაიას თეატრი ნახევარი მილიონი ევრო, ლიეპაიას ტენისის ცენტრი ასიათასობით ევრო, რაც ქმნის პრობლემებს მთელი ქალაქისათვის. გუნტისმა განაგრძო:

„ქალაქში საკმაო რაოდენობის ობიექტებია, რომლებიც ძალიან კარგი ხარისხისაა, თუმცა სახელმწიფო ბიუჯეტით ფინანსდება. ეს წარმოქმნის პრობლემას, რადგან ჩვენს მთავარ გადამხდელებს, რომლებიც მეტალის წარმოებაში არიან ჩართული, არ აქვთ მაღალი შემოსავალი. ამის გამო, მეტალურგიულ წარმოებაში ჩართული ადამიანები არ დადიან იქ, რადგან კერძო მწარმოებლები არ უფინანსებენ მათ კულტურულ და სპორტულ აქტივობებში ჩართვას. ამის გამო, არ უნდა გაგვიკვირდეს, რატომ ხალხს უჩნდება გაურკვევლობის განცდა, როდესაც უყურებენ გაჩერებულ უზარმაზარ ქარხანას, რომელიც ქმნიდა სოციალურ, კულტურულ და ეკონომიკურ გარანტიებს წარსულში. ამ მიზეზით, მათ არ აინტერესებთ კულტურულ აქტივობებში ჩართვა, მათ სჭირდებათ ხელმისაწვდომი საბავშვო ბაღი, კარგი სკოლა, კარგი ჯანმრთელობის დაცვის სერვისი და ასე შემდეგ, ამ მიმართულებით კი ჩვენ ჯერ ისევ პრობლემები გვაქვს. სამწუხაროდ, ბოლო ოცი წელი გავატარეთ იმ მიმართულების განვითარებაში, რომელიც ხასიათდება დაბალი ეკონომიკური ინტენსივობით. ვფიქრობ, რომ უახლოეს წლებში ეს ყოველივე, პრობლემას შეუქმნის ქალაქს, რადგან შეიქმნება დიდი ბარიერი იმას შორის რა გვინდოდა რომ მიგველო და რა მივიღეთ სინამდვილეში“.

კომუნისტების მიერ აშენებული ხელოვნური ბარიერი ქარხნის უკან, ყოფს ლიეპაიას ტბის ტერიტორიას ორ ნაწილად. ეს ბარიერი გაკეთებული იყო ნაწრთობი ნარჩენებით. გამოყოფილი არეალიდან უნდა მომხდარიყო ქარხნის წყლით მომარაგება. ბარიერის მშენებლობა წარუმატებელი აღმოჩნდა. დღეისათვის იგი

მხოლოდ ნაწილობრივ დასრულებული და წარმოადგენს ბილიკს ტბის სიღრმეში შესასვლელად. მასზე აშენებულია ჩიტების სადამკვირვებლო კოშკები. ამ ტერიტორიაზე რამდენიმე ვიზიტისა და დეინდუსტრიალიზებული ინფრასტრუქტურის სენსორული აღქმების, ეთნოგრაფიული მასალის შეგროვების შემდეგ, კონცეპტუალური ჩანაწერი გაჩნდა ჩემს ეთნოგრაფიულ დღიურში, რომელიც ქვეთავს აჯამებს:

ყოფილი ლიეპაიას მეტალურგიული ქარხნის ინფრასტრუქტურა, რომელიც განახლებული ფუნქციური განვითარებისთვის ემზადება, წარმოადგენს წარსულის სიმბოლურ, ემოციურ შემხსენებელს. იგი ასევე გამოხატავს აწმყოს მორალურ რეფლექსიებს და მომავლის იმედ/უიმედობას (გარკვეულობა და გაურკვეველობა). დეინდუსტრიალიზებული ქარხნის ტერიტორია, როგორც არქიტექტურულად კონსტრუირებული ურბანული ინფრასტრუქტურის ნაწილი, არის ხილვადი ორიენტირი გახსენებისა და აწმყოს ემოციური გააზრების გზაზე. მასზე სიმბოლურად აღბეჭდილია ნეოლიბერალური ურბანული წესრიგი, ასევე გაურკვეველობის მელანქოლია, როგორც პოსტსოციალისტური ეკონომიკური წარუმატებლობის სიმბოლო. ლიეპაიას მეტალურგიული ქარხანა, რომლის ტრანსფორმაციაც დაგეგმილია, თუმცა ადგილობრივთა კეთილდღეობას ჯერ არ შეხება, წარმოადგენს სივრცით და ემოციურ ნავიგატორს, რომელიც ავლენს წარუმატებელ ნაბიჯებს მიმდინარე ურბანული განვითარების მიმართ, ასევე მოიცავს გაურკვეველობის ემოციას. ყოფილი ქარხნის, როგორც გაურკვეველობის გგანცდის წარმომქმნელი ტერიტორიის წარმოსახვით, საქმე გვაქვს დეინდუსტრიალიზებულ, წარსულში ცენტრალიზებულ და ურბანული განვითარების წესრიგის შემქმნელ საწარმოსთან, რომლის მეშვეობითაც, საჯარო სივრციდან გაქრობის პირას მყოფი საბჭოთა დისკურსი და ქაოსური პოსტსოციალისტური სოციალური და კულტურული ცვლილებები, ჯერ კიდევ საჯაროდ განხივლადდება. ბოლოდროინდელი ინფრასტრუქტურული განვითარების პროექტები და გაურკვეველობის აღქმა წარმოქმნის კავშირს ნეოლიბერალურ იდეოლოგიასთან. თუ ფრენსის ფუკუიამა (Fukuyama 1992) ნეოლიბერალიზმს იდეოლოგიათა მწვერვალად სახავდა,

თანამედროვე ლიეპაიაში, განვითარების ეს მწვერვალი ვერ აღწევს წარმატებას, სოციალური კეთილდღეობის შექმნის გზაზე.

§ 3.4. კაროსტა: სამხედრო ქალაქის მორალურობა

ნაშრომის ქვეთავში წარმოდგენილია ლიეპაიას ყოფილი სამხედრო დასახლების, კაროსტას ეთნოგრაფიული ანალიზი, რომელიც დაკავშირებულია ნანგრევებად ქცევასთან და განვითარებასთან. დისკუსიაში ვცდილობ განვსაზღვრო, როგორ რეფლექსირდება მოსახლეობაში კაროსტას ყოფილი, დახურული სამხედრო ქალაქი, თანამედროვე სოციალური და კულტურული კონტექსტის გათვალისწინებით. ესაა ადგილი, რომელზე წვდომაც კონტროლდებოდა კოლონიური ძალების მიერ. საბჭოთა კავშირის დაშლიდან რამდენიმე წელიწადში, ტერიტორია გაიხსნა და ოფიციალური პირები მისი ლიეპაიასთან ადაპტირების გამოწვევის წინაშე აღმოჩნდნენ. ნაშრომში აღვწერ, როგორ განსაზღვრავს სოციალური და კულტურული გამოცდილება და მიმდინარე მუნიციპალური აქტივობები ადგილობრივთა მორალურ აღქმებს.

თანამედროვე ლიეპაიას შემადგენლობაში ადმინისტრაციულად მოიაზრება, ყოფილი სამხედრო ანკლავი კაროსტა, სადაც დაშლის/ნგრევისა და განვითარების შეგრძნება დაკავშირებულია კოლონიური სამხედრო ძალების/ძალაუფლების სოციალურ გააზრებასთან. წარსულისკენ მიბრუნება და პოსტსოციალისტური ტრანსფორმაციების გააზრების დისკუსია ხილვადობას ანიჭებს ყოფილი სამხედრო დასახლების კულტურულ და სოციალურ მორალურობას.

ჩემი, როგორც უცხოელი ეთნოგრაფისა და დამკვირვებლის წარმოსახვაში, კაროსტა, წარმოადგენს ერთობას არქიტექტურული კომპლექსებისა, რომლებიც ატარებენ კონკრეტულ მნიშვნელობებს: ნატოს სამხედრო-საწვრთნელი ცენტრი,

ყოფილი ციხე როგორც ტურისტული არეალი, რუსული მართლმადიდებლური კათედრალური ნაგებობა, საბჭოთა პერიოდის კორპუსები, ცარისტული პერიოდის წითელი აგურით ნაშენები კომპლექსები და ასევე, საერთაშორისო საწარმოები. ლიეპაიას მოსახლეობა, მხოლოდ ბოლო პერიოდია ცდილობს როგორღაც მიაკუთვნოს საკუთარი თავი კაროსტას სამხედრო არეალს. ჩემს მიერ კაროსტას, როგორც არეალის წარმოსახვა განპირობებულია ლატვიელი მწერლის ანდრა მანფელდეს გავლენით, რომელიც ავტორია წიგნისა „ოფიცრების ცოლები“ (Virsniku Sievas) (Manfelde 2017a).

კოლეგა მეცნიერმა, დოქტორმა მარტინ მინტაურშმა, რიგის ეროვნული ბიბლიოთეკიდან, ჩემთან საუბრისას, მანფელდეს წიგნს რეკომენდაცია გაუწია. „ოფიცრების ცოლები“ წარმოადგენს ამბავს კაროსტას ქალებზე და ეძღვნება საბჭოთა სამხედროების ოჯახების ცხოვრების წესს. ანდრა წიგნის დასასრულს აღწერს პირად გამოცდილებას კაროსტასთან დაკავშირებით, სადაც აღნიშნავს, რომ ლიეპაია წარმოადგენს ლატვიურს და ესე იგი ეროვნულს, ხოლო მილიტარიზებული კაროსტა მის პოლარულ ოპოზიციას (Manfelde 2017a: 246, 248)

მანფელდე წერს:

„შეიქმნა მეცხრამეტე საუკუნის ბოლოს, როგორც სამხედრო ტერიტორია, რომელიც არასდროს გამხდარა ბრძოლის თეატრი, ახლა მისი მთავარი მეტოქეები არიან ზღვა, ქარი და სამოქალაქო პირები ... ორი პატარა სამყარო - უპირატესად ლატვიური ლიეპაია და მილიტარიზებული კაროსტა - იყვნენ ორი ერთმანეთისაგან გამიჯნული პლანეტა, სადაც ახლო ხედვით საფუძველი ბედნიერებისა და მწუხარებისათვის იყო ერთნაირი“.

ანდრა ავტორია ასევე საბავშვო წიგნისა, „ჩვენს შორის ვის შეუძლია ფრენა“ (Kurš no mums lidos) (Manfelde 2017b). ესაა ისტორია კაროსტას კათედრალური ნაგებობის შესახებ, რომელიც გაქრა ბურუსში, მანამ, სანამ ბავშვებმა ჯადოსნური სათვალითა და ფრინველად გადაქცეული კაროსტას ხიდის დახმარებით ახლიდან არ აღმოაჩინეს იგი.

კვლევის დროს მქონდა ანდრა მანფელდესთან შეხვედრის პრივილეგია. ჩვენი პირველი კომუნიკაცია შედგა ფეისბუქის მეშვეობით. ფეისბუქის ანდრას გვერდი

იძლევა ინფორმაციას მისი პიროვნების შესახებ, რომ ანდრა წარმოადგენს ორმოცდაათ წელს გადაცილებულ ქალბატონს, რომელიც ქმნის ნოველებსა და ილუსტრაციებს.

ანდრას წერილი გავუგზავნე და ვთხოვე, რომ მაინტერესებდა მისი რეფლექსიები კაროსტას შესახებ. თანხმობის წერილი იმავე საღამოს მივიღე და რამდენიმე დღეში შევხვდით ქალაქის ცენტრში, ვარდების სკვერში. კომუნიკაცია რუსულ ენაზე შედგა. ჩვენმა დისკუსიამ და მისმა გულითაღმა ნაამბობმა მომცა მოტივაცია შემექმნა ნაშრომი კაროსტას მორალურობის შესახებ. ამ თავში მორალურობა დაკავშირებულია ყოფილი სამხედრო დასახლების დანგრევისა და განვითარების რეფლექსიებთან.

ანდრა კაროსტას იცნობს, არა მხოლოდ, როგორც ავტორი, არამედ როგორც მისი მაცხოვრებელი. იგი კაროსტაში საბჭოთა კავშირის დაშლისა და რუსი სამხედროების წასვლის შემდეგ დასახლდა, სადაც 7 წელი გაატარა. ემოციებზე საუბრისას ანდრა კაროსტას გაიაზრებს არც ლატვიურად, არც რუსულად, არც წარსულად და არც სრულად აწმყოდ. მან აღწერა ადგილი, როგორც დროის მანქანა, რომლის წყალობითაც რუსული ცარისტული, საბჭოთა და პოსტსაბჭოთა დროები თანაარსებობენ. მან საკუთარი თვალთ იხილა წითელი აგურის ცარისტული პერიოდის შენობებისა და საბჭოთა პერიოდის კორპუსების უმეტესობის რღვევა. მან აღნიშნა, რომ კაროსტაში იცხოვრა ხედისა და ისტორიის გამო:

„ვიფიქრე, რომ აქ ვიცხოვრებდი და ამ ადგილის შესახებ რამეს დავწერდი. როდესაც ვნახე დასახლება მომეწონა. ვიფიქრე რომ მიწოდდა აქ ცხოვრება. მე იქ რუსი სამხედროები არ მინახავს. შემძლია გაჩვენოთ ადგილები, სადაც სახლები დაანგრიეს. მაგრამ, ჯერ კიდევ შეიძლება ცარისტული და საბჭოთა პერიოდის შენობების ნახვა. თითოეულ შენობას კაროსტაში მისი სტილი და ამბავი აქვს“.

კაროსტამ გავლენა იქონია ანდრას პიროვნებაზე. ყოფა, რომელიც მან კაროსტაში გამოცადა, დაკავშირებულია უარყოფით ემოციებთან. იგი ბედნიერად გრძნობდა თავს, რომ კაროსტაში აღარ ცხოვრობს და ლიეპაიას ცენტრში გადმოსახლდა. მიზეზი, რატომაც კაროსტა არ მოსწონს არის ზოგიერთი წარუმატებელი მომენტი მისი ცხოვრებიდან, რომელიც პოსტსაბჭოთა ნგრევას მოჰყვა. მან თქვა:

„კაროსტა ჩემთვის მნიშვნელოვანი ადგილი იყო, მაგრამ ახლა აღარაა. მე იქ გავატარე 7 წელი, დავქორწინდი და ბავშვი იქ დაიბადა. ქორწინება დაინგრა, რამაც რალაც-რალაცები გაართულა, ამიტომაც ლიეპაიაში გადმოვსახლდი. რთული დრო იყო. ცენტრიდან კაროსტაში მიმავალი ტაქსის მძღოლები ხიდზე არ გადადიოდნენ. მუნიციპალიტეტის ოფიციალურ პირებს რცხვენოდათ კაროსტასი. ჩემი თვალით მაქვს ნანახი, როგორ აზიანებდა კაროსტაში ქუჩაში გამვლელი, შვედი ხელოვანის მიერ შესრულებულ კედლის მხატვრობას“.

ანდრას წარმოდგენაში კაროსტა შეპირისპირებულია ნანგრევებად ქცევის მახსოვრობასა და სამომავლო განვითარებასთან. მან აღნიშნა, რომ გამვლელი კაროსტაში ხედავს საცხოვრებელი პირობების გაუმჯობესებას, რომლებიც იმ ორგანიზდება აქ ახლად დასახლებული ადამიანების გარშემო, რომლებიც ქმნიან ბიზნესს. ეს პროცესი ადამიანებში იწვევს იმის განცდას, რომ რალაც ვითარდება. თუმცა კაროსტას აქვს მეორე მხარეც, გამლველი მას ხედავს ცარისტული და საბჭოთა პერიოდების შენობების მეშვეობით, რომელიც ადამიანებში დადებითი და/ან უარყოფითი გრძნობების გახსენებას უკავშირდება. მან აღნიშნა:

„ბედნიერი ვარ, რომ ეს ადგილი დავტოვე. როდესაც აქ ჩამოვედი, კაროსტა აჩრდილების ქალაქი იყო, რომლის ისტორია ჩემთვის საინტერესო იყო. სახლის კაროსტაში შექმნა იაფი დამიჯდა, 10 000 ევრო გადავიხადე 100 მეტრ-კვადრატულ საცხოვრებელში. ხალხი იქ საკუთრებას არ ყიდულობდა, იმიტომ რომ ეგონათ რუსი სამხედროები დაბრუნდებოდნენ. იყვნენ ისეთი რუსებიც ვინც აქ დარჩნენ და ხმა მისცეს ლატვიის დამოუკიდებლობას. ამ ადამიანებისთვის შემდგომი მოლვენების გაგება გართულდა. ისინი სვამდნენ კითხვას, რატომ არ იყო კაროსტაში კარგი ცხოვრება, რატომ დატოვეს მოსახლეობა ყურადღების გარეშე? ბოლო დროს ამ ყველაფრის შეცვლა დაიწყო და ვიმედოვნებ, რომ ადგილობრივები ცვლილებების შეგრძნებით განმხნევდებიან“.

ანდრას რეფლექსია აჩვენებს, რომ ქალაქის მორალურობა დაკავშირებულია ასევე განცდასთან, რომ კაროსტა ვითარდება. ეს განცდა რეფლექსირდება იმ შინაარსით, რომ კაროსტას ინფრასტრუქტურული ტრანსფორმაცია მთელს ქალაქში ხდება ყველაზე ბოლოს. კოლონიური სამხედრო ძალაუფლების დომინაციის

ისტორიულ მახსოვრობასთან ერთად, კაროსტას მორალურობა გამყარებულია პოსტსოციალისტური ნანგრევებად ქცევით.

ეთნოგრაფიულ ანალიზზე დაყრდნობით, კვლევის ეს ნაწილი მიზნად ისახავს ყოფილი სამხედრო ქალაქის, კაროსტას სოციალური და კულტურული მორალურობის გაგებას, სადაც ისტორიული გამოცდილება და მიმდინარე მუნიციპალური პროექტები აყალიბებს ლიეპაიას ურბანული არეალებისადმი ადამიანების აღქმებს. ჩემი მთავარი არგუმენტია, რომ კაროსტა წარმოადგენს სპეციფიკურ ადგილს, რომლის იდეოლოგიური გამოცდილება, მას ფიზიკურად და სოციალურად/მორალურად მიჯნავს დანარჩენი ქალაქისაგან.

ისტორიულად, კაროსტას მთელი ტერიტორია წარმოადგენდა ცარისტული რუსეთის სამხედრო ინფრასტრუქტურას. 45 წლის ვეტერანმა ჩემთან საუბრისას შენიშნა, რომ კაროსტა იყო სამხედრო, ხოლო ლიეპაია სამოქალაქო ქალაქი. სამხედრო ანკლავის ნამდვილი სახელი იყო „იმპერატორ ალექსანდრე მესამეს პორტი“, მაგრამ კაროსტას მოსახლეობა ამარტივებდა სახელს და უწოდებდა კარა ოსტა-ს, რაც ნიშნავს სამხედრო პორტს. შედეგად, კაროსტა გახდა სამხედრო ქალაქის ოფიციალური სახელწოდება. კაროსტას განცალკევებულობა მთელი ქალაქისაგან, რომელიც ანდრა მანფელდეს ამბავში ჩანდა, რელევანტურია ვეტერანის მიერ მოთხრობილი ამბიდანაც, რაც ისტორიულ ლეგიტიმაციას აძლევს ადგილობრივებს იმისათვის რომ აღიქვან კაროსტა, როგორც ლიეპაიასაგან გამიჯნული დასახლება.

1914-1944 წლებში, ორი სამოქალაქო ომის პერიოდში, კაროსტა ლატვიური ეროვნული ძალების მიერ იქნა დაკავებული, შემდეგ საბჭოთა, ნაცისტური და საბჭოთა ძალების მიერ. 1945-1994 წლებში კაროსტა დაიხურა, სამოქალაქო პირებს ნებართვის გარეშე კაროსტაში ვიზიტი აკრძალა. საბჭოთა დროს, სამხედროები კაროსტაში ოჯახებთან ერთად ცხოვრობდნენ, მათთან სტუმრობისათვის ახლობლებსა და ნათესავებს სჭირდებოდათ ნებართვის მიღება (Demski 2019: 505). ყოფილმა სამხედრომ აღნიშნა, რომ საბჭოთა სამხედრო სამშენებლო დანაყოფმა (რუსულად, Стройбат) ააშენა სამოქალაქო კვარტლები სამხედრო ოჯახებისათვის. მშენებლობის დროს, ისინი იყენებდნენ დაბალი ხარისხის სამშენებლო მასალას, რაც

ხსნის იმას თუ რატომ ჩამოიშალა საბჭოთა დროის შენობების დიდი ნაწილი კაროსტაში.

რუსი სამხედროების ლატვიიდან გასვლის შემდეგ, კაროსტა ადმინისტრაციულად დაუკავშირდა ლიეპაიას მუნიციპალიტეტს, რის შედეგადაც მოხდა ინფრასტრუქტურის მოშლა. კერძო კომპანია ქეი ალფა ორი (K@2) 1990-იანი წლებიდან მოყოლებული სახელმწიფოს ინიციატივების პარალელურად ოპერირებდა კაროსტას ინფრასტრუქტურული განვითარებისათვის. K@2 დაარსდა 1997 წელს შვედი კარლ ბიორსმარკის, ლატვიელი კრისტინე ბრიედესა და მექსიკელი ჰავიერა გარსიას მიერ. ისინი ასწავლიდნენ ლატვიურ ენას რუსულად მოლაპარაკე მოსახლეობას და აწვობდნენ მათთვის ტრენინგებსა და სემინარებს. ინიციატივა მიზნად ისახავდა კაროსტაში საერთაშორისო ხელოვანების მოზიდვას კრეატიული, არტისტული პროექტების განსახორციელებლად. 2008 წელს, K@2 ინიციატივა დაიხურა (Huuskonen 2008).

განვითარების პირდაპირი ეფექტი საცხოვრებელი კომპლექსებისათვის ხელშესახები გახდა 2010-იანი წლებიდან, როდესაც ინფრასტრუქტურული პროექტების დაანონსება მოხდა ლიეპაიას ქალაქის საბჭოს მიერ, იმისათვის რომ დასრულებულიყო ნანგრევებად ქცევის დეკადა. 2013 წელს, ქალაქის საბჭომ დააანონსა შეჯიბრი „მოჩვენების ქალაქის გამოწვევა, კაროსტა“ (Ghost Town Challenge, Karosta). ეს ინიციატივა მიზნად ისახავდა კაროსტას იერ-სახის გაუმჯობესებას და საცხოვრებელი კომპლექსების ახლებური ხილვადობის სტიმულირებას მოსახლეობის აღქმებში. ჟიურიმ აირჩია სამი გამარჯვებული პროექტი: ორი მიზნად ისახავდა ძველი სანაპირო ბუნკერების სამოქალაქო სივრცედ ქცევას. მესამე პროექტი, რუსული მართლმადიდებლური საკათედრო ტაძრის გარშემო განლაგებული საბჭოთა პერიოდის შენობების განახლებას მოიაზრებდა (<https://architecturecompetitions.com/ghosttownchallenge/>). ამის შემდეგ, კიდევ ორი დამატებითი კონკურსი დაანონსდა: „ბრუტალური განახლება“ (“Brutalist Facelift”) და „სამხედრო პორტის მიკრო ტექსტურა“ (War Port Micro Texture). გამარჯვებული პროექტების განხორციელების შედეგად, მოხდა ხუთსართულიანი საბჭოთა პერიოდის საცხოვრებელი კომპლექსების ფასადების განახლება

[\(https://architecturecompetitions.com/brutalistfacelift/\)](https://architecturecompetitions.com/brutalistfacelift/). „საბრძოლო პორტის მიკრო ტექსტურა“ ფოკუსირდა პატარა მასშტაბის არქიტექტურული კომპონენტის გამოსწორებაზე. გამარჯვებული პროექტით მოხდა რამდენიმე საბჭოთა პერიოდის საცხოვრებელი კომპლექსის ფასადების განახლება [\(https://architecturecompetitions.com/warportmicrotecture/\)](https://architecturecompetitions.com/warportmicrotecture/).

დოკუმენტურ ფილმში „კაროსტა: ცხოვრება სსრკ-ს შემდეგ“ (Karosta: Life after the USSR), ბრიტანელმა რეჟისორმა პიტერ კინგმა (2008), აჩვენა კაროსტას ოცდამეერთე საუკუნის პირველი ათწლეულის ნანგრევებად ქცევის ამბავი. ფილმის მონაწილეები კაროსტას წარმოიდგენდნენ პირქუში, გახშირებული კრიმინალური შემთხვევების არეალად. ნაჩვენებია მიტოვებული და ჩამონგრეული სახლები, რომლებიც წარმოადგენდა ლიეპაიას ბნელ გაგრძელებას. სიტყვა „მიტოვება“ ფილმში რამდენჯერმე იყო ნახსენები.

კაროსტას შესახებ წერის დროს, წავაწყდი ჩემი ერთ-ერთი ინფორმანტის ფეისბუკ პოსტს, სადაც იგი საუბრობდა ფილმის შესახებ. მან აღნიშნა, რომ ფილმი მისი ნეტფლიქსის სიაში დაამატა იმისათვის, რომ გაეხსენებინა კაროსტას განვითარების ამბავი. მან აღნიშნა, რომ მისთვის განსაკუთრებით ყურადსაღები იყო ის ფაქტი თუ როგორ მოხაზა ფილმის ძირითადი პატერნი რამდენიმე ინფორმანტის მიერ მოყოლილმა ამბავმა. სანაცვლოდ მისთვის განსაკუთრებით მოსაწონი იქნებოდა, აქცენტი გაკეთებული ყოფილიყო კაროსტას ისტორიულ მნიშვნელობაზე, ასევე შედარება მომხდარიყო რღვევასა და განვითარებას შორის.

კინგის ფილმი წარმოაჩენს, როგორ აღიქვამენ და განიცდიან ინფრასტრუქტურის მოშლას ადგილობრივები 1990-იანი წლების ბოლოსა და 2000-იანი წლების დასაწყისში. ფილმის შინაარსი გამოხმაურებას პოვებს ჩემს მიერ წარმოდგენილ კაროსტას მორალურ პატერნზე, რომელიც იკვლევს ადამიანების ადგილისადმი მიკუთვნებულობასა და აღქმადობას, ნანგრევებად ქცევის მეხსიერებასთან დაკავშირებული ემოციების გათვალისწინებით.

50-წლამდე კურატორმა ქალმა ლიეპაიას მუზეუმიდან მითხრა, რომ ლიეპაიას მოსახლეობისათვის, კაროსტა ყოველთვის განცალკევებული იყო. ადგილობრივმა ხელისუფლებამ, ეს ადგილი ქალაქის მთელ ტერიტორიაზე მიმოფანტული დაბალი

შემოსავლების მქონე ადამიანების საცხოვრებელ ადგილად აქცია. ინფორმანტმა თქვა, რომ საბჭოთა სამხედროებმა კაროსტა კარგ მდგომარეობაში დატოვეს, რის შემდეგაც დარჩენილმა ქურდებმა გაძარცვეს დასახლება 2000-იან წლებში. იმის გამო, რომ კაროსტა ნაკლები ყურადღების არეალი იყო, კრიმინალის რაოდენობა გაიზარდა. ეს ადგილი ასევე თანდათან ნაკლებად პრიორიტიზებულ ტერიტორიად იქცა, კანონის აღსრულების კუთხით.

პირველად კაროსტაში ლიეპაიას უნივერსიტეტის მიერ შემოთავაზებული გიდის თანხლებით წავედი. გიდმა, რომელიც ენთუზიაზმით მიზიარებდა კაროსტას შესახებ მის ცოდნას, მაჩვენა დასახლების არქიტექტურული ღირსშესანიშნაობები: ხიდი, ნატოს სამწვრთნელო ცენტრი, კაროსტას ციხე, მანეჟი, რედანი, ჩრდილოეთის სიმაგრე და კათედრალი. მასთან გატარებული დროის განმავლობაში, მქონდა განცდა, რომ იგი გულმოდგინედ ცდილობდა ისტორიული პერიოდის კაროსტას შესახებ მსჯელობას. უმეტესად, გიდმა სცადა დაენახებინა კაროსტა, როგორც ისტორიული და არქიტექტურული კონცეპცია, იდეოლოგიური გამოცდილების მითითების გარეშე. საპირისპიროდ, როდესაც კაროსტას ციხე-მუზეუმთან მივედი, მომიყვა კოლონიური ძალების მმართველობის შესახებ, რომლებიც ნაგებობას ძალაუფლების დემონსტრირებისათვის იყენებდნენ. სავარაუდოდ, მისი ყოყმანი ეჩვენებინა კაროსტას იდეოლოგიური გამოცდილება, განპირობებული იყო სიმბოლური მინიშნებით, რომ კაროსტას სირცხვილის მომგვრელი გამოცდილება, საჯარო სივრცეში რელევანტური აღარაა და ის ქცეულია ტურისტული სანახაობის ნაწილად.

ჩვენი ვიზიტი კაროსტაში სამხედრო-საზღვაო პორტის არხიდან დაიწყო, რომელიც წარმოადგენს 1901 წელს ხელოვნურად შექმნილ კონსტრუქციას, რაც გამოყოფს კაროსტას ლიეპაიასაგან. ხიდი, რომელიც ლიეპაიას და კაროსტას ერთმანეთთან აკავშირებს, აიგო 1902 წელს. ხიდი წარმოადგენს ელექტრონულად მოძრავ მექანიზმს, რომელიც გემებს არხში შესვლის საშუალებას აძლევს. ალტერნატიული გზა, მდებარეობს აღმოსავლეთით, ტოსმარეს გავლით, რომლითაც კაროსტა და ლიეპია ერთმანეთს უკავშირდება. საბჭოთა პერიოდში, ხიდი ატარებდა წითელი არმიის სახელწოდებას, ხოლო საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, ლატვიის დამოუკიდებელი ბატალიონის მეთაურის, ოსკარს კალპაკსის სახელს (Salakantins 2008:

1-6). ხიდის გადაკვეთის შემდეგ, გიდმა მოხოვა გამეხედა მარცხნივ, სადაც შევამჩნიე ნატოს ახალი, სამხედრო საწვრთნელი ცენტრი, რომელიც ასევე მოიცავს ძველ ოფიცრების სასახლეს. ადრე აქ იყო საბჭოთა საზღვაო ჰოსპიტალი და ორი ადმირალის სასახლე. პირველი ლატვიური ადმინისტრაციის ფარგლებში, არეალში განთავსებული იყო ლიეპაიას გარნიზონის სამეთაურო შტაბი, რომელიც მოგვიანებით საბჭოთა საზღვაო ერთეულებმა ჩაანაცვლეს (Salakantins 2008: 8-15). კაროსტას ციხე იყო შემდეგი ჩვენი დანიშნულების ადგილი. ციხეში ერთად არ შევსულვართ, შიდა სანახაობისთვის ტური სხვა დროისთვის გადავდე. ორსართულიანი წითელი აგურის შენობა წარმოადგენს ყოფილი სამხედრო ჰოსპიტლის კომპლექსს, რომელიც აშენდა 1904 წელს. შენობა გამოყენებული იყო, როგორც სამხედრო მეზღვაურების მოკლევადიანი გამოსასწორებელი ადგილი. 1990-იანი წლების ბოლოდან, ადგილობრივი ტურისტული ოფისი აწყობს ექსკურსიებს ისტორიულად მიტოვებული ციხის შენობაში, რომელიც დღეისათვის მუზეუმია (<https://karostascietums.lv>). მუზეუმში ვიზიტორებს შეუძლიათ გამოცადონ და გაიგონ პატიმრების მიერ ციხეში (საბჭოთა პერიოდში იყო დამნაშავე სამხედროების სადამსჯელო-გამოსასწორებელი ადგილი) განცდილი ემოციები (Demska 2019: 505). ციხის ინტერიერი წარმოადგენს სადამსჯელო ოთახს, ოფიცრების ღამის გასათევს და მსოფლიო ომების პერიოდის ლატვიურ, საბჭოთა და ნაცისტურ-გერმანულ სამხედრო აღჭურვილობას.

შემდეგი ჩემი და გიდის გაჩერება ცხენსახედნი მანეჟი იყო, რომელიც აიგო 1904 წელს. მოგვიანებით ის გამოიყენებოდა, როგორც საბჭოთა მოტორიზებული ქვედანაყოფის საწყობი (Demska 2019: 28). შენობა დაზიანებულია, მიმდებარე არეალი შემოღობილია. გიდმა შენობა მაჩვენა, როგორც ნიმუში იმისა, როგორ ახდენენ თანამედროვე საერთაშორისო ბიზნეს-კომპანიები ძველი, ნახევრად ჩამონგრეული შენობების შექმნას კაროსტაში და მათ მოდიფიკაციას თანამედროვე სამრეწველო დაწესებულებების ოფისებად.

მანეჟიდან რედანში წავედით, რომელიც წარმოადგენს ცარისტული ფორტიფიკაციის შემადგენელ ნაწილს, სადაც ლიპაიას დაცვის ბრძოლები მიმდინარეობდა 1919 წელს. 2022 წლის მაისიდან რედანში გაიხსნა კაროსტას

დამოუკიდებლობისათვის ბრძოლის მუზეუმი, რომელშიც გამოფენილია კაროსტას ისტორიულად მნიშვნელოვანი დღეები (<https://liepaja.travel/en/see-and-do/karosta-and-independence-war-museum-2/>). მოგვიანებით წავედით სანაპიროზე მდებარე სამხედრო ფორტიფიკაციასთან, რომელიც შექმნილი იყო, როგორც იმპერატორ ალექსანდრე მესამეს საზღვაო-სამხედრო ბაზა. ნაგებობა ბალტიის ზღვისაგან ზიანდება, რადგან ზღვა საფუძველს აცლის ნაგებობებს.

სამხედრო-თავდაცვითი ნაგებობიდან, წმინდა ნიკოლოზის საზღვაო საკათედრო ტაძარში წავედით. საკათედრო ნაგებობა აშენდა 1903 წელს, როგორც რუსული სტილის მართლმადიდებლური ეკლესია. 1920-იან წლებში ლატვიის მთავრობამ შენობა ლუთერანულ ეკლესიას დაუქვემდებარა. მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ კი იქცა საბჭოთა სამხედროების გასართობ ოთახად. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, შენობა მართლმადიდებელი ეკლესიის დაქვემდებარებაში გადავიდა (Salakantins 2008: 24-25). საკათედრო ტაძრის გარშემო აშენდა საბჭოთა სტილის საცხოვრებელი კორპუსები, იმისათვის, რომ მართლმადიდებლური რელიგიური ნაგებობა, საბჭოთა სამხედრო ანკლავის ცენტრალურ არეალში ხილვადი არ ყოფილიყო.

კაროსტას არქიტექტურული ღირსშესანიშნაობა რეფლექსიას ახდენს არეალის მორალურობაზე. ეს ნაგებობები, რომლებმაც გამოცადეს სხვადასხვა პოლიტიკური რეჟიმები, დღეისათვის მოქმედებენ, რომ ადამიანებს ალაქმევიონ ინფრასტრუქტურული ცვლილებები. საბოლოო შენიშვნად, გიდმა მითხრა, რომ მისი მთავარი მოტივაცია, რატომაც მაჩვენა ეს ღირსშესანიშნაობები იყო, რომ დამხმარებოდა განმეცადა ამ ადგილის ისტორიული მნიშვნელობა და მიმდინარე განვითარების პროცესი.

ჩემს ეთნოგრაფიულ ანალიზში, კაროსტასთან დაკავშირებულია სირცხვილის ემოცია, ასევე მიმდინარე ინფრასტრუქტურული პროექტების შედეგად, განვითარების შეგრძნება, რომელიც ისტორიულად წარუმატებელი მომენტების მახსოვრობის ემოციას ვერ ფარავს. სირცხვილი წარმოადგენს წარუმატებლობისა და დისკომფორტის განცდას, რომელიც დაკავშირებულია თანამედროვე პროცესებთანაც. ინფორმანტების მერ მოწოდებული ინფორმაციის კითხვის დროს, რომელიც კაროსტას

გააზრებას შეეხება, უნდა გავითვალისწინოთ ანტი-საბჭოთა კონტექსტი, რომელიც გვაჩვენებს, რომ ყოფილი სამხედრო ანკლავის გადააზრება სხვადასხვა იდეოლოგიური ლინზის მეშვეობით, ლატვიური ეროვნული-ნაციონალური დისკურსის განუყოფელი ნაწილია.

ისტორიით შერცხვენილი:

ჩემმა ინფორმანტმა, რომელსაც ანდრესს ვუწოდებ (50-ს გადაცილებული მამაკაცი), კაროსტას განვითარების ისტორიის შესახებ მსჯელობისას, გამოიყენა სიტყვა სირცხვილი, როდესაც ახსენა კაროსტას ისტორიული გამიჯნულობა დანარჩენი ქალაქისაგან. მან შენიშნა, რომ კაროსტა თავდაპირველად დაუსახლებელი ტერიტორია იყო. როდესაც რუსეთის იმპერატორმა დააანონსა სამხედრო პორტის ამ ადგილას აშენება, პროექტი არ წარიმართა ისე, როგორც იყო დაგეგმილი. რუსეთის იმპერიის იაპონიასთან ომის დროს გაირკვა, რომ დაგეგმილი და შექმნილი სამხედრო ინფრასტრუქტურა ვერ ასრულებდა ჩაფიქრებულ დანიშნულებას, რადგან ახალმა სამხედრო აღჭურვილობამ, შეცვალა ომის წესები. ანდრესმა თქვა, რომ იმპერია შერცხვენილი იყო პროექტის წარუმატებლობით, მისი დასრულება და მასიური ინფრასტრუქტურის ომში გამოყენება არ მომხდარა.

საბჭოთა პერიოდში, სამხედრო სიამაყის შეგრძნებამ შეცვალა სირცხვილის გრძნობა, რომელიც გამოწვეული იყო იმპერიის წარუმატებლობით. თუმცა ადგილობრივები ჯერ კიდევ აკავშირებენ ისტორიის ამ მონაკვეთს იმპერიულ მორალურობასთან. ანდრესმა მითხრა, რომ საბჭოთა პერიოდში, კაროსტას და ახალი ლიეპაიას ინდუსტრიული განვითარება მოხდა იმ ჩანაფიქრით, რომ უნდოდათ ლიეპაიაში მცხოვრები ეთნიკურად უმრავლესობაში მყოფი ლატვიური მოსახლეობა, ჩაენაცვლებინათ რუსი მოსახლეობით. მან აღნიშნა, რომ მხოლოდ სამხედროებსა და კაროსტას მცხოვრებლებს ჰქონდათ სასურველ დროს ანკლავში შესვლისა და გასვლის ნებართვა, ამიტომ, ისინი მიდიოდნენ ქალაქის ცენტრში გასართობად და ლატვიელ ქალებთან შესახვედრად. მთელი ჩანაფიქრი იყო იმაში, რომ მოეხდინათ მოსახლეობის გარუსება. საბჭოთა პერიოდში ანდრესი ჩუმად იპარებოდა კაროსტაში, რადგან იქ

უკეთესი პროდუქტი და ტანსაცმელი იყიდებოდა, ვიდრე ლიეპაიაში. ამის მიზეზი ის იყო, რომ სამხედრო მოსამსახურეები და მათი ოჯახები პრიორიტეზებულნი იყვნენ დანარჩენი მოსახლეობისგან. მან აღნიშნა, რომ საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, მთავრობამ ქალაქის ცენტრი კაროსტაზე პრიორიტეტულ მდგომარეობაში დააყენა, რამაც შეიძლება აგვახსენებინოს, რატომ ხედავენ პოსტსაბჭოთა ლატვიელები კაროსტას, სამხედრო წარსულის გამო, როგორც ქალაქისგან გამიჯნულ, შემარცხვენელ რელიქტს. ანდრესმა გამოიყენა სიტყვა სირცხვილი იმისათვის, რომ აეხსნა პოსტსაბჭოთა პროცესებიც. მან თქვა:

„კაროსტას ძალიან დიდი არეალი მიტოვებული იქნა რუსი სამხედროების წასვლის შემდეგ. ლიეპაიას მუნიციპალიტეტი მეტ ყურადღებას აქცევდა ქალაქის ცენტრს და კაროსტა მათთვის გახდა არეალი, რომელიც ცენტრისგან შორს იყო. მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლებს არ მიჰყავდათ ტურისტები კაროსტაში. მათ რცხვენოდათ უსიამოვნო დასახლების. არ შეეძლოთ კაროსტაში მოეწყოთ ადეკვატური ინფრასტრუქტურა, ასევე დიდი ხნის განმავლობაში ვერ თანხმდებოდნენ რა ექნათ დაბალი ხარისხის მასალით აშენებული შენობებისათვის. დაიწყეს ქუჩაში მოხეტიალეებისა და ალკოჰოლდამოკიდებულების იქ დასახლება“.

კაროსტას ახლანდელი იდენტობა ფორმირდა საბჭოთა აკრძალვების, პოსტსაბჭოთა მიტოვებისა და ინფრასტრუქტურული ტრანსფორმაციის პირობებში. ამ არგუმენტის გასაძლიერებლად დავუბრუნდეთ ხიდს კაროსტას არხზე, რომელიც წარმოადგენს მოკლე დამაკავშირებელ გზას კაროსტასა და ლიეპაიას შორის. საბჭოთა პერიოდში, ხიდზე საჯარო წვდომა დაშვებული არ იყო. მისი გამოყენება, შესაძლებელი გახდა საბჭოთა ჯარების გასვლის შემდეგ. მოძრავი ხიდი, იკეტება და იხურება დღის განსაზღვრულ მონაკვეთებში, როდესაც კომერციული გემები არხში შესვლისათვის ემზადებიან. 2005 წელს ხიდი მოულოდნელად დაზიანდა ქართული გემის შეჯახების შედეგად, ამიტომ ლიეპაიასა და კაროსტას ერთმანეთთან დაკავშირება, კიდევ ერთხელ, უმოკლესი გზით, შეუძლებელი გახდა. პიტერ კინგის ფილმში „კაროსტა: ცხოვრება სსრკ-ს შემდეგ“ (2008) ადგილობრივები ფიქრობდნენ, რომ მთავრობამ მიზანმიმართულად დაანგრია ხიდი, იმიტომ რომ მათ არ უნდოდათ

კაროსტას განვითარების პასუხისმგებლობის აღება საკუთარ თავზე. ხიდი 2008 წელს შეკეთდა და დაექვემდებარა ლიეპაიას სპეციალურ ეკონომიკურ ზონას.

კაროსტაში ერთ-ერთი ვიზიტის დროს, აღმოვაჩინე, რომ დაკეტილი ხიდის გახსნა დაგვიანდა დაახლოებით ერთი საათით, მიზეზი გემის არხში დაგვიანებით შესვლა იყო. დაახლოებით 30-მდე ადამიანი ელოდებოდა ხიდის გახსნას. ერთ-ერთმა რუსულად მოლაპარაკე 70-წლამდე მამაკაცმა დარეკა ლიეპაიას სპეციალური ეკონომიკური ზონის ადმინისტრაციაში. მამაკაცი ადმინისტრაციას ეუბნებოდა, რომ უნდა რცხვენოდეთ, რადგან ხიდი არხზე იმის გამო იყო გადებული, რათა ადამიანები დაეყენებინა კომერციულ ინტერესებზე მაღლა. ინფრასტრუქტურა, დაწყებული ხიდით, ლიეპაიელებს ახსენებს ისტორიული გამიჯნულობისა და ჩამოშლა-ნგრევის პერიოდებს. ადგილობრივთა მიერ პოსტსოციალისტური ნგრევის, ძარცვის, ქურდობის, აგურის გაყიდვის გახსენება დაკავშირებულია ნეგატიურ ემოციასთან, რომელსაც ანდრესმა სირცხვილი უწოდა.

შემარცხენელი გარემოს შეცვლის მცდელობა:

კვლევის დროს, მონტამ, „კაროსტას გადარჩენის საზოგადოების“ ერთ-ერთმა ხელმძღვანელმა, გამიზიარა მისი ისტორია. მონტა ორმოცდაათ წელს გადაცილებული ქალია, რომელიც მუშაობს ხალხში კაროსტას შესახებ შეხედულებების შესაცვლელად. 1990-იანი წლებიდან, ის ცდილობს კაროსტას შემარცხენელი ინფრასტრუქტურის ცვლილებას და მის ტურისტულ ატრაქციად გადაქცევას. მან მითხრა, რომ ადგილობრივი აქტივისტების ჩართულობით კაროსტას, როგორც ტურისტულად მიმზიდველ ადგილად წარმოჩენა, ხელს უწყობს მის გადააზრებას, სამარცხვინო არეალიდან განვითარებად ადგილად. მონტამ აღნიშნა, რომ მან და მისმა კოლეგებმა შექმნეს ტურისტული პროგრამა, რომელშიც ადამიანები თავდაპირველად ენთუზიაზმით მონაწილეობდნენ. მოგვიანებით, მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობამ გაიაზრა, რომ ტურისტულ და სანახაობრივ აქტივობებს შეეძლო ხელი შეეწყო ეკონომიკური განვითარებისათვის, რის შემდეგაც, მათ პროგრამა

აღიარეს. ინფრასტრუქტურა ნელ-ნელა მოწესრიგდა და გაიზარდა კაროსტას ციხის გარშემო, რომელშიც მონტას ორგანიზაციის მიერ დაარსდა მუზეუმი. საწყის ეტაპზე, შეიქმნა საგამოფენო ოთახები, მოეწყო პერფორმანსები და დადგმები. თავდაპირველი მიზანი იყო, დადგმებით ეჩვენებინათ საბჭოთა წარსული უცხოელი ვიზიტორებისათვის, რომლებიც ამ პერიოდის ისტორიით იყვნენ დაინტერესებული. ციხე-მუზეუმიდან, არასამთავრობო ინიციატივა იქცა კაროსტას გადარჩენის საზოგადოებად, რომელმაც დაფარა კაროსტას ტერიტორია. იქ პერმანენტულად ეწყობა კაროსტას ფესტივალი. მონაწილეები ერთვებიან კულტურულ აქტივობებში, რომლის მეშვეობითაც ხდება ისტორიული შენობების ფასადების გადაკეთება, რითაც არქიტექტურულ გარემოს ახლებური მნიშვნელობა ენიჭება. რედანი, ერთ-ერთი ასეთი არეალია კაროსტას ჩრდილოეთით, რომელიც შენარჩუნებულია მუზეუმის თანამშრომლების მიერ. ესაა რეკრეაციული და კრეატიული ნამუშევრების შექმნის სივრცე, იქ ასევე არის ისტორიული მუზეუმი.

მთხრობელმა, კაროსტას დასახლებიდან ტურისტული ადგილები დაინახა გლობალური ეკონომიკური პრიზმიდან. მან აღნიშნა, რომ კაროსტას ციხე, რედანი და სხვა ტურისტული ადგილები გასართობი სივრცეებია უცხოელი ვიზიტორებისთვის. მას მიაჩნდა, რომ კაროსტას ციხე შესანიშნავი ტურისტული სანახაობაა, თუმცა ადგილობრივებს ამბივალენტური დამოკიდებულება აქვთ:

„სანახაობა მხოლოდ უცხოელი სტუმრებისთვისაა. ისინი მოდიან რომ ნახონ ისეთი იშვიათი ადგილი, როგორც კაროსტაა. აქ მათ შეუძლია ნახონ ასევე ჩვენი ეკლესია და წყლის კოშკი. ძველი შენობები ლამაზად გამოიყურებიან, მაგრამ ისინი ასევე აჩვენებენ განსხვავებას ლიეპაიასა და კაროსტას შორის. ლიეპაიაში ყველაფერი კაშკაშებს. გვაქვს შესანიშნავი საკონცერტო დარბაზი ქალაქის ცენტრში, ასევე პორტი ქალაქის ცენტრში, რომელიც გახსნილია, თუმცა ასევე გვაქვს პორტი კაროსტაში, რომელიც დახურულია. კაროსტაში ბევრი ძველი შენობა შემოღობილია და ხალხს იქამდე მისვლა არ შეუძლია.“

მონტამ, კაროსტას ციხე-მუზეუმი, როგორც ტურისტული ადგილმდებარეობა, დაუკავშირა სირცხვილის გრძნობას. მან აღნიშნა, რომ ჰყავს მეგობრები ქალაქის სხვა ნაწილიდან, რომლებსაც არასდროს უნახავთ კაროსტა და მისი ტურისტული

ინფრასტრუქტურა. არგუმენტად მან აღნიშნა, რომ მის მეგობრებს კაროსტა მიაჩნიათ, როგორც ტურისტული ადგილმდებარეობა და არა საცხოვრებელი უბანი. ასევე, მთავრობის მსგავსად, ხალხს ჯერ კიდევ რცხვენია კაროსტასი. ამ მიზეზების გამო ისინი არ მიდიან იმ ადგილას, სადაც საბჭოთა ამბები ცოცხლდება. ამ დამოკიდებულების შეცვლის მიზნით, კაროსტას ციხე-მუზეუმი და რედანი ჩართულია ევროპის ღამე მუზეუმში კამპანიაში, რომლის დროსაც იწვევენ ქალაქის სტუმრებსა და ადგილობრივებს, იმისათვის რომ უფასოდ მოისმინონ და ნახონ კაროსტას ისტორია.

მონტას არგუმენტის საილუსტრაციოდ წარმოვადგენ იმ ოჯახის ემოციურ განცდებს, კაროსტასთან დაკავშირებით, რომლისგანაც ლიეპაიაში ვქირაობდი საცხოვრებელს. გამქირავებლები 30 წელს გადაცილებული ცოლ-ქმარი იყვნენ, აია და იანის. ჩემი ლიეპაიაში ყოფნიდან რამდენიმე კვირის შემდეგ, აიამ და იანისმა დამპატიყეს მათი შვილების გასვლით აქტივობაზე ზღვის სანაპიროზე ლიეპაიიდან რამდენიმე კილომეტრის მოშორებით. ვთხოვე გაეზიარებინათ მათი დამოკიდებულებები ქალაქის შესახებ. როდესაც იანისი და აია შეყვარებულები იყვნენ, აია მუშაობდა კაროსტას ციხე-მუზეუმის გიდად. იანისი ხშირად სტუმრობდა აიას სამსახურში. მითხრეს, რომ არ გააჩნდათ ემოციები და სენტიმენტები კაროსტას მიმართ. ემოციის არ ქონა, არ ნიშნავდა, ემოციის არ არსებობას, არამედ ეს იყო იმის ხაზგასმა, როგორც იანისმა აღნიშნა, რომ არ ჰქონდა სენტიმენტური განწყობა ამ ადგილის მიმართ. მან თქვა, რომ არ მოსწონდა კაროსტაში აიასთან ვიზიტები, რადგან ის ადგილი მას არ აყენებდა პოზიტიურ განწყობაზე, განსხვავებით ქალაქის ცენტრალური ნაწილისგან, სადაც მას ჰქონდა საყვარელი ადგილი, რომლითაც იგი ამაცობდა. იანისმა მითხრა, რომ არ უნდა მის შვილებს მოუყვეს კაროსტას საბჭოთა და პოსტსაბჭოთა ამბების შესახებ, რადგან ეს პერიოდი დაკავშირებულია ისეთ ამბებთან, როდესაც ლატვიას ისტორიის კარგი პერიოდი არ ედგა. მის მიერ ნათქვამი ფრაზა ლატვიელებს კარგი პერიოდი არ ჰქონდათ, წარმოადგენს სირცხვილის განცდის ალფეორიას, რომელიც დაკავშირებულია სასირცხვილოდ მიჩნეული ისტორიული პერიოდის მახსოვრობის უარყოფასთან.

ნანგრევების ტრანფორმაციასთან დაკავშირებული ემოციები:

ნანგრევებთან ერთად, ცხოვრების წესის ცვლილებისათვის, მთავრობამ, მეცხრამეტე საუკუნის ისტორიული შენობების უმეტესობა, ლიეპაიას სპეციალურ ეკონომიკურ ზონას გადასცა. კაროსტას ცარისტული და საბჭოთა პერიოდის შენობები, რომლებიც მიტოვებული ან ნაწილობრივ ჩამოშლილი იყო, პრივატიზებულია. კაროსტასა და ლიეპაიას დამაკავშირებელი ძველი ხიდიდან ტოსმარეს დასახლებისკენ მიმავალ გზაზე სიარულისას, გამვლელი ხედავს ისტორიულ არქიტექტურულ ფასადებს, ისეთებს როგორცაა: ცხენების სადგომი, სამხედროების ბარაკები, და სხვა, რომლებიც შემოდობილია კერძო კომპანიის მიერ და ელოდება გადაკეთებასა და ახალი ფუნქციური დატვირთვის მინიჭებას. ზოგიერთ პრივატიზებულ შენობას, რომელიც ჯერ არ განახლებულა, დალუქული აქვს ფანჯრები და კარები. მარამ, სამოც წელს გადაცილებულმა რუსულენოვანმა ქალბატონმა კაროსტადან, აღნიშნა, რომ დალუქული ფანჯრები და კარები ნიშნავს, რომ შენობა ვიღაცის საკუთრებაა. როდესაც გიდს ვკითხე რატომ იყო წითელი აგურის შენობები რკინა-ბეტონის ახალი კონსტრუქციებით მოდიფიცირებული, მან მითხრა, რომ ეს იყო საჩვენებელი მაგალითი იმ ხალხისთვის, რომლებსაც რცხვენოდათ ცარიელი, ჩამოშლილი შენობების, რომ ეს ადგილი მიტოვებული არაა და განვითარების პროცესი საგრძნობია. მარამ, თქვა, რომ ტელევიზორში მოისმინა, კაროსტაში 60-70 კომპანიაა, რომელიც აჩვენებს რომ რაღაც ხდება დასახლებაშიო. დაამატა, რომ მაცხოვრებლები ამას ვერ გრძნობენ, კარგი შემოსავალი არ აქვთ და საერთაშორისო კომპანიები, რომლებიც ბიზნესს აწარმოებენ კაროსტაში, შემოსავლის უმრავლესობას თავიანთ ქვეყნებს ახმარენ, ხოლო კაროსტას მაცხოვრებლები, ჯერ კიდევ შემოსავალს ეძებენო. ივორსმა (ფსევდონიმი), 65 წლის ლატვიელმა მამაკაცმა მითხრა, რომ ახალი კომპანიები ამაცობენ, რომ იყენებენ ისტორიულ შენობებს და აახლებენ მის ფასადებს, იმისათვის რომ აჩვენონ ხალხს კაროსტაში ახალი ცხოვრებაა და ძველ შენობებს ახალი დანიშნულება აქვსო. მანაც აღნიშნა, რომ თანამედროვე კაროსტა უკეთეს მდგომარეობაში გამოიყურება, თუმცა ხალხი, რომლებიც იქ

ცხოვრობენ, მხოლოდ მაშინ იამაყებენ ამ დასახლებით, როცა განვითარება და კარგი ცხოვრება მათ ოჯახებსაც შეეხება.

ჩემმა კაროსტას ტურისტულმა მეგზურმა მითხრა, რომ ჩამოშლილი, ძველი, ცარიელი შენობების შენარჩუნება, კერძო კომპანიებს თავიდან ჩაფიქრებული არ ჰქონდათ. კომპანიები ყიდულობდნენ მიწას და ანგრევდნენ ძველ ფასადებს, იმისათვის რომ აეშენებინათ ახალი რკინისა და ბეტონის კონსტრუქციები, რასაც გიდები კაროსტას გადარჩენის საზოგადოებიდან დაუპირისპირდნენ. მათი არგუმენტი იყო, რომ ტურისტებისათვის სურდათ რაღაც ისტორიული ეჩვენებინათ. კომპრომისი ორივე მხრიდან გამოიძებნა, ამიტომ ისტორიული შენობების რკინისა და ბეტონის კონსტრუქციებით მოდიფიკაცია ერთგვარი ურთიერთთანამშრომლობისა და ურთიერთგაგების ახალი გზაა. ერთი მხრივ, მე გაჩვენებ ისტორიულ ფასადებს, მეორე მხრივ, თავად დაინახავ როგორ მართავენ ახალი კომპანიები ტერიტორიებს აქ. ამის შემდეგ, გაგიჩნდება განცდა იმისა, რომ კაროსტა ვითარდება.

ქალაქში ბიზნესის მკეთებელთა პერსპექტივის გასაგებად, შევხვდი გუნტის 50 წელს გადაცილებულ მამაკაცს, ლიეპაიას სპეციალური ეკონომიკური ზონიდან, რომელსაც ვთხოვე მოეყოლა მისი თვალით დანახული პოსტსოციალისტური ცვლილებები ლიეპაიაში. მან „დიდი ქაოსი“ უწოდა კაროსტას ნანგრევებად ქცევას, რუსი სამხედროების მიერ ქალაქისდატოვების შემდეგ.

„როდესაც 1990-იანი წლების ბოლოს, ლიეპაიას სპეციალური ეკონომიკური ზონა შევიდა კაროსტაში და ინდუსტრიული პარკის დაარსება დაიწყო, მთავარი მიზანი იყო საერთაშორისო უცხოური კომპანიების ინვესტიციები მოგვეზიდა. უცხოური კომპანიების მოზიდვას მცირე გავლენა ჰქონდა გადასახადის გადამხდელთა კეთილდღეობაზე. მეტალის წარმოების პროცესში დასაქმებულები დიდი რაოდენობით შემოსავალს ვერ გამოიმუშავებენ, ამიტომ ისინი არ დადიან მაგალითად თეატრში, იმიტომ რომ მათი ფინანსური შესაძლებლობები მხოლოდ საბაზისო მოთხოვნილებებს აკმაყოფილებს. მასიური ინფრასტრუქტურული პროექტები, როგორცაა საკონცერტო დარბაზი ქალაქში, არაა საჯაროდ ხელმისაწვდომი ყველასთვის. ეს ხსნის, თუ რატომ მიიჩნევა ადგილობრივი, რომ კაროსტას, რომელიც დიდი ხნის განმავლობაში ყურადღების მიღმა იყო,

საერთაშორისო კომპანიები იპყრობენ. ამასთან ერთად, ხალხი დღემდე მიიჩნევს ლიეპაიას განცალკევებულ დასახლებად.“

მაცხოვრებელთა საკითხი:

ქვეთავში წარმოდგენილია კაროსტას მაცხოვრებლის, ლიდას, 80 წლის რუსულენოვანი ქალის მოსაზრება. ლიდას კაროსტას საკათედრო ტაძრის შესასვლელთან შევხვდი. მისი რელაქსაცია შესაძლებელს ხდის კაროსტას ინფრასტრუქტურა დავინახოთ იმ მაცხოვრებელთა პერსპექტივიდან, რომლებმაც დასახლებაში იცხოვრეს საბჭოთა პერიოდში და მოესწრნენ „მაღალი ხარისხის“ პროდუქციასა და „საცხოვრებელ პირობებს“. ლიდა კაროსტაში რუსეთიდან გადმოსახლდა 1970-იან წლებში, როდესაც დაქორწინდა კაროსტაში მცხოვრებ რუსულენოვან სამხედრო მომსახურეზე. როდესაც ლიდას შევხვდი, იმ დროისთვის დაქვრივებული იყო და საკათედრო ტაძართან ახლოს საცხოვრებელ კორპუსში მარტო ცხოვრობდა. მას ვთხოვე მოეყოლა კაროსტას ამბები საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ. აღნიშნა, რომ როდესაც საბჭოთა კავშირი დაინგრა, ამბობდა, რომ ლიეპაიადან იყო, რადგან არ სურდა ადგილის დაკონკრეტება და იმის თქმა, რომ კაროსტაში ცხოვრობდა. თქვა, რომ, კაროსტაში, საბჭოთა პერიოდში, კარგ პირობებში ცხოვრობდა, რომ ინფრასტრუქტურა კარგ მდგომარეობაში იყო და ყველა რაღაც საქმით იყო დაკავებული. შემდეგ, 1990-იან წლებში ყველაფერი გაჩერდა და ხალხმა დაიწყო მიტოვებული ინფრასტრუქტურის მარცვა.

მოგვიანებით, როდესაც მთავრობა მიხვდა, რომ შეიძლებოდა ფულის კეთება კაროსტაში, დაიწყო დასახლების რეაბილიტაცია. მან აღნიშნა, რომ სანამ მთავრობა დასახლებას მიიჩნევდა ბიზნესისთვისა და ტურიზმისთვის მომგებიან ტერიტორიად, მისი მაცხოვრებლების საჭიროებებისთვის უნდა მიეხედა, რადგან ბიზნესმენები და ვიზიტორები ხარჯავენ ფულს, რომელიც კაროსტას მოსახლეობამდე ვერ აღწევს. ბიზნესმენები ისაკუთრებენ ისტორიულ შენობებს, რომლებზეც მოქალაქეებს არ აქვთ წვდომა. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, ლიდამ იხილა ნგრევა, მიტოვება, მოსახლეობის შემცირება, კრიმინალური აქტივობები, ნარკოდამოკიდებულების

ყოველდღიურობა და ახალი ბიზნესების ზრდა. კაროსტას მოსახლეობას რცხვენოდა მათი საცხოვრებელი დასახლების. ხიდის გადაკვეთა და ქალაქის ცენტრში გასვლა დაბრკოლება აღარაა, თუმცა განსხვავება ლიეპაიასა და კაროსტას ინფრასტრუქტურას შორის მათთვის სამწუხაროა.

„რუსი სამხედროების წასვლის შემდეგ აქ საშინელება ხდებოდა. მე და ჩემი მეუღლე აქ დავრჩით. ყურადღებას არავინ გვაქცევდა. მთავრობამ დაანგრია ძველი შენობები, მიზეზად ამბობდნენ, რომ ცუდი ხარისხის იყო. შემდეგ, ახალი ბიზნესმენები მოვიდნენ და დაიწყეს მიტოვებული შენობების განახლება. ხალხს აქ საბჭოთა დროს კარგი ცხოვრება ჰქონდა. შემდეგ, საშინელი პერიოდი გამოვიარეთ. ახლა ტურიზმი და ახალი ბიზნესები იქმნება, კაროსტა ვითარდება. მაგრამ, ჯერ ისევ, აქაურ ხალხს არ გვაქვს ისეთივე ინფრასტრუქტურა, როგორც ქალაქის ცენტრში.“

ლიდამ აღნიშნა, რომ კაროსტაში საბჭოთა პერიოდის დავიწყება შეუძლებელია, იმიტომ, რომ აქ ჯერ კიდევ არის შემორჩენილი საბჭოთა პერიოდის ბევრი საცხოვრებელი ნაგებობა. რუსულენოვანი მოსახლეობა ჯერ-კიდევ ცხოვრობს ქალაქში. ადამიანს კაროსტაში უფრო შეუძლია იგრძნოს საბჭოთა დრო, ვიდრე ლიეპაიაში. წმინდა ნიკოლოზის სამხედრო მართლმადიდებლური საკათედრო ტაძრისა და მის გარშემო აშენებული საბჭოთა საცხოვრებელი შენობები ისევ დგას ქალაქში, როგორც შემახსენებელი საბჭოთა პერიოდის ანტი-რელიგიური და სამხედრო პოლიტიკისა. თუ საკათედრო ტაძარი ცარისტულ პერიოდს ახსენებს ხალხს, მის გარშემო აშენებული საცხოვრებელი კომპლექსები, სადაც ეკლესიის მრევლი ცხოვრობს, საბჭოთა მეხსიერებიდანაა. კათედრალის - საკათედრო ტაძრის ქუჩა, ბანერი შენობებზე, ხაზს უსვამს ამ ადგილის, როგორც რელიგიური იდენტობის არეალის, მნიშვნელობას. საბჭოთა პერიოდის საცხოვრებელი კომპლექსები საბჭოთა კონოტაციის მატარებლები იყვნენ, რომლითაც საბჭოთა სამხედრო ქალაქის ცენტრში წმინდა ნიკოლოზის ეკლესია არ უნდა ყოფილიყო ხილვადი. საცხოვრებელი კომპლექსები, რომლებმაც წარმოქმნეს ღობე კათედრალის გარშემო, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ საკათედრო ტაძრის ქუჩის სახელს ატარებენ, რაც იმის სიმბოლოა, რომ საკათედრო ტაძარმა დაიბრუნა კონტროლი კაროსტას ცენტრალურ ტერიტორიაზე.

ქვეთავს, მიმდინარე ინფრასტრუქტურული პროექტების შესახებ მსჯელობით შევაჯამებ. ვიტყვი, რომ კაროსტას ნგრევის, ჩამოშლის, გაუცხოების მეხსიერებით წარმოქმნილი ნეგატიური ემოციების ტრანსფორმაციას, ასევე მიმდინარე ეკონომიკურ აქტივობებს, ემატება კრეატიული ცვლილებები. ლიეპაიას მოსახლეობა ყოველდღიურად ხედავს ადგილობრივი და უცხოელი არტისტების შემოქმედებას კაროსტაში, რომლებიც გამოსახულია ძველი შენობების კედლებზე. არასამთავრობო ორგანიზაციებისა და მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლები ცდილობენ ისტორიული შენობების რეინტერპრეტაციას ხელოვნების მეშვეობით. კედლის მხატვრობას წარმოადგენენ შესაძლებლობად, ჩამოშლილი ინფრასტრუქტურისადმი ახლებური შინაარსის მისანიჭებლად. ლიეპაია იქნება 2027 წელს ევროპული კულტურის დედაქალაქი. ევროკავშირის ამ ტურნირში მონაწილეობის მისაღებ განაცხადში ლატვიელი ხელისუფლების წარმომადგენლები მიზნად ისახავენ, რომ სამხედრო პორტი კაროსტა, კრეატიულ პორტ რადოსტად აქციონ. ეს ინიციატივა კაროსტას საბჭოთა პერიოდის სამხედრო მემკვიდრეობას აქცევს სამომხმარებლო და გასართობ არეალად (<https://www.liepaja2027.lv/eng>).

ინტამ, „ლიეპაია ევროპული კულტურის დედაქალაქი 2027“-ის პროექტის ერთ-ერთმა ხელმძღვანელმა, ჩემთან საუბრისას აღნიშნა, რომ ეს პროექტი შესაძლებლობას მისცემს კაროსტას მაცხოვრებლებს მონაწილეობა მიიღონ სოციალურ და კულტურულ ინიციატივებში.

„ჩვენ გვსურს კაროსტა (სამხედრო პორტი) ვაქციოთ რადოსტად (კრეატიული პორტი). ჩვენი მიზანია შევქმნათ კულტურული აქტივობები და შევთავაზოთ ადგილობრივებს. ეკონომიკურად, მოველით რომ სარგებელი იქნება მასპინძლობის (ტურისტულ) სერვისებში“.

კაროსტას მაცხოვრებლები აღნიშნავენ, რომ ბევრი კულტურული აქტივობა ქალაქის ცენტრში ტარდება, კრეატიული ალტერნატიული პროექტები კი კაროსტაში. მანამ, ნეგატიური ემოციები დაკავშირებულია დასახლებასთან, მისი თანამედროვე „ბრენდირება“ ხდება, როგორც მიმზიდველი, არასამარცხვინო, ისტორიული ადგილი. მიმდინარე ინტერესებთან ღირებულებათა სისტემების კომბინაციით, სოციალური დინამიკა ქალაქის იდენტობის ყველა ასპექტში გამოვლინდება. სტრატეგია,

რომლითაც სოციალური ღირებულება შეფასებას აძლევს ფიზიკურ ინფრასტრუქტურას, განსხვავდება თანამედროვე პოლიტიკური და ეკონომიკური ინტერესებისგან, რომელიც ქალაქის მატერიალური მნიშვნელობის აბსტრაქტულ შინაარსზე ამახვილებს ყურადღებას. არქიტექტურული სავიზიტო ბარათები ირეკლავს მაცხოვრებელთა სოციალურ მდგომარეობას, რომელიც შერწყმულია ისტორიულ და თანამედროვე მოთხოვნილებებთან და ხასიათდებიან სირცხვილის გრძნობის განცდით. მეხსიერება და ძალაუფლების იდეოლოგიური ლეგიტიმაცია, თანამედროვე ეკონომიკურ პროცესებთან ერთად, ყოფილ სამხედრო დასახლებას ბიზნეს სექტორის კონტროლის ქვეშ აქცევს, რომელიც ღობავს, შენობებს და მოდიფიკაციას უკეთებს ისტორიულ ფასადებს. დასახლებამ, რომელიც იდეოლოგიათა შეპირისპირებისა და რუსული ცარისტული ლეგიტიმაციის, ასევე საბჭოთა იდეოლოგიის მანიფესტაციის არეალი იყო, რადიკალურად შეიცვალა ფოკუსი ბიზნესსაქმიანობისაკენ. კაროსტას ფასადებისა და კედლების ავთენტური ფუნქციის ცვლილება ხელს უწყობს, საერთაშორისო კომპანიებს და ნაკლებ სარგებელს აძლევს ადგილობრივებს, რომლებიც მიიჩნევენ, რომ მთავრობა დასახლების სოციალური მდგომარეობის განვითარებას ნაკლებ ყურადღებას უთმობს.

მსოფლიოს სხვადასხვა მხრიდან ჩამოსული ტურისტები აქ იგებენ როგორი იყო საბჭოთა ცხოვრების წესი ლატვიაში, რომელიც მხოლოდ ახლა გახდა საჯარო წვდომის არეალი. ხოლო, ადგილობრივების ალტერნატიული შეხედულებები და რეფლექსიები დაკავშირებულია პოსტსაბჭოთა პერიოდის ნგრევასთან. ნგრევა, ჩამოშლა, განცალკევება, შემოღობვა, ყველა პროცესს, ყოფილ მთლიანად ჩაკეტილ სამხედრო ანკლავზე, განსაკუთრებული ზეგავლენა ჰქონდა, რადგანაც ის სოციალურად უკავშირდება კაროსტას არქიტექტურულ პოლიტიკასა და ადგილის კონტროლის პრაქტიკას.

თუ საბჭოთა ხელისუფლებამ დახურა სამხედრო დასახლება წარსულში, ახლა საერთაშორისო კომერციული მიზნებისთვის ღობავენ მის ტერიტორიებს. მაგალითად, საპორტო ინფრასტრუქტურა პორტის მხარეს შემოღობილია, საპირისპიროდ ლიეპაიას ქალაქის ცენტრის საპორტო ინფრასტრუქტურისაგან. ასევე, ლიეპაიას ცენტრი მიიჩნევა ევროპული ღირებულებების განსხეულების არეალად,

კაროსტა კი, ჯერ-კიდევ განცალკევებული ტერიტორიაა. მისი ადგილის ფორმირება და ტერიტორიული ადმინისტრირება ტიპურ, ელიტიდან-ხალხისკენ მმართველობის პრაქტიკას ეფუძნება და ახდენს კერძო ინტერესების, კომერციული სარგებლის, სტატუსისა და პოლიტიკური ძალაუფლების ფლობის სიმბოლურ-სივრცით მანიფესტაციას, რომელიც ყოველდღიური პრაქტიკისაგან განცალკევებულია და განსაზღვრავს არაბალანსირებული ინტერაქციის დინამიკას ეკონომიკურსა და კომუნალურ ინტერესებს შორის. ლიეპაიას ადგილობრივი ხელისუფლების მიერ კაროსტაზე მმართველობის გავრცელება, წარმოადგენს „შურისძიებას“ ლიეპაიას მუნიციპალიტეტისას ყოფილი სამხედრო ანკლავის მიმართ, რის გამოც მათ კაროსტაში, საწყის ეტაპზე, დაბალ-შემოსავლიანი მოსახლეობა დაასახლეს. ადგილობრივთა რეფლექსიები დაკავშირებულია მიმდინარე სამრეწველო პროცესებთან და ფარავს კომუნალურ რეაქციას, რომელიც ნგრევის მეხსიერებითაა გამყარებულ, იცვლება არტისტული, კრეატიული წამოწყებებით, თუმცა სირცხვილის განცდაა, ის ემოცია, რომელიც მასზე, ჯერ-კიდევ დომინირებს.

თავი IV ფოთი: ქალაქის მორალურობა

ეთნოგრაფიული მასალა ფოთის მორალურობის შესახებ, შეეხება, სამ მთავარ არეალს, რომელიც ქალაქის თანამედროვე იერ-სახეს ქმნის, ესენია: ცენტრალური არეალი (რუსთაველის რკალი და საკათედრო დაძრის მიმდებარე ტერიტორია), მალთაყვის საკურორტო უბანი (და დევნილთა ახალი რაიონი), ნაზადას სამრეწველო არეალი. სამი არეალი ერთად კრავს ქალაქის კულტურულ ცენტრს, სამრეწველო და საპორტო ინფრასტრუქტურას და წარსულისა თანამედროვე წესრიგით განპირობებული ქალაქის ემოციურ განწყობებს. ქალაქი საზრდოობს წარსულის რომანტიზებითა და აწმყოს პრაგმატული გააზრებით, რაც წარმოქმნის სიამაყის, სირცხვილისა და გაურკვევლობის განცდებს.

ჩემს მიერ ჩატარებული კვლევა, ამ სამ არეალში მოქცეულ ურბანულ ინფრასტრუქტურასთანაა დაკავშირებული. ურბანული ემოციები ფოთში, გამყარებული არიან ისტორიული მახსოვრობით, ანტიკური ფაზისის ეპოქისა და მოდერნული პერიოდის ინდუსტრიალიზაციის გახსენებით და თანამედროვე ნეოლიბერალური წესრიგისა და საერთაშორისო კორპორაციების მიერ, ინფრასტრუქტურის დაურეგულირებელი გამოყენების კრიტიკით. ადლიგობრივებს თანამედროვე ყოველდღიურობა სთავაზობს ერთადერთი უალტერნატივო რამეს, შეეგუონ თანამედროვე ცხოვრების წესს და მხოლოდ საუბრებში გამოხატონ ქალაქის შესახებ, მათ მიერ წარმოსახული სიამაყის, სირცხვილისა და გაურკვევლობის განცდები.

§ 4.1. მორალურობის ისტორიული კონტექსტი

ფოთში სიამაყის განცდას ორი ისტორიული ნარატივი ემსახურება - ნიკო ნიკოლაძისეული და ფაზისური. ნიკო ნიკოლაძე მიიჩნევა თანამედროვე ქალაქის მოდერნიზატორად და ფოთის საწარმოო-სანაოსნო ქალაქად ქცევის შემოქმედად. იგი, როგორც ქალაქის თავი და ევროპული განათლების მქონე პიროვნება, მიიჩნევა ქალაქის ევროპული ღირებულების მესაფუძვლედ, რაც არქიტექტურულ, სივრცით არეალებში ხილულია. ქუჩაში შეხვდებით პორტთან მდგომ ნიკოლაძის ძეგლს, ასევე მის ქუჩას, მისი სახელობის დაწესებულებებს და ასე შემდეგ. მის შესახებ სოციალური მეხსიერება არქიტექტურულ არეალებში ცოცხლობს და მის მახსოვრობასთან იდენტიფიცირებით, მიმდინარე პროცესების დადებითად ან უარყოფითად შეფასებისათვის ნიკოლაძის პერიოდს დარდება. არქიტექტურული არეალი მყარად მოიცავს მის სახელთან დაკავშირებულ ინდუსტრიულ პოლიტიკას, როგორც ევროპიზაციის ადგილზე შემოქმედის სახელს. „მან ხომ ფოთი პარიზის მოდელს დაამსგავსა“, მიპასუხა კურატორმა, კოლხური კულტურის ადგილობრივი მუზეუმიდან. ნიკოლაძის წამოწყებები, ინფრასტრუქტურის ემოციურ აღქმებსა და რეფლექსიებშიც მანიფესტირდება, რასაც შემდგომ ქვეთავებში განხილული მაგალითებით წარმოვადგენ. ამ ქვეთავში კი, შევხები, მეორე ნარატივს, რომელიც ქართველების ევროპულ ღირებულებებთან მიკუთვნებულობის ლეგიტიმაციისათვის გამოიყენება. ესაა ნარატივი ანტიკური ფაზისისა და ფოთის იგივეობის შესახებ.

საბჭოთა პერიოდში, ურბანულ გარემოში ანტიკური ქალაქის, ფაზისის მეხსიერება, ალეგორიული „თხრობის გამოგონების“ მეშვეობით ხდებოდა ხილვადი, რაც ინდუსტრიული განვითარების ოდეოლოგიური და სიმბოლური ლეგიტიმაციისათვის ხელსაყრელ არგუმენტს ქმნიდა. მიზანი იყო, მოსახლეობისათვის გაეჩინათ კომუნისტური იდეოლოგიის სისწორის განცდა, რომელიც ანტიკური კოლხური იდეალების გამგრძელებლად უნდა ქცეულიყო. ფაზისის მემკვიდრედ ფოთის გამოცხადებით და საჯარო დისკუსიაში მისი

შემოტანით, იდეოლოგიამ შექმნა გადმოცემა, რომელიც შეუპირისპირდა ნიკო ნიკოლაძის (1894-1914) ურბანული განვითარების პერიოდს, გადაფარა იგი და დაიქვემდებარა „თხრობის გამოგონების“ გზით.

1990-იან წლებში, საბჭოთა კავშირის დანგრევის შემდეგ, ფაზისის ნარატივის, კომუნისტური იდეოლოგია, როგორც ბაზისი გამოეცალა. ახალ სახელმწიფოში ფოთი ახალი ურბანული იდენტობის შექმნას შეუდგა. საქართველოში მომხდარმა კონფლიქტებმა, ახალმა ნეოლიბერალურმა იდეოლოგიამ და დეინდუსტრიალიზაციამ, ფაზისი, ადგილობრივებში, საბჭოთა ურბანულ ნოსტალგიასთან დააკავშირა. ჩემს მიერ ჩატარებული კვლევის დროს, დადასტურდა, რომ ანტიკური ფაზისის ნარატივი, თანამედროვე პრობლემების გააზრების ინსტრუმენტია, რადგან თხრობა ქალაქის ამბების შესახებ, იწყება ანტიკური ფაზისური ამბებით. ნიკოლაძის პერიოდი, ქალაქში, არქიტექტურული გარემოთი ცოცხლდება, ხოლო ფაზისი, როგორც მატერიალურად ფორმირებული არეალი, არ გვხვდება. იმისათვის, რომ მოხდეს ანტიკური ნარატივის ლეგიტიმაცია, არქეოლოგიური განათხარი მასალის ინტერპრეტაციას მიმართავენ. თავად ქალაქი, ფაზისი ერქვა მას თუ ფოთი, ისტორიული და მითოლოგიური ფუნქციით, უწყვეტად იყო ჩართული ქართული იდენტობის ფორმირება-ტრანსფორმირებაში. საბჭოთა კომუნისტურ ხელისუფლებას ფაზისისა და ფოთის იგივეობა ხელს აძლევდა, რადგან იგი ეხებოდა ქართული და ანტიკური პერიოდის ელინურ კულტურულ კავშირებს. ამ პერიოდში, სიმბოლურად მატერიალიზდებოდა მითი არგონავტების შესახებ ქალაქის იმ არეალში, სადაც აპოლონიოს როდოსელს მდინარე ფაზისი უნდა ეგულისხმა, როგორც კოლხეთის სამეფოს დასაწყისი. საბჭოთა ინდუსტრიული პოლიტიკა და მოდერნიზმი, უძველეს კოლხურ გადმოცემებს ხილვად ფორმებად გადაქმნიდა და ინფრასტრუქტურულ ცვლილებებს მოიხსენიებდა, როგორც „განახლებული კოლხიდა“, „ახალი კოლხიდა“, ფაზისი დაარქვეს საზღვაო და სამრეწველო პროდუქციებს და ასე შემდეგ. სიმბოლური მოქმედებებით, საბჭოთა მოდერნიზაცია ფოთის მოსახლეობისთვის აღქმადი ხდებოდა, რომელიც ასოციაციებს ქმნიდა ანტიკურ პერიოდთან და ერთმანეთთან აკავშირებდა უძველეს ქართულ და ბერძნულ კულტურებს და საბჭოთა ნაციონალურ პოლიტიკაში ადგილს იმკვიდრებდა.

საბჭოთა პერიოდამდე, დიბუა დე მონტეფიორემ, შაფრანოვმა, ბრუნმა, ელნიცკმა, გამოთქვეს მოსაზრება ფაზისის ფოთის მიმდებარე ტერიტორიაზე არსებობის შესახებ (ჯანელიძე 1973: 5; ლორთქიფანიძე და მიქელაძე 1972). თუმცა, იდეოლოგიური დისკუსიის საგანი, ეს ნარატივი საბჭოთა პერიოდში, მეორე მსოფლიო ომის დასრულების (1945) შემდეგ გახდა. არგუმენტაციის მოსაძებნად სტრაბონის მაგალითი მოჰყავდათ, რომელმაც დაწერა, რომ ფაზისი მდებარეობდა იქ, სადაც ზღვას უერთდებოდა მდინარე, რომელსაც გარშემო ტბა ერტყა (იხ. ყაუხჩიშვილი 1957: 190). იდეოლოგიური გაზეთები წერდნენ, რომ იმპერიების გასაყარზე მდებარეობდა ფაზისი, რომელიც მნიშვნელოვანი იყო სავაჭრო და საგანმანათლებლო ფუნქციიდან გამომდინარე, რომ აქ არსებობდა კოლხეთის აკადემია (ახალგაზრდა კომუნისტი 1940: 3). იდეოლოგიისთვის ხელსაყრელ თხრობის მანერაში მოაქციეს მისი დამცრობის ამბავიც. წერდნენ, რომ დროთა განმავლობაში ფოთი ჭუჭყიან ადგილად გადაიქცა, რომელსაც ხსნა საბჭოთა ხელისუფლებამ მოუტანა და აქცია სანიმუშო საპორტო და კულტურულ ქალაქად (ნუცუბიძე 1957: 2). 1974 წელს დაარსეს ფაზისის სახალხო აკადემია, რომელიც ფაზისის საგანმანათლებლო იდეალების გამგრძელებლად გამოაცხადეს (ჯანელიძე 1973: 6, 16). ურბანული რეჟიმი, ამით აჩვენებდა, რომ საბჭოთა იდეოლოგია სახეს უცვლიდა ანტიკურ იდეალებს და მოდერნიზებული ფორმით, წარსულის დიდებულებას ურბუნებდა ქალაქს (ახალი კოლხეთი 1974: 1). იდეოლოგიურ კონტექსტს პრაქტიკული ელფერი ტიმ სევერინმა შეჰმატა, რომელმაც 1984 წელს საბერძნეთიდან ფოთის მიმართულებით იმოგზაურა, ნიჩბებიანი ნავით. მისალმებისას ხელისუფლებამ სევერინს უთხრა, რომ ისინი ფოთში ფაზისში იმყოფებოდნენ, რომელშიც დიდი ქვეყნის ძლიერი გულისცემაა (ახალი კოლხეთი 1984: 1).

საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, პოსტსოციალისტურ პერიოდში, ურბანული ნარატივი ეროვნული ნაციონალიზმის კონტექსტს მოერგო, რომელსაც სჭირდებოდა ქართული იდენტობის გამლიერება და ევროპული ცივილიზაციისადმი მიკუთვნებულობის სიმბოლური გამყარება. ფოთის უძველეს ცივილიზაციათა კარიბჭედ მოხსენიებით, ამ წესრიგის სოციალურ პრაქტიკამდე დატანა ვერ ხერხდება და მხოლოდ სიმბოლურ კატეგორიებში რჩება.

მოშლა, შეცვლა და განადგურება, დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდგომ, შეეხო ფაზისის სახალხო აკადემიას, რომლის შენობასაც 1993 წელს ცეცხლი წაუკიდეს და თან გააყოლეს საბჭოთა იდეოლოგიის მიერ შეთავაზებული თხრობის მანერა, რასაც მოჰყვა ახლის შექმნის მოლოდინი, იმედი და უიმედობა (იხ. დონაძე 1993: 2; მინდელი 1993: 4). ნარატივის თხრობის მანერა და შინაარსის ცვლილება, საბჭოთა პერიოდის ნაცად მიდგომას წარმოადგენდა. იყო მოსაზრება, რომლითაც ფაზისი და ფოთი ერთი და იგივე ქალაქს არ წარმოადგენდა. ეს მოსაზრება საკავშირო პოლიტიკურ იდეალებში არ თავსდებოდა, რადგან მძიმე სამრეწველო და საპორტო ინფრატრუქტურა ფოთში ჰქონდა კონცენტრირებული და მისი სიმბოლური ლეგიტიმაციისთვის, ფაზისის ნარატივის ფოთში კონცენტრირება ესაჭიროებოდა. ახალი პოსტსოციალისტური გარემო ლეგიტიმაციის სიმბოლურ წყაროებს ეძებდა, ამიტომ ფაზისის სახალხო აკადემიას, რომელიც შენობის გარეშე დარჩა, გადაარქვეს სახელი და ფაზისის საერო აკადემია უწოდეს. აკადემიამ ახალი თხრობის მანერის შექმნაზე აიღო პასუხისმგებლობა, რომლის ინიციატივითაც, 1996 წელს 24 ნოემბერს ფაზისობას ქალაქში დადგეს ცოტნე დადიანის ძეგლია (ნადარაია 2005: 111). გარდა ისტორიული თხრობის მანერისა, ცვლილება შეეხო სოციალური და კულტურული აღქმისა და რეფლექსირების ტექნიკასაც, რადგან ახალმა ცხოვრების წესმა ძველს შეუპირისპირა იდეოლოგიური, სიმბოლური კატეგორიები, ხოლო ყოფითი, სოციალური და ეკონომიკური გარემო ძველს ჩამორჩა, რამაც ნეოლიბერალიზმის მიმართ წარუმატებლობის განცდა აღძრა, ხოლო ფაზისური ნარატივი საბჭოთა სენტიმენტებს მიაკუთვნა.

სადისერტაციო პროექტის მომზარების დროს, მასალა, რაც ფოთის შესახებ მქონდა, ეყრდნობოდა ზედაპირულად მოძიებულ სამეცნიერო და საარქივო ინფორმაციებს, რომელთა ნაწილი, ფაზისისა და ფოთის იგივეობის შესახებ იყო. ამ მიზეზით ფაზისური ისტორიული ნარატივის თხრობის ტექნიკის ცვლილება და მისი სოციალური რეფლექსიების შესწავლა, კვლევის ერთ-ერთ ამოცანად დავსახე. ქალაქში ფეხით გადაადგილების დროს შევნიშნე, რომ ფაზისის სახელს ატარებდა ქუჩა, რესტორანი, სკოლა. ინფორმანტებისაგან შევიტყვე, რომ არსებობს პრემია „ფაზისი“, ფაზისობის დღესასწაული, ცეკვის ანსამბლი ფაზისი, მეთევზეთა კლუბი ფაზისი.

ფოთში პირველად ვიზიტისას ქალაქის სამხეთ-დასავლეთ შესასვლელიდან შევედი. გრიგოლეთში, ავტობუსის მომლოდინეს, წინ მანქანა გაჩერდა, უცნობმა პირმა, ქალაქში წაყვანა შემომთავაზა. გზად ჩემი ინტერესების შესახებ ვუამბე, მანაც მონდომებით დაიწყო საკათედრო ტაძრის, ნიკოლაძისა და ფაზისის შესახებ ამბების მოყოლა. მითხრა რომ ფოთი უძველესი ქალაქია, რომლის შესახებაც ყველამ იცის თუ როგორი აყვავებული იყო, როდესაც მას ფაზისი ერქვა. მამამისს უთქვამს, კომუნისტების დროს ყველაფერს ფაზისს ეძახდნენ, რადგან ძველი ფაზისის აღორძინება უნდოდათო. შემდეგ მოაყოლა, კარგი ვერც კომუნისტებმა უქნეს ქალაქს და ვერც ახლანდელბმაო, რადგან ფოთი ძველი დიდებულების გამგრძელებელი ვეღარ არისო. თქვა, რომ ქალაქს თუ რაიმე ღირებული აქვს, ყველაფერი პორტში მიდის, რომელიც კერძო ინვესტორების ხელშია და ხალხს მათი იქ ყოფნა სარგებელს არ აძლევსო. მისი შეფასება, ფაზისის შესახებ კითხვების დასმის აუცილებლობისკენ მიბიძგებდა, რომელიც ჩავთვალე, რომ ქალაქის მორალურობის ისტორიული კონტექსტის გაგებაში დამეხმარებოდა. ჩემთვის მეორე მოსაზრებაც ცნობილი იყო, რომლის თანახმადაც, ფოთი და ფაზისი შესაძლოა სხვადასხვა ქალაქები ყოფილიყო. ეს მოსაზრება ინფორმანტებს გავაცანი, რათა გამეგო მათი შეხედულებები. ერთ-ერთი მთხრობელის, სამოც წლამდე ქალბატონის მოსაზრება, რომელიც საკათედრო ტაძრის ეზოში შემხვდა, აჯამებს ჩემი ინფორმანტების მონაყოლს. ქალმა მითხრა, რომ ფაზისისა და ფოთის იგივეობა დიდი ხანია დადასტურებულია, რომ ისტორიკოსებს უთქვამთ საბჭოთა პერიოდიდან მოყოლებული, თითქოს ფოთი არის ძველი ფაზისი. ვინც კი ჩამოსულა ყველა მათი იგივეობის შესახებ ამბობდა. ინფორმანტმა მითხრა, რომ სმენოდა განსხვავებული მოსაზრების შესახებ, რომლის თანახმადაც ფოთი და ფაზისი სხვადასხვა ქალაქებია. მიუხედავად ამისა, მისთვის ამ ორი ქალაქის იგივეობას ბევრი არგუმენტი არ სჭირდება, რადგან ქალაქში რესტორანია თუ შენობა ყველაფერს ფაზისი ჰქვია. ინტერვიურების დროს ვსვამდი კითხვას, უნდა ერქვას თუ არა ფაზისს ფოთი, რაზეც მარვალფეროვანი პასუხები მივიღე. განსაკუთრებით, წინა პლანზე წამოიწია საბჭოთა ეკონომიკური კეთილდღეობისადმი ნოსტალგიურმა დამოკიდებულებამ და ნეოლიბერალური პროცესებისადმი პრეტენზიებმა. ერთ-ერთმა ინფორმანტმა აღნიშნა, რომ მისთვის მთავარი იქნებოდა ქალაქის

ინფრასტრუქტურისათვის მიეხედათ და არ ექნებოდა არსებითი მნიშვნელობა, ქალაქს ფაზის დაარქმევდნენ თუ ფოთს. მისთვის სახელის შეცვლა ქალაქისთვის არაფერს ცვლის, ამიტომ ურჩევია ოფიციალურმა პირებმა ქალაქს შინაარსი შეუცვალონ.

60 წელს გადაცილებულმა მამაკაცმა თქვა, რომ მას ურჩევია ქალაქს ფაზისი ერქვას, რითაც ეს ადგილი თავის ისტორიულ იერს დაიბრუნებდა. მაგრამ, მისთვისაც პრიორიტეტულია, რომ ქალაქს ფუნქცია ჰქონდეს შესაბამისი, რაც ბევრი რამის შეცვლას მოითხოვს. 30 წელს გადაცილებული ინფორმანტი, არ დაეთანხმა ქალაქისთვის ფაზისის დარქმევის მოსაზრებას, რადგან მას არ სურს ანტიკურ ხანაში დაბრუნება. ამ შეფასებას მოჰყვა ფრაზა თუმცა, რომლითაც ინფორმანტმა მიმართულება მისცა მთავარი ემოციური სენტიმენტის არტიკულაციას. თქვა რომ მაშინ ქალაქი აყვავებული იყო, ახლა კი არავინ ფიქრობს ქვეყნის საზღვაო ჭიშკარზე. მიაჩნია, რომ ქალაქს უნდა ხმარდებოდეს საკუთარი შემოსავალი და ხალხის ცხოვრება გონივრულად წარიმართოს. 70 წელს გადაცილებულმა ქალმა მითხრა, რომ ფაზისი დღეს ისეთივეა როგორც ყოველთვის, რადგან თავისი ემზი გააჩნია, თუმცა საბჭოთა პერიოდში ქალაქი უფრო ლამაზი იყო. ახლა კი უკან მიდის ყველაფერი. თქვა რომ თუ კომუნისტები ქალაქში რაიმეს ფაზისის სახელს არქმევდნენ, ამართლებდა სახელის სიდიადეს. მისთვის საბჭოთა ფოთი უფროა გულთან ახლოს, ვიდრე თანამედროვე. იგივე გაიმეორა სხვა ინფორმანტმა, რომელმაც თქვა, რომ ფოთი ვერ შეეგუა გადაკეთებას და რომ ფაზისი უნდა დარჩენილიყო ფაზისად. შენიშნა, რომ ფაზისი და ფოთი საბჭოთა პერიოდში ერთი იყო, რაც საქმით იგრძნობოდა. ახლა კი ქალაქი მნიშვნელობებისგან არის დაცლილი და პორტის ინვესტროთა საქმესაა დაქვემდებარებული.

ფაზისის ურბანული ამზის თხრობა ისტორიულ გამოცდილებასთან ერთად, პოლიტიკური რეჟიმების ლეგიტიმაციას არის დაქვემდებარებული. საბჭოთა მოდერნულობამ, ინდუსტრიულმა პოლიტიკამ, ღირებულებათა კონტროლმა, გადმოცემა ფაზისის შესახებ ფოთის ურბანულ არეალს დაუქვემდებარა და ძალაუფლების სიმბოლური განხილვადების მექანიზმად აქცია. პოსტსოციალისტურმა ცვლილებებმა ფაზისური ნარატივი ნელობერალურ გარემოს

დაუქვემდებარა, სადაც ხილვადობის რეჟიმები ფოთის ფაზისურ გადმოცემას ახალი წესრიგის სიმბოლურ მექანიზმად აქცევს.

გარდა ოფიციალური იდეოლოგიური წესრიგის შექმნისა, ფაზისური ნარატივი ყოფაში ადგილობრივთა ემოციებზე ახდენს გავლენას, რომელიც მათ საბჭოთა სენტიმენტებთან აბრუნებს, რადგან ნეოლიბერალიზმა ვერ შექმნა ადგილობრივებისთვის კეთილდღეობის გარანტია. ყოველდღიურ პრაქტიკაში, ნარატივის თხრობა თანამედროვე სოციალურ პროცესებს ჰპასუხობს, რომელსაც არ აინტერესებს ურბანული რეჟიმის მიერ შეთავაზებული აღქმის ჩარჩოები. მისთვის ურბანული გადმოცემები წარსულის ემოციური მექანიზმია, რომელიც პროცესებს აწმყოს ლინზით ხედავს. ქალაქის ეკონომიკური მდგომარეობა, პრივატიზაცია და ბიზნესის მიერ დაკავებულ ფასადებში ჩასმული ქალაქი, ყოფისთვის გაუგებარია. იმის გამო, რომ საბჭოთა ფაზისური ამბის თხრობის მანერამ, ადგილობრივებს მეტი სიკეთე შესთავაზა, თანამედროვე გადმოსახედიდან ფაზისის ხსენება კომუნისტური იდეოლოგიის სენტიმენტებთან უფრო მეტადაა დაკავშირებული, ვიდრე თანამედროვე ეროვნულ იდეოლოგიურ კონტექსტთან, რომელიც ნეოლიბერალურ იდეოლოგიას ჰყავს დატყვევებული და სოციალურ და კულტურულ გარემოს ვერ უწევს ორგანიზებას.

§ 4.2. არქიტექტურა ქალაქის ცენტრში

ქვეთავში, ქალაქის ცენტრალური არქიტექტურული ნაგებობის, ფოთის საკათედრო ტაძრის ეთნოგრაფიული ანალიზია წარმოდგენილი. ესაა ნაგებობა, რომელიც განსაზღვრავს ქალაქის მორალურ მდგომარეობას.

ისტორიულად, ფოთის საკათედრო ტაძარი წარმოადგენს საქართველოს მართლმადიდებელი ეკლესიის რელიგიური აღმავლობის სიმბოლოს. ფოთში რელიგიის საჯარო სივრცეში დემარკაციის პროცესი, პოსტსოციალისტური პერიოდის გამოწვევად იქცა, რადგან საკათედრო ტაძართან ორმაგი ხილვადი გამოცდილება არის

დაკავშირებული. საბჭოთა სოციალიზმის პირობებში, კათედრალი იდეოლოგიური მანიფესტაციის არეალს წარმოადგენდა. პოსტსოციალისტურ პერიოდში, ეკლესია, როგორც ინსტიტუცია ახდენს ვიზუალურ მანიფესტაციას საბჭოთა იდეოლოგიის სიმბოლოების მოშლითა და რელიგიური სიმბოლიკით ჩანაცვლებით. საკათედრო ტაძართან დაკავშირებით ეს ცვლილებები ფუნქციურ ტრანსფორმაციას შეეხო, რაც იმას ნიშნავს, რომ შენობა, საბჭოთა თეატრიდან რელიგიური დანიშნულების ადგილად გადაქცევით, საჯარო სივრცეში წარსულში გამქრალი ღირებულებების, განხილვადების სიმბოლოდ იქცა. ქალაქის სოციალურ მეხსიერებაში, ეკლესია და თეატრი, ერთმანეთთან დაპირისპირებული ქრისტიანული და საბჭოთა მორალურობაა. ჩემს მიერ ჩატარებული კვლევა ცხადჰყოფს, რომ მორალურობის აღქმა ქალაქის ხილვადობის კონტექსტში, იძლევა შესაძლებლობას, რომ გავიგოთ ნორმატიული სივრცითი წესრიგის ფორმირების პროცესი.

ფოტის ახალმა აია სოფიას საკათედრო ტაძარმა, გამოსცადა თეატრალური და რელიგიური მნიშვნელობები და ამ ერთმანეთთან შეპირისპირებული გარემოების გამო, ადგილობრივებისთვის და ინსტიტუციებისთვის, ტაძრის სივრცე შიგნით და გარეთ, განსხვავებული სიმბოლური შინაარსის მატარებელია. პოსტსოციალისტურ პერიოდში, ფოტის იდენტობა, დაკავშირებულია ეროვნულ და ანტისაბჭოთა კონტექსტთან. ცარისტული, საბჭოთა და ნეოლიბერალური რეჟიმების ტრანსფორმაციები და გამოცდილებები მოიცავს ვიზუალური წესრიგის მოშლასა და ახლის დამყარებას, რომელმაც ადგილობრივებს უბიძგა სივრცით-სოციალური მეხსიერების გადახედვისაკენ. ქრისტენ ბოიერი შენიშნავს, რომ ცნობის, აღიარების მოთხოვნულება უბიძგებს ადამიანებს დაივიწყონ, აღმოფხვრან ან ჩაახშონ, იმისათვის რომ დაამყარონ ახალი ცხოვრების წესი, სადაც არქიტექტურა მოქმედებს, როგორც არსებითი აქტორი (Boyer 1994: 5-6). საბჭოთა სოციალიზმი მკაცრად აკონტროლებდა რელიგიურ პრაქტიკას. ამავდროულად, საბჭოთა ათეიზმი, თავად იყო რელიგიად (სიმბოლიზმითა და იდეოლოგიური პრაქტიკით) არტიკულირებული. ამ პერიოდში, რელიგიური ხილვადობა საჯაროდან პირად სივრცეში იყო გადატანილი (იხ. Dragadze 1993). საჯარო და არქიტექტურული კონტექსტი საბჭოთა იდეოლოგიური პროპაგანდის ნაწილს წარმოადგენდა. შენობები და ადგილები, ახლებური

მნიშვნელობების მატარებლები გახდნენ, რადგან ისინი პოლიტიკური ინტერესებისა და ნაციონალიზაციის პოლიტიკის ნაწილად იქცნენ (იხ. Crowley and Reid 2002: 3-11).

პოსტსაბჭოთა პერიოდში, საქართველოს დამოუკიდებლობის მოპოვებასთან ერთად, საბჭოთა კომუნისტური პარტიის იდეოლოგიური შეხვედრების პრაქტიკა მოიშალა, თეატრების პოლიტიკური მნიშვნელობა გაქრა. ფოთის თეატრი, კულტურულ აქტივობებთან ერთად ახალი ვიზუალური იდენტობის ფორმირების კონტექსტში წარუმატებლობის გზას დაადგა. საკათედრო ტაძრის შენობამ რელიგიური ხილვადობა დაიბრუნა, საბჭოთა პერიოდის თეატრალური შინაარსი მოიშალა. ადგილობრივი თეატრი რომელიც დღეს არსებობს ფოთში, წარმოადგენს პოსტსოციალისტური „დაკარგული“ ქალაქის (წარუმატებლობისა და შემარცხვენიელი ისტორიული გარემოებების) ექსპრესიას, ხოლო მის საპირისპიროდ, საკათედრო ტაძარი იქცა ახალი (საამაყო), ევოვნილი იდენტობის სიმბოლოდ. საკათედრო ტაძრის გარე სივრცე არ წარმოადგენს მთლიანად საჯარო არეალს, რადგან იგი გარშემორტყმულია კედლითა და გალავნებით. ვიზუალური საზღვარი გამოყოფს საკათედრო ტაძრის ტერიტორიას საჯარო ლანდშაფტიდან და რელიგიურ სივრცეს ნიშნავს, როგორც ინსტიტუციის დომინაციის არეალად.

ისტორიული კონტექსტი:

ფოთის ტერიტორია უცვლელი მეთექვსმეტე საუკუნიდან დარჩა, პერიოდიდან, როდესაც ამ გეოგრაფიულ არეალზე, ოსმალები დომინირებდნენ. ოსმალებმა ფოთი 1678 წელს დაიკავეს და ააგეს სამხდრო გარნიზონი მუსლიმური მეჩეთით. ოსმალების ფაშა, ფოთის ტერიტორიასა და შავი ზღვის ზოლის შემოგარენს აქედან მართავდა (დუმბაძე 1957: 251). 1829 წლიდან, ქალაქი რუსეთის ცარისტული იმპერიის ადმინისტრაციაში გადავიდა. ქრისტიანი ადმინისტრაციისათვის მუსლიმური ინფრასტრუქტურა უსარგებლო იყო, ამიტომ მათ დაანგრეს მეჩეთი და ციხე-სიმაგრე. ეს არეალი ქალაქის ცენტრალურ ტერიტორიად ტრანსფორმირდა.

რუსულმა ცარისტულმა ხელისუფლებამ, საქართველოს ტერიტორიაზე წესები შეცვალა. მათ საქართველოს მართლმადიდებელ ეკლესიას ჩამოართვეს

ავტოკეფალური სტატუსი და რუსული ეგზარქატის პირობებში, საფუძვლიანად გაარუსეს რელიგიური არქიტექტურა. ცარიზმს რელიგიური ძალაუფლების მატერიალიზება ესაჭიროებოდა. ამიტომ, იმპერიამ ქალაქების ცენტრალურ არეალებში ააგო რუსული არქიტექტურული ტიპის (სობორო) რელიგიური ნაგებობები. სობოროები სამხედრო-რელიგიური ტაძრები იყო, რომლებიც საქართველოს ქალაქების ცენტრალურ ადგილებში გამოჩნდა.

ქალაქის თავი, ნიკო ნიკოლაძე, რომელიც ფოთს 1894-1914 წლებში მართავდა, აქიტექტურული მოდერნიზაციის მთავარ ძალას წარმოადგენდა. მან შეიმუშავა ურბანული განვითარების გეგმა, რომელიც მოიცავდა ქალაქის ცენტრალური ქუჩების განაშენიანებას. ქალაქის ცენტრალური პარკისა და ახალი საკათედრო ტაძრის გარშემო თორმეტი ქუჩა განვითარდა. ნიკოლაძეს სურდა ქალაქის საკათედრო ტაძარი ქართულ არქიტექტურულ სტილში აეშენებინა, ცარისტულმა ხელისუფლებამ გეგმა დაიწუნა. მოგვიანებით, ნიკოლაძის ჩართულობით, არქიტექტორებმა, ზელენკომ და მერფილდმა შექმნეს ახალი პროექტი საკათედრო ტაძრისათვის, რომელიც იყო კონსტანტინოპოლის ახალი აია სოფიას საკათედრო ნაგებობის ასლი. ცარისტული ხელისუფლება დაეთანხმა ახალ გეგმას და 1906 წელს გაიკა მშენებლობის დაწყების, რომელიც 1907 წელს დასრულდა. არქიტექტურას, რომელიც აღიმართა ოსმალური სიმაგრის ნანგრევების მიმდებარედ, იმპერიული ძალისათვის, სიმბოლური დიდებულება უნდა შეემატებინა (იხ. ნაჭყებია 1957: 22). თუმცა, იყო პრობლემა, ნაგებობა არ იყო რუსული ტიპის არქიტექტურა, იგი არ გამომხატავდა რუსეთის სამხედრო ძალაუფლებას (იხ. ჩიტაია 2002).

ბოლშევიკურმა რევოლუციამ რუსეთში (1917), საქართველოს დამოუკიდებლობა მოაპოვებინა. საქართველოში პირველი დემოკრატიული ხელისუფლების დამყარებასთან ერთად, 1918 წელს, საქართველოს მართლმადიდებელმა ეკლესიამ - „ქართული კულტურის დამცველმა“ - აღიდგინა დამოუკიდებლობა. რუსეთის მართლმადიდებელმა ეკლესიამ, საქართველოს ეკლესიის ავტოკეფალია აღიარა 1927 და 1943 წლებში. ეკუმენურმა საპატრიარქომ საქართველოს ეკლესიის ავტოკეფალია აღიარა 1990 წელს (Komakhidze 2021). 1990-იან წლებამდე, საქართველოს მართლმადიდებელ ეკლესიას არ ჰქონდა ურბანული არქიტექტურულ

ლანდშაფტში საკუთარი ძალაუფლების საჯაროდ დემონსტრირების შესაძლებლობა. 1921 წელს, დემოკრატიული რესპუბლიკა დაემხო ბოლშევიკების მიერ, საბჭოთა სეკულარიზმის გამო კი რელიგია საჯარო ცხოვრების საზღვრებს მიღმა აღმოჩნდა (Komakhidze 2021).

საბჭოთა სისტემა აკონტროლებდა საცხოვრებელ გარემოს, სადაც არქიტექტურურა გამოყენებული იყო იდეოლოგიური შინაარსით (Crowley and Reid 2002: 8-9). ფოთის საკათედრო ტაძარმა, ფუნქციური ტრანსფორმაციის გზით, გამოსცადა რელიგიური წარსულისაგან საბჭოთა იდეოლოგიური გამიჯვნა. 1930-იან წლებში საკათედრო ტაძარი დაიკეტა და შენობა გადაიქცა თეატრად. საბჭოთა ჟურნალ-გაზეთებს, სობოროდ წოდებული საკათედრო ტაძარი ქალაქის ცენტრში. მიაჩნდათ როგორც, წარმავალი სისხლიანი ცარიზმის სიმბოლო. წერდნენ, რომ კომუნისტებმა ქალაქის ცენტრალური შენობის გადაკეთებით, შეცვალეს მორალური ლანდშაფტი. თეატრი გაიხსნა 1936 წელს და მიემღვნა ოქტომბრის რევოლუციის წლისთავს (ლორთქიფანიძე 1939: 56). ცარისტული პერიოდის რელიგიური საკათედრო ტაძარი წარმოაჩინეს, როგორც შემარცხვენილი ინსტიტუცია, რომელიც ქალაქში თეატრის ადგილს იკავებდა. საბჭოთა კავშირმა იგი კომუნისტური თეატრის კათედრალად აქცია, რომელიც იდეოლოგიის გავრცელების დანიშნულების ადგილად იქცა. ცარისტული პერიოდის ფრაზა „ყველა გზა ტაძრისაკენ“, ჩანაცვლდა ფრაზით „ყველა გზა თეატრისკენ“ (შავლეიშვილი და ნოდია 1963: 3).

საბჭოთა სოციალიზმის დასრულებასთან და ახალი ეროვნული სახელმწიფოების წარმოქმნასთან ერთად, ურბანულ არეალებს, ახალი მნიშვნელობა მიენიჭა, რომელიც გამოიხატა ფრაზაში „ქვეყნის დაბრუნება“ (Diener and Hagen 2018: 496). ურბანული იდენტობის გადაწერა მოიცავდა ისტორიული ადგილებისა და არქიტექტურის რეკონსტრუირებას, კომუნისტური პარტიის მემკვიდრეობის აღმოფხვრას და ახალი ადგილების შექმნას.

1980-იანი წლებიდან, საქართველოს მართლმადიდებელი ეკლესია ქართული კულტურისა და ერის დამცველად იქნა მიჩნეული, რომელიც დამოუკიდებლობის გზაზე, ეროვნული ღირებულებების არგუმენტირების დროს საბჭოთა იდეოლოგიას უპირისპირდებოდა. დღემდე, შეთანხმება საქართველოს მართლმადიდებელ

ეკლესიასა და ქართულ სახემწიფოს შორის, ასრულებს მნიშვნელოვან როლს, საჯარო სივრცის კონსტრიუქციის პროცესში. საქართველოს კონსტიტუტცია უზრუნველყოფს რელიგიურ თავისუფლებას, თუმცა ჩანაწერი საქართველოს სახელმწიფოსა და საქართველოს მართლმადიდებელ ეკლესიას შორის, რომელსაც 2002 წელს მოეწერა ხელი, განსაკუთრებულ სტატუსს ანიჭებს ქართულ მართლმადიდებელ ეკლესიას (Komakhidze 2021: 66).

სენტიმენტები, ფოთის საკათედრო ტაძართან დაკავშირებით, ადგილობრივ საზოგადოებაში, წარმოქმნიდა ეკლესიის ცენტრალურ არეალში ხილვადობის აუცილებლობას. საქართველოს დამოუკიდებლობის გამოცხადების შემდეგ, 1991 წელს, დისკუსია ეკლესიის მიერ თეატრად ქცეული შენობის დაბრუნების შესახებ გახშირდა (ჩიტაია 2002: 40). 1995 წელს საქართველოს მართლმადიდებელმა ეკლესიამ დაარსა ფოთის ეპარქია ეპისკოპოსის, გრიგოლ ბერბიჭაშვილის, ხელმძღვანელობით. ქალაქის ხელისუფლება ფიქრობდა საკათედრო ტაძრის შენობის ეპარქიისთვის გადაცემაზე და ძველი ნაგებობის განახლებაზე. ეპარქიამ განაახლა შენობის დაბრუნების შესახებ მოთხოვნები. მრევლი თეატრთან იკრიბებოდა და პარაკლისებს იხდიდა, რითაც შენობის დაბრუნების მოთხოვნას საჯარო ცნობადობას/აღიარებას ანიჭებდა. საქართველოს მეორე პრეზიდენტი (1995-2003 წლებში) ედუარდ შევარდნაძე, აქტიურად მონაწილეობდა ადგილობრივ ხელისუფლებასთან ერთად შენობის გადაკეთების დისკუსიებში. ადგილობრივების მოსაზრება შენობასთან დაკავშირებით ორ ნაწილად იყო გაყოფილი. ერთნი თვლიდნენ, რომ კათედრალისთვის პირვანდელი ფუნქციის დაბრუნება აუცილებელი იყო, მეორენი კი თეატრის დარჩენას უჭერდნენ მხარს, იმ არგუმენტით, რომ ქალაქის სახელოვნებო-თეატრალური ტრადიცია, კულტურული ტრადიციების განმსაზღვრელი ნაგებობის დაკარგვით, საქალაქო ღირებულებას დაკარგავდა. თეატრის მხარდამჭერები, შენობის ეზოში ჯვრის აღმართვას ეწინააღმდეგებოდნენ, რადგან მიაჩნდათ, რომ ამით ეკლესიის პრეტენზია შენობის დაბრუნებაზე ლეგიტიმური ხდებოდა (იხ. ნადარაია 2005: 57, 94).

2003 წელს, ფოთის საკრებულომ შენობა საქართველოს მართლმადიდებელ ეკლესიას გადასცა. 2005 წელს, საქართველოს მესამე პრეზიდენტმა (2004-2013

წლებში), მიხეილ სააკაშვილმა, საზეიმოდ გადასცა ეკლესიის გასაღები საქართველოს მართლმადიდებელი ეკლესიის მეთაურს, სრულიად საქართველოს კათოლიკოს-პატრიარქს ილია მეორეს. სახელმწიფომ განახლებისათვის გაიღო დაახლოებით რვა მილიონი ლარის ოდენობით ინვესტიცია, ასევე რეკონსტრუქციისათვის მოხდა კერძო ინვესტირება (ჯანაშია 2012: 2). 2013 წელს პატრიარქმა და პრეზიდენტმა, საზეიმოდ გახსნეს ქრისტეს აღდგომის სახელობის საკათედრო ტაძარი, რომელიც მათივე განცხადებით, წარმოადგენდა საქართველოსა და ფოთის განახლების სიმბოლოს.

საკათედრო ტაძრის გადაკეთებასთან ერთად, ქალაქის ცენტრალური ტერიტორიაც მოეწყო. ახალი თეატრი, კინო, სავაჭრო ცენტრი, პოლიციის ოფისი და იუსტიციის სახლი აშენდა. ახალი თეატრის შენობის მშენებლობა 2006 წელს დაიწყო. საქართველოს სახელმწიფოს ახალი თეატრის შენობა, ხუთი მილიონი ლარი დაუჯდა. თეატრი 2013 წლის პირველ ივლისს გაიხსნა საქართველოს პრემიერ-მინისტრის, ირაკლი ღარიბაშვილის მიერ. 2008 წლიდან, ვალერიან გუნიას სახელმწიფო დრამატული თეატრი, საერთაშორისო სახელოვნებო ქსელის (IETM) წევრია.

აღქმები და ინტერპრეტაციები:

თანამედროვე მაცხოვრის აღდგომის სახელობის, ფოთის საკათედრო ტაძარი, წარმოადგენს სამნავიან ბაზილიკას, რომლის არქიტექტორი მამუკა ჩხაიძეა. საკათედრო ტაძრის მთავარი შესასვლელი არის დასავლეთიდან. შენობას ჩრდილოეთიდან და სამხრეთიდან აქვს დამხმარე კარები. ცენტრალურ შესასვლელთან გამოსახულია ქრისტიანი წმინდანების რამდენიმე რელიეფური გამოსახულება. ცენტრალური შესასვლელი ეყრდნობა რვა ბოძს, რომელსაც ამშვენებს სამი ორნამენტირებული ხის კარი. ცენტრალური კარის ზემოთ, გამოსახულია ღვთისმშობლის, მთავარანგელოზისა და წმინდა გიორგის ხატება. ტაძარში, აღმოსავლეთით მოთავსებულია საკურთხეველი და სამი აბსიდი. ინტერიერი თეთრია. გუმბათში გამოკვეთილია 21 თაღოვანი სარკმელი, ხოლო 22 თაღოვანი სარკმელი ამშვენებს აღმოსავლეთ აბსიდს. გუმბათი ინტერიერში ეფუძნება საყრდენ ბოძებს. ორსართულიანი გალერია გარშემორტყმულია ბოძებით, რომელიც

დამშვენებულია ბერძნული და რომაული ყვავილების ფორმის დეკორაციული ორმანმენტებით. მეორე სართულზე განლაგებული ბოძები მიეკუთვნებიან იონურ ორდენს. სვეტები და იატაკი ნარინჯისფერი გრანიტით არის მოპირკეთებული. შენობის გარე ფასადი თეთრია. შენობის ეზო მოიცავს ბაღს, მოკირწყლულ საფეხმავლო ბილიკებს. ჩრდილოეთით, ეკლესიასთან ახლოს, ეზოში არის მოსანათლი ემბაზი და ფანტანი. ტერიტორია შემოსაზღვრულია რკინის ღობით, რომელიც მიუყვება ჩრდილოეთ, სამხრეთ და აღმოსავლეთ მხარეს, ღობე დასავლეთით უერთდება ქვის გალავანს, რომლის წინ, ვიზიტორებისთვის გამოყოფილია მანქანის პარკირებისთვის ტერიტორია. ქვის გალავანთან არის ნიკო ნიკოლაძის კოშკი. საკათედრო ტაძრის სამხრეთით მდებარეობს ფოთის ცენტრალური ბაღი, ხოლო ჩრდილოეთით ხელოვანთა სკვერი. მთლიანი ტერიტორია გარშემორტყმულია რუსთაველის რკალით, რომელიც თორმეტ ქუჩას აკავშირებს ერთმანეთთან.

ფოთში ჩატარებული ეთნოგრაფიული კვლევის შედეგად, ჩემთვის თვალსაჩინო გახდა, რომ არქიტექტურული ხილვადობა ქალაქში, დაკავშირებულია სამ მთავარ აქტორთან: საქართველოს მართლმადიდებელ ეკლესიასთან, როგორც ინსტიტუციასთან, იდეოლოგიურ-პოლიტიკურ რეჟიმთან და ადგილობრივ მაცხოვრებლებთან.

ფოთში ჩემი პირველი ვიზიტის დროს 2019 წელს, სამხრეთის შესასვლელთან ადგილობრივმა გამვლელმა, 35 წლამდე ასაკის მამაკაცმა, მანქანით ქალაქისკენ წაყვანა შემომთავაზა. მკითხა, სად მსურდა ჩამოსვლა, ვუპასუხე სადმე საკათედრო ტაძართან ახლო-მახლოს-მეთქი. მძლოლი დამეთანხმა და გზად საკათედრო ტაძრის ამბებს მომიყვა. სანამ საკათედრო ტაძარი ხედვის არეალს მიღმა იყო, ამაყად მიყვებოდა შენობის ისტორიასა და მის მნიშვნელობას. მასთან საუბარმა, საკათედრო ტაძრის შესახებ ამბის, სადისერტაციო კვლევაში ჩართვისკენ მიბიძგა. მან თქვა:

„ფოთის საკათედრო ტაძარი, ჩვენს ქვეყანაში უნიკალური შენობაა. ეს არის ძველი შენობა, რომელიც ნიკო ნიკოლაძემ ააშენა და დღეს ჩვენთვის სტამბოლში რომ აია სოფია იმის მაგვარი მნიშვნელობა აქვს. კომუნისტების დროს იქ თეატრი იყო, დღეს მოქმედი საკათედრო ტაძარია. ფოთის თითოეული მაცხოვრებელი ამაყობს

შენობით, იმიტომ, რომ მან გამოსცადა ისეთივე სირთულეები, როგორც ჩვენმა ხალხმა“,

მოგვიანებით, როდესაც შენობა ჩვენი მხედველობისთვის აღქმადი გახდა, მძლოლმა მიმინიშნა მისთვის საამაყო შენობის დეფექტზე, რომელსაც მოსახლეობა სირცხვილის განცდასთან აკავშირებს. მან აღნიშნა, რომ ღობე და გალავანი საკათედრო ტაძრის გარშემო შენობისათვის შეუსაბამო დანამატია.

„საოცარი შენობა გვაქვს, მაგრამ არასასიამოვნო ნაკლი აქვს. გარშემორტყმულია გალავანითა და ღობით, რომელიც ისტორიულად ყოველთვის აქ არ იყო. ვინც გადაწყვეტილებას იღებდა, მათ ეს გასაოცარი შენობა შემოსაზღვრეს გალავნით. ნიკოლამემ თქვა, რომ ყველა გზა ეკლესიამდე მიდის და არა გალავანთანო. აქ ყველაფერს ღობავენ. პორტი გარშემორტყმულია უზარმაზარი კედლით, პრივატიზებული ადგილები რაცაა, ისიც შემოღობილია, და რატომ ეკლესია არა? ტერიტორია ეკლესიის საკუთრებაა, მაგრამ ეკლესია ხალხია. ხალხს კი არ მოგვწონს, რომ ამ ადგილას გავლის დროს ეკლესია ნახევრად მოჩანს“.

ჩვენმა საუბარმა მიბიძგა შემეგროვებინა საკათედრო ტაძართან დაკავშირებული ადგილობრივთა რეფლექსიები, რომელიც იდეოლოგიით მოტივირებულ ტრანსფორმაციათან იყო დაკავშირებული. ჩემს ინფორმანტებთან ინტერვიუს დროს განვიხილე მათი შენობასთან დაკავშირებული ემოციები, რამაც წარმოაჩინა სამი ერთმანეთისაგან განსხვავებული პერიოდი: ცარისტული, საბჭოთა და პოსტსოციალისტური/ნეოლიბერალური.

ერთ-ერთი ინფორმანტი ჩართული იყო რეკონსტრუქციის სამუშაოებში. მისი რეფლექსიები, ხაზს უსვამდა კათედრალთან დაკავშირებული ცვლილებების ისტორიას. მამაკაცი იყო სამოც წელს გადაცილებული. მან აღნიშნა:

„დიდებული შენობაა. ქრისტიანობისა და ჩვენი ქვეყნის განძია. ამ შენობის მსგავსი თურქეთშიც არის. ნიკო ნიკოლამეს, ფოთის მამას, აუშენებია ფოთში ეს ეკლესია. კომუნისტების დროს მითხრეს, რომ რუსეთის მეფეს შეუკვეთია ნიკო ნიკოლამესთვის აქ ეკლესიის აშენება. მერე ბოლშევიკები მოვიდნენ და თეატრად გადააკეთეს. მახსოვს, ჩემი თვალით მაქვს ნანახი აქ რომ თეატრი იყო. კონცერტებზე დავდიოდი. შენობის წინ კომუნისტების დროს „პარადები“ ეწყობოდა ხოლმე. მე და

ჩემს მეგობრებს მაინც გვქონდა განცდა, რომ რაღაცას არასწორად ვაკეთებდით, იმიტომ რომ ეს არ იყო თეატრად ჩაფიქრებული თავიდან, ღმერთის სახლი იყო. ისე, კარგი დადგმები ეწყობოდა ხოლმე შენობაში, ადგილობრივი თეატრალური დასის მიერ. შემდეგ, ეპისკოპოსი მოვიდა და შენობისთვის ბევრი იბრძოლა. როდესაც განახლება დაიწყეს გავიგე, რომ ხალხს ეძებდნენ დასახმარებლად და მეც მივედი. ეს შენობა მთლიანად შეიცვალა. ვინ წარმოიდგენდა, რომ თეატრი თავის ორიგინალურ [რელიგურ] შინაარსს დაიბრუნებდა? როდესაც ვმუშაობდი, მახსოვს ვფიქრობდი, რომ ნიკო ნიკოლაძე ზეციდან გვიყურებს და გვლოცავს იმის გამო, რომ შენობას პირვანდელ იერს ვუბრუნებთ-თქო.“

ჩემი ინფორმანტები რთულად იგონებდნენ იმ პერიოდს, როდესაც შენობის მფლობელობის საკითხმა, ფოთის მოსახლეობის ორ ნაწილად, საკათედრო ტაძრისა და თეატრის მხარდაჭერებად, გაყოფა გამოიწვია. ნიკო ნიკოლაძის მუზეუმის კურატორმა 50 წლამდე ქალმა, გაიხსენა ადგილის ტრანსფორმაციის პროცესი. ის ეცადა აეხსნა შენობის ფუნქციური ცვლილების მიზეზები. მან თქვა:

„1980-იანი წლებიდან მოყოლებული, როდესაც მოსახლეობის უმეტესობა საქართველოში კომუნისტურ ხელისუფლებას აპროტესტებდა, ყველას პატრიოტული განწყობა ჰქონდა, რომელიც დაფუძნებული იყო ქრისტიანულ სარწმუნოებაზე. ვინ წარმოიდგენდა, რომ საქართველოს მართლმადიდებელი ეკლესია საბოლოოდ შეძლებდა ეკლესიების აღდგენას და აშენებას? ვფიქრობ, სწორი იყო, რომ ეკლესიამ და ხალხმა შენობის დაბრუნება მოსთხოვა ხელისუფლებას. სანამ ყველა საკათედრო ტაძრის შენობას თეატრს ეძახდა, არ იქნებოდა მართებული, რომ ვინმეს ეთქვა, ქრისტიანი ვარ ფოთიდან და ქალაქის ცენტრში საკათედრო ტაძრის ნაცვლად თეატრი მაქვსო“.

ერთ-ერთი ინფორმანტი, ამავე ასაკის ქალბატონი, ადგილობრივი თეატრალური დასის წევრი იყო. მან ისაუბრა იმ ადამიანის პერსპექტივიდან, რომელიც ჩართული იყო შიმშილობის აქციაში, თეატრის დახურვის წინააღმდეგ.

„ჩვენი თეატრალური დასის წევრებმა გამოაცხადეს შიმშილობა, როდესაც ეკლესიის მიერ შენობის დაკავების მცდელობა გახშირდა. თეატრთან დაკავშირებით ყველა გაურკვეველობაში იყო. არავინ იცოდა რა ბედი მოელოდა ქალაქის თეატრალურ

ტრადიციებს. მთელი ქალაქი მონაწილეობდა ამ პროცესში, უნდოდით თუ არ უნდოდით, ქალაქის ცენტრში მდგარ შენობასთან დაკავშირებული ამბავი, თითოეულ ფოთელს ეხებოდა. მეუფე გრიგოლი, ყოფილ საბჭოთა ნომეკლატთან ერთად, რომელიც ქალაქის ხელისუფლების ერთ-ერთი წარმომადგენელი იყო, ანთებული სანთლებით შევიდა შენობაში. თითქოს ამ მოქმედებამ პრობლემა გადაწყვიტა, ხალხმა დაინახა, რომ ქალაქის ელიტა თეატრს არ მიატოვებდა. მე რაც დავინახე იყო, რომ ეკლესია და თეატრი, წარსული და აწმყო შეთანხმდა, ეს შენობა საქართველოს მართლმადიდებელი ეკლესიისათვის გადაეცა. ეს არ იყო დაპირისპირება ეკლესიასა და თეატრს შორის, თეატრის თანამშრომლები ითხოვდნენ, რომ მათი და ფოთის თეატრის მომავალი არ ყოფილიყო გაურკვეველი“.

თეატრი და მისი დასი საბჭოთა პერიოდში წარმატებით ასრულებდა დაკისრებულ მოვალეობას. პოსტსოციალისტურ პერიოდში, ხელოვანები პროტესტის გზით სთხოვდნენ მთავრობას ყურადღება მიექციათ, როგორც ეკლესიისთვის, ისე სახელმწიფოს მიერვე დაფინანსებული თეატრისთვისაც. ამავე ინფორმანტმა აღნიშნა:

„ყველა კითხულობდა სად უნდა ყოფილიყო თეატრი. არავინ იცოდა ახალი თეატრის შენობის შესახებ. თეატრის თანამშრომლებს რომ არ გაეპროტესტებინათ, ფოთი თეატრალურ ტრადიციებს დაკარგავდა. დღეისათვის თეატრის თანამშრომლები და მათი მხარდამჭერები საკათერო ტაძარში ღვთისმსახურებას ესწრებიან და უხარიათ ამ ეკლესიაში სიარული“.

საკათედრო ტაძარი საბჭოთა და პოსტსაბჭოთა პერიოდებში ორმაგი აქტიური და პასიური იდენტობის მატაბელია. საბჭოთა სახელმწიფო-სოციალიზმის პირობებში, შენობის აქტიური იდენტობა იყო თეატრი, ხოლო პასიური, ეკლესია. პოსტსოციალისტურ პერიოდში, ორმა იდენტობამ ადგილი გაცვალა, შედეგად ეკლესია გახდა შენობის აქტიური მაიდენტიფიცირებელი, ხოლო თეატრი პასიური.

ფოთის მაცხოვრებლები საკათედრო ტაძრის არქიტექტურულ კომპლექსს ხედავენ, როგორც ინდივიდუალურ ერთეულს, რომელიც ქალაქის იდენტობის მაინტეგრირებელია. „ეს არის არა მარტო ეკლესია, არამედ ისტორია“, აღნიშნა სამოც წელს გადაცილებულმა მამაკაცმა, რომელმაც დაამატა: „ვინ წარმოიდგენს

ცენტრალურ მოედანს საკათედრო ტაძრის გარეშე? ეს შეუძლებელი ამბავია. ნიკოლაძის დროიდან მოყოლებული, ეს ტაძარი ქალაქის უმთავრესი ნაგებობაა და თუ შეხედავ გარშემო განლაგებულ შენობებს, ქუჩებს, ბუნებას და ზღვას, ყველაფერი, რაც ფოთშია ამ შენობას უყურებს“.

ჩემი ინფორმანტების ნარატივები წარმოაჩენს საკათედრო ტაძარს, როგორც ნეოლიბერალური ფოთის იდენტობის განმხილვადებელს. მიიჩნევა, რომ საქართველოს მართლმადიდებელმა ეკლესიამ, სამართლიანად მოახდინა საკათედრო ტაძრის შენობის ლეგალიზება. ეკლესია ნიშნავს მის ტერიტორიას ქალაქის ცენტრში და ხაზს უვამს, რომ მის ხელშია ძალაუფლების ხილვადობის მექანიზმი. ამის ნიშნად ეკლესია, როგორც ორგანიზაცია, ღობავს საკათედრო ტაძრის ტერიტორიას, რომელიც წარმოაჩენს მის სიმბოლურ ძალას და ქალაქის ცენტრზე დომინაციის უფლებას. ადგილობრივები ხედავენ შემოღობილ სივრცეს, როგორც ურბანული პრივატიზების სიმბოლოს. ფოთში ნეოლიბერალური პრივატიზაცია დანახულია, როგორც ნეგატიური პროცესი, რადგან საპორტო ქალაქის ნეოლიბერალიზაციის პროცესი, გაბატონებულია ქალაქის მთელს ინფრასტრუქტურაზე. ამის საილუსტრაციოდ შეიძლება მოვიყვანო ჩემი ინფორმანტის, 30 წლამდე მამაკაცის მიერ დასმული კითხვები: „ვისია ეს ტერიტორია? რატომ შემოღობეს კათედრალი? დღეს ვის ხელშიც არის ძალაუფლება, ისინი ხალხს არ უსმენენ. ეს ჩვენი, ხალხის შენობაა. ამ ღობით, ჩანს რომ ეს ტერიტორია ეპარქიის საკუთრებაა. ეს არაა მარტო კათედრალი, მას ჩვენი ქალაქის ისტორიაში აქვს ფესვი გადგმული, ამიტომ საჭიროა, რომ შიგნიდანაც და გარედანაც ხელმისაწვდომი იყოს“.

მეორე ინფორმანტმა აღნიშნა:

„ყველამ ვიცით, რომ ეკლესიას გადაეცა შენობა და სამართლიანადაც, მაგრამ ღობე მის გარშემო ისეთი რამეა, რაც ჩვენი ხალხისთვის მიუღებელია. რატომ არ არის ღია და საჯარო? რატომ უნდა გავიარო გალავანი, რომ ეკლესიაში შესვლა შევძლო? ზოჯერ, როდესაც ამ კედელს ვუყურებ, მგონია რომ პორტის კედელია. პორტის ადმინისტრაციის ხელშია ყველა ფასეული შენობა. მორვაგზალი იყო ადრე, ახლანდელი კედელი რომ არის შემორტყმული პორტზე, იმის უკან. საბჭოთა დროს ღია იყო და ყველას შეეძლო მისვლა. ბევრ ადამიანს პირადი ისტორია აკავშირებს იმ

ადგილთან. ჩემთვის კედელი კათედრალის გარშემო და პორტის გარშემო ერთი და იგივეა და რაღაცის დამალვასთან ქმნის ასოციაციას“.

როდესაც ვსაუბრობდი ფოთის საკათედრო ტაძრის ვიზუალური მნიშვნელობის შესახებ, ადგილობრივმა ისტორიკოსმა, 60 წლამდე მამაკაცმა აღნიშნა:

„ფოთელები ამყობენ ამ შენობით. მისი ისტორიული ღირებულების გარდა, ესაა ისეთი შენობა, რომელიც დაკავშირებულია მათ პირად ამბებთან და საბჭოთა პერიოდთან. მაგალითად, დღევანდელი ტაძრის მრევლი, ადრე „პარადების“ დროს ჩაივლინდნენ ხოლმე თეატრის წინ, ხალხი ესწრებოდა თეატრალურ დადგმებს ამ შენობაში და ასე შემდეგ. ამიტომ, ისტორიული და რელიგიური მნიშვნელობის გარდა, ეს შენობა სავსეა თეატრთან დაკავშირებული ამბებით. ადრე კომუნისტები აკონტროლებდნენ ამ ადგილს, მაგრამ მისი ფასადი ყოველთვის იყო ქალაქის ესთეტიურობის ნაწილი. ეს შენობა ყოველთვის ახლოა შენთან, სადაც არ უნდა წახვიდე, იქნები ცენტრში თუ გარეუბანში. დღეს, როცა შენობა რელიგიურ მნიშვნელობას იბრუნებს, ვიზუალური ბარიერები მის გარშემო ადგილობრივებს ეუბნება, რომ დაშვება ამ ტერიტორიაზე კონტროლდება არა ხალხის მიერ, არამედ ინსტიტუციის მიერ. სწორია, რომ ეკლესია აკონტროლებს ტერიტორიას, მაგრამ ბარიერი საკათედრო ტაძრის გარშემო მიუღებელია“.

50 წელს გადაცილებულმა ქალბატონმა, მითხრა, რომ ღობე შენობის გარშემო ნიკოლაძის მიერ დაგეგმილი ტერიტორიის ორგანული ნაწილის მიღმაა, რომ ნიკოლაძისთვის ყველა ქუჩა ფოთში, საკათედრო ტაძართან მიდიოდა და არა ეკლესიასთან. მან აღნიშნა: „ვის მოსწონს ეს კედელი და ღობე ეკლესიის გარშემო? რატომ შემოღობეს ეს ადგილი? ჩემთვის ცხადია, რომ ეპარქიამ მოახდინა სივრცის პრივატიზება. ყველაფერი არასწორადაა, იმიტომ რომ შენობის იერსახეს ღობე აუშნოვებს.“ მოგვიანებით განაგრძო: „ვიღაცამ უნდა მოაცილოს ეს ღობე. ქალაქის გული და სული იმალება. კომუნისტების დროს, აქ თეატრი იყო, არავის შეეძლო შენობაში ნებართვის გარეშე შესვლა. მაგრამ, ამის მუხედავად, ხალხი ყოველდღიურად ხედავდა მთლიან შენობას. ახლა, როცა შესაძლებლობა გვაქვს, რომ შენობაში შევიდეთ ნებართვის გარეშე, ეს უშნო გალავანი ადამიანებს აფიქრებინებს, რომ ვიღაც აკონტროლებს მათ ეკლესიის ეზოში შესვლას. ვიღაცამ უნდა მოშალოს ეს

კედელი და ღობე. კედლების გარეშე, ეს შენობა და მთელი ადგილი უფრო ლამაზი იქნება“.

ეკონომიკური კონტექსტის გათვალისწინებით, 60 წელს გადაცილებულმა მამაკაცმა, არ გაიზიარა სივრცის რეკონსტრუქციაზე მომუშავეთა შემოქმედება, რომლებმაც არ გაითვალისწინეს ნიკო ნიკოლაძის დაგეგმარების მოდელი. მან თქვა:

„ნიკოლაძის დროს ეს შენობა მეფის [რუსეთის] ფულით აშენდა, ასევე ხალხის შემოწირულობით. ეს შემოწირულობა დაეხმარა ხალხს ადგილი ადექვით ქართულ და არა რუსულ ეკლესიად. დღეს კი მიჩნდება კითხვა, რატომ არის ქალაქიდან მოწყვეტილი ეს ადგილი, როცა სახელმწიფომ გადაიხადა ფული მის რეკონსტრუქციაში და მოსახლეობამ გაიღო შემოწირულობა? მე არ ვფიქრობ რომ ჩვენი ეკლესია ქალაქის ნაწილია, ხალხი ამას არ გრძნობს. მე მგონია, რომ ეს შენობა ჰგავს ადგილს, სადაც ხალხი მოვალეობის მოსახდელად მიდის. ხალხმა უნდა იგრძნოს, რომ ეს შენობა და ეკლესია ყოველთვის მათთანაა“.

ახალი აია სოფიას საკათედრო ტაძარი წარმოადგენს არა მხოლოდ რელიგიური დანიშნულების მქონე ადგილს, ის არის სოციალური მნიშვნელობის ისტორიულ არქიტექტურული ნაგებობა. შემოღობილი გალავნის გადაკვეთითა და საკათედრო ტაძრის ტერიტორიაზე შესვლით, ხალხის აღქმაში, იგი რიტუალური მნიშვნელობის მქონე სივრცეა, რომელიც ყოველდღიური საჯარო პრაქტიკისთვის მიუწვდომელია.

საკათედრო ტაძარი, ურბანული ნეოლიბერალური პოლიტიკური პრაქტიკისა და დომინანტური რელიგიური ორგანიზაციის ძალაუფლების სიმბოლიზაციის მექანიზმია, პოსტსოციალისტური პერიოდის საპორტო ქალაქში. აქ ნეოლიბერალიზმი დანახულია, როგორც პოლიტიკური იდეოლოგია, რომელიც იყენებს რელიგურ არქიტექტურას, როგორც ეროვნულ ინსტრუმენტს იმისათვის, რომ მოახდინოს თავის მონიშნვა ქალაქის ცენტრალურ სივრცეში. პოსტსოციალისტური ურბანული პროცესები და პრივატიზაცია ქალაქში, საჯაროდ (გაკონტროლებულ) მიჩნეულ სივრცეს, აქცევს დომინანტური რელიგიური ორგანიზაციის სამფლობელოდ. რელიგიის ინსტიტუციური ექსპრესია ფარავს ადგილობრივთა ყოველდღიურ პრაქტიკას. იგი მოიცავს ყოველდღიური რელიგიურობის რეპროდუქციას, როგორც არეალს რელიგიური მატერიალურობისა და

განხილვადებისათვის, რაც ადგილის კოლექტიური გააზრების შესაძლებლობას ილევა.

კათედრალთან დაკავშირებული ამბების მეხსიერება ეხმარება ადგილობრივებს თავი მიაკუთვნონ ქალქს. ამ სივრცის საჯაროდ ხილვად არეალად ქცევის პროცესზე პასუხისმგებელი პირები, (ქალაქის ხელისუფლება და ქართული მართლმადიდებელი ეკლესია), შეთანხმების შედეგად, მას კონკრეტულ ხილვად სიმბოლურ მწმენლობას ანიჭებენ, რათა მოსახლეობისაგან მიიღონ სოციალური და კულტურული აღიარება და მოხაზონ ქალაქის შემდგომი პერსპექტივები. ყოველდღიური პრაქტიკა ქალაქში დაკავშირებულია ხალხსა და სივრცეებს, ხალხსა და ინსტიტუციებს შორის შექმნილ (სულ მცირე სიმბოლურ) ბარიერებთან. რამდენადაც, ქალაქის ყოველდღიურობა, კათედრალს აკავშირებს არქიტექტურულ, პოლიტიკურ და ეკლესიასტურ ხილვადობასთან, მას სოციალური დანიშნულებაც გააჩნია (იხ. Brighenti 2010). დღეისათვის საქართველოს მართლმადიდებელი ეკლესია იყენებს შესაძლებლობას და ქალაქში ნიშნავს არეალს სიმბოლური მანიფესტაციისათვის. სანამ ახალი თეატრის შენობა წარმოადგენს „დავიწყებული“ საბჭოთა ქალაქის ვიზუალურ დემონსტრაციას, კათედრალი ფოთის ახალი ეროვნული და ასევე, ნეოლიბერალური იდენტობის სიმბოლოდ იქცევა. სივრცე კათედრალის შიგნით და გარეთ არ არის კომუნალური, რადგანაც მისი ხილვადობა გარშემორტყმულია კედლითა და გალავნით, რომელიც კათედრალს გამოყოფს ქალაქის საჯარო ლანდშაფტიდან და ნიშნავს მას, როგორც რელიგიური ინსტიტუციის საკუთრებას. საქართველოს მართლმადიდებელი ეკლესია, საზღვრების დაწესებით, ეპარქიასა და სხვა სივრცეზე მოქმედ აქტორს შორის, უზრუნველყოფს ინსტიტუციურ სტაბილურობას. პოსტსოციალისტურ საქართველოში, ფოთის რელიგიური არეალი სავსეა მატერიალურობით, რიტუალურობითა და პოლიტიკური შეთანხმება-შეუთანხმებლობით (Burchardt and Griera 2020), მოიცავს სოციალური ადაპტაციის პროცესს და მისი შეხებისა და დანახვის მექანიზმები, ერგება თანამედროვე რეალობასა და სოციალურ მეხსიერებას.

ყოფილი საბჭოთა ხელისუფლების მიერ შეცვლილი შინაარსის მქონე არეალზე, ეროვნული პოლიტიკის ინტერვენციის შედეგად, ცხადი ხდება რომ: 1). იდეოლოგიური კარტოგრაფია (მეხსიერება სივრცითი გეგმარება) ქმნის მეტაფორულ

დაძაბულობას ურბანული სივრცის დომინაციისათვის. 2). სოციალური პრაქტიკის მეშვეობით, ქალაქის მაცხოვრებლები აორგანიზებენ, იყენებენ და ცვლიან ქალაქის სივრცით მარკერებს. შედეგად, თანამედროვე ნეოლიბერალური პრივატიზაცია, წარსული პერიოდის სივრცითი გეგმარების პრაქტიკას ცვლის.

ქალაქის არქიტექტურული სავიზიტო ბარათის ფლობისა და დანიშნულების ცვლის მეშვეობით, ფოთში სივრცითი რელიგიური მორალურობა დაუპირისპირდა საბჭოთა მორალურობას. პოსტსაბჭოთა ყოველდღიური გამოცდილების სივრცითი მარკერი, კათედრალს ეპარქიისა და საქართველოს მართლმადიდებელი ეკლესიის, ვიზუალურ გემოვნებას უქვემდებარებს. ამასთანავე, ეს ადგილი, რჩება, როგორც პოსტსოციალისტური იდეოლოგიური ცვლილებების გახსენების არეალ. პერიოდულად, ეს შენობა ცხოვრობს მატერიალურობასა და არამატერიალურობას შორის, რომელიც ცვლის მის ხელშესახებ და არახელშესახებ როლებს (როგორც ეკლესია და როგორც თეატრი). ოფიციალური ელიტის, მაცხოვრებლებისა და რელიგიური ინსტიტუციის მიერ ფუნქციური დანიშნულების ცნობის შემდეგ, არეალი აღწევს საკუთარი ლეგიტიმაციის მწვევრვალს და ვიზუალური ხილვადობისა და აღქმებისათვის ნიშნავს ადგილს.

§ 4.3. საინდუსტრიო არეალი

ქვეთავში წარმოდგენილი ეთნოგრაფიული მასალა ეხება ნაბადის უბანს, რომელიც ქალაქის საინდუსტრიო არეალად არის მიჩნეული. ესაა უბანი, რომლის მეხსიერება და საბჭოთა ინდუსტრიალიზაციის გამოცდილება, კომუნისტური ხელისუფლების მოშლის შემდეგ, წარუმატებლობასთან, კონტეინერიზაციასთან, ჩამოშლასთან და ნაგრევებად ქცევასთან ასოცირდება. შესაბამისად, წარსულის საამაყო გამოცდილებასთან და თანამედროვე წარუმატებლობასთან გვაქვს საქმე.

2023 წლის ივნისსა და ივლისში, ჩემი ფოთში ყოფნის დროს, დილით ფეხით გადაადგილებისას ნაბადის უბნისკენ წავედი. მოძრაობა პორტის მიმდებარე

ტერიტორიიდან დავიწყე. ხიდის გავლის შემდეგ, კონტეინერების საწყობი დავინახე, თბილისისკენ მიმავალი მაგისტრალისკენ. კაშკაშა ფერებში ერთმანეთზე მწყობრად აწყობილი კონტეინერების ფონზე, წინ, ჩამოშლილი, ნანგრევებად ქცეული ქარხნის კედლები შევნიშნე, რომელსაც ამწეები მისდგომოდა და ანგრევდა. შენობის წინ, მოუვლელი სკვერია, მწვანე ზონა, ამორტიზებული შადრევნით, იქვეა მუნიციპალიტეტის მერიის მიერ მოწყობილი სავარჯიშოები. გავუყევი გზას პირდაპირ, მივედი თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონასთან. გზად კიდევ ერთი კონტეინერების საწყობი შემხვდა. ინდუსტრიული ზონა, ჩემგან ხელმარცხნივ მდებარეობს, გზიდან უნდა გადაუხვიო. ცენტრალურ ქუჩას გავუყევი, მივედი კავკასუს მეტალის ტერმინალთან, აქაც კონტეინერები და ცისკენ ატყორცნილი რამდენიმე ამწე დგას. მის გვერდით თბილისის მხრიდან შემომავალი სატვირთო მატარებლის ერთი ლიანდაგი შედის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონისაკენ. მეტალის ტერმინალის მოპირდაპირე მხარეს, ტრიალი მინდორია, დანგრეულ სამშენებლო მასალაზე, გადავლილი აქვს ხავსს. მინდვრის შუაგულში დგას ანძები, ელექტრო-ენერჯის გამანაწილებლები. უკან გზაზე, თავისუფალი ინდუსტრიული ზონისაკენ შევუხვიე. ვნახე, რომ ხალხი შედის და გადის ინდუსტრიული ზონის საბაჟო ტერმინალს. შესასვლელის მიმდებარე ტერიტორია მესრითაა შემოღობილი, რომელსაც გამაფრთხილებელი ნიშანი ადევს, რომელსაც აწერია, საბაჟო კონტროლის ზონა. ყოფილი 201 საამქროს ტერიტორია უკანა გზაზეც გადავიღე. შენობის წინ, კედელზე სტენსილით შესრულებული ნახატი იყო გამოსახული, ჭაობის წყლიდან მომზირალი ქალი, რომელსაც პირი წყლით აქვს დაფარული. მისი სახის ირგვლივ გაშლილი თმის ბოლოები ტივტივებს და ჭაობის მწვანე მცენარეებით არის „გარშემორტყმული“. სტენსილის ნაწილი დაზიანებულია, ბათქაში ჩამოყრილია. „დანგრეული ქარხნის ფონზე გამოსახულება სახასიათოა“, მითხრა იქვე, ეკლესიის წინ მდგომმა მამაკაცმა, რომელმაც შენიშნა, რომ გამოსახულებასა და ქარხნის ნანგრევებს სურათს ვუღებდი. გამოსახულების გვერდით, კონტეინერშებმული გადამზიდი იდგა. კონტეინერს Z factor ეწერა. Z მკვეთრი ფერის იყო. ჩემს წარმოდგენაში გამოსახულება მამაკაცის სიტყვებთან ერთად სახასიათოდ მივიჩნიე. დღიურში ჩავინიშნე, რომ რაც მეტად ფასობს ამ ქალაქში, ის ბრჭყვინავს და კაშკაშებს. გზას კონტეინერების საწყობი

ტერმინალისკენ გავუყევი. ლიანდაგი კონტეინერების საწყობსა და ნანგრევებად ქცეულ 201 ქარხანას შორის გადის. ნაბადის უბნის ინფრასტრუქტურა, ქაოსური მიმოსვლის, პოსტსამრეწველო ტრანსფორმაციისა და კონტეინერიზაციის არეალს წარმოადგენს. ამ არეალში ნეოლიბერალური წესრიგის წარუმატებლობა და თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონასთან და 201-ე გემთმშენებელ ქარხანასთანაა დაკავშირებული, რომელიც საბჭოთა პერიოდის ცხოვრების სენტიმენტებით არის გამყარებული.

ფოთში, საბჭოთა ინდუსტრიული პოლიტიკის პირობებში, შეიქმნა გემთმშენებელი სახელოსნო, თევზის ქარხანა, საორთქმავლო და სავაგონო დეპოები (ნაჭყებია 1957: 23). გემთმშენებელი ქარხნა ფოთში 1935 წელს გაიხსნა, რომლის მშენებლობაც ჯერ კიდევ ნიკო ნიკოლაძის დროს იყო ჩაფიქრებული. 1941 წელს აქ იყო ევაკუირებული სევასტოპოლის გემთმშენებელი ქარხანა. ქარხანაში შენდებოდა გემები კომეტა, კოლხიდა (მოდებაძე 2019). 1960-იანი წლების დასაწყისში ფოთში შეიქმნა „პუზ-8“ მიწის მწოვი მანქანები, რომლის დახმარებითაც ამოაშრეს ჭაობები და ნაბადის უბანში გაშენდა მუშათა დასახლება. 1960 წელს მიწისმწოვი დანადგარების ქარხანა ჰიდრომექანიზმების ქარხანად გადააკეთეს (მიქავა 1963: 44).

გემთმშენებელი ქარხანა, ადგილობრივებში, განსაკუთრებულ სიამაყესთან იყო დაკავშირებული, რადგან შეიქმნა წყალქვეშა ფრთიანი სამგზვრო თბომავლები. ფოთური კომეტა კი თანამედროვე ყოფაშიც, წარსულის სენტიმენტებთან არის დაკავშირებული. 1990-იან წლებში ქარხნის საამქროები დაანგრის, ამწეები ჯართად ჩააბარეს და ტექნიკური ბიბლოთეკა გაანადგურეს. წარსულს ჩაბარდა ფოთის გემთმშენებელი ქარხნის მიერ შექმნილი დიდი ზომის ალუმინის სათევზაო კატერები. ფოთის გემთმშენებელი ქარხანა 1998 წელს გასხვისდა, რომლის მფლობელი დარლინგუორთ ლიმიტედი გახდა. ქარხნის ტერიტორიის მოშლის შემდეგ, ჯართის მიმღები ტერმინალი მოაწყვეს. ხალხის წარმოდგენებში ქარხანა 201 ნომრით მოიხსენიებოდა. ქარხანა განთავსებული იყო 246 000 მეტრ ფართობზე და ჰქონდა 700 მეტრი ნავმისადგომი, 20 საწარმო, მცურავი და პორტატული ამწეები და დოკები (მოდებაძე 2019).

დღეისათვის გემთმშენებელი ქარხანის, ერთ-ერთი ცენტრალური შენობა ინგრევა, პრივატიზებულ და ჩამოშლილ ინფრასტრუქტურას სანგრევი ამწეები მიწასთან ასწორებენ. სანაცვლოდ იგეგმება კონტეინერების კიდეც ერთი საწყობის მოწყობა. ამით, ადგილი შეუერთდება კონტეინერების კომპლექსს, რომელიც მწკრივად გაჰყოლია ზუგდიდის მიმართულებიდან ნაბადის უბანზე გამავალ მაგისტრალს.

ნაბადის ერთ-ერთი სანაპირო არეალი, თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონას წარმოადგენს. თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნის იდეა, ფოთის ტერიტორიაზე, საბჭოთა პერიოდის გარდაქმნებთან არის დაკავშირებული. 1980-იანი წლების ბოლოსა და 1990-იანი წლების დასაწყისში განიხილებოდა, მთლიანად ფოთის ტერიტორიის თავისუფალ ეკონომიკურ ზონად გადაქცევა. მოქალაქეებს ჯერ ფოთის ექსპერიმენტის ფარგლებში სთავაზობდნენ ქალაქის ეკონომიკურ სასწაულს, ხოლო შემდეგ, დამოუკიდებელი სახელმწიფოს ნეოლიბერალური პოლიტიკური და ეკონომიკური წესრიგის პირობებში. თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შექმნის იდეა, პოლიტიზირებული იყო და დაუკავშირდა ინდივიდებსა და გავლენიან ბიზნეს აქტორებს. მისი შექმნა, თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის სახელით, ფოთის ტერიტორიაზე 2008 წელს გახდა შესაძლებელი. ამ პერიოდში, სახელმწიფომ, არაბთა გაერთიანებულ საამიროებში რეგისტრირებულ კომპანია RAK Investment-ს გადასცა ნავსადგურის ზონაში მდებარე შენობები და 304 637 კვადრატული მეტრი მიწა. ქვეყნის ცენტრალური ხელისუფლება, თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონას ქვეყნის ეკონომიკურ სასწაულად აცხადებდა, რადგან ახალი ინდუსტრიული ზონის მეშვეობით მოხდებოდა ბაზრის, ადგილობრივად წარმოებული პროდუქციით გაჯერება (ასლანიშვილი 2008: 16). თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაში მოქმედებდა იმპორტ-ექსპორტის გადასახადისაგან თავისუფალი სისტემა და შავი ზღვის სანაპიროზე ყველაზე დაბალი საიჯარო გადასახადი, რაც იყო კვადრატულ მეტრზე 6-დან 12-დოლარამდე, ასევე მოქმედებდა დაბალი გადასახადები ელექტრო ენერჯისა და წყლის რესურსებით მომარაგებაზე (ვარდიაშვილი 2011: 32).

2010 წლისათვის ინდუსტრიულ ზონაში დარეგისტრირებული იყო მხოლოდ კომპანია „თბილცემენტი“. 2010 წლისათვის თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაში

შესვლაზე, თავდაპირველი ინიციატორი კორპორაციები თავს იკავებდნენ, მათ შორის იყო კორეული კომპანია ელ-ჯი.

პრესა იტყობინებოდა, რომ:

„თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის გახსნას უმუშევრობით დატანჯული ფოთელები უკვე დიდი ხანია ელიან და აი თითქოს მაისის ბოლოს უნდა აღსრულებულიყო ეს ოცნება, თუმცა ინდუსტრიული ზონის გახსნა კიდევ ერთი თვით გადაიდო. როგორც ცნობილია, ინდუსტრიულ ზონაში 22 საწარმო ააშენეს, რომლებთანაც ხელშეკრულება უკვე გაფორმებულია. თუმცა, ფაქტია, რომ კომპანიები ჯერ-ჯერობით ფოთში საქმიანობის დაწყებისგან თავს იკავებენ, რის მიზეზადაც იმას ასახელებენ, რომ საქართველოს მთავრობამ ისინი ვერ დააინტერესა“ (ასანიძე 2010: 13).

რაკიას მიერ ფოთის პორტის 2011 წელს, APM ტერმინალის მიყიდვის შემდეგ, რაკია თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაში რჩებოდა. 2014 წლისთვის, დაპირებული 400 საწარმოს ნაცვლად 5 ობიექტი იყო მშენებლობის პროცესში, მაშინ, როდესაც ზონაში 150-მდე კომპანიას ჰქონდა რეგისტრაცია გავლილი, ხოლო 110-მდე კომპანიას ლიცენზიაზე უარი ნათქვამი. ამ დროისთვის, ზონაში დაპირებული 10 000 მოქალაქის ნაცვლად 200-მდე ადამიანი იყო დასაქმებული (სალაყაია 2014).

2010 წელს ინდუსტრიული ზონის მფლობელი, RAKIA იყო, 2016 წელს კი სამართავი პაკეტი სახელმწიფოს ხელში გადავიდა. დღეისათვის ზონის მართვის უფლებას კომპანია სიეფსის ფლობს. თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაში რეგისტრირებულია დაახლოებით 30-მდე კომპანია და ფუნქციონირებს 15-მდე საწარმო. 2022 წლიდან ზონაში ამოქმედდა ფოთის ტექსტილის ქარხანა, რომელშიც 250-მდე ადგილობრივია დასაქმებული. ასევე ოპერირებს ინდუსტრიული ლუბრიკანტები, სამშენებლო მასალა, არომატიზატორების მწარმოებელი ქარხანა, ქეშიუს გადამამუშავებელი ქარხანა, ასევე დაგეგმილია ფოტო-ვეტ ლაბორატორიის მშენებლობა. მთლიანობაში თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაში დასაქმებულია 500-მდე ადამიანი (https://issuu.com/observer-diplomat/docs/diplomat_july_2023/s/28385490).

დაპირება, რომ ინდუსტრიული ზონა სასწაულს მოახდენდა ფოთის ეკონომიკისათვის, წარუმატებელი აღმოჩნდა. ვახომ, 35 წლამდე ინფორმანტმა, ჩემთან საუბრისას აღნიშნა, რომ თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის პროექტი ჩავარდა. ეს

იყო იდეა, რომლის მიხედვითაც უცხოელები უნდა მოსულიყვნენ ზონაში და ინვესტიციები ჩაედოთ, მაგრამ არავის დააინტერესა. მისთვის სამარცხვინოა, რომ ამხელა მასშტაბებზე გათვლილ ზონაში, ერთი ტერმინალი ფუნქციონირებს, საიდანაც მანქანები გამოჰყავთ ხოლმე. ამის ფონზე, სახასიათო იყო, საკათედრო ტაძრის ეზოში მოსიარულე უპოვართან გასაუბრებისას მიღებული პასუხი, მისი თვალით დანახულ ქალაქზე. 70 წელს გადაცილებულმა მამაკაცმა მითხრა:

„ქალაქში არაფერი კეთდება, ყველაფერი უინტერესოა. პორტი რამე არ ვიცი, ეს ეკლესია ვიცი მე. ადრე საწარმოები რამე იყო და დღეს არაფერი აღარ ხდება, ადრე ქალაქში სამუშაო იყო, ქარხნები მუშობდა და იმედი გვქონდა, ახლა მაგის იმედი არ მაქვს. ღმერთის და ეპარქიის იმედად ვარ. უპოვართა სახლი და ეს ეკლესია ვიცი მე, პორტის და იმ საწარმოებისკენ საერთოდ არ ვიხედები და გახედვაც არ მინდა, რაა სანახავი თორემ კი“.

ზურამ, 50 წელს გადაცილებულმა მამაკაცმა ინდუსტრიული ზონის შესახებ საუბრისას თქვა, რომ თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის ამბებში ვერ ერკვევა. მისთვის საინტერესოა საერთოდ აქვს თუ არა ფოთს თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა, რადგან მისი ქალაქში არსებობა არ ჩანს. აღნიშნა, რომ ფოთი, როგორც საინდუსტრიო ქალაქი, განადგურებულია. „უფროსი თაობის ადამიანებთან რომ დავსხდებით და ვსაუბრობთ, მეუბნებიან, რომ ფოთში იყო, ქარხანა, სადაც ყველა სახის ჭანჭიკი იწარმოებოდა. იქ ყოფილა სახარატოები და საზეინკლოები, რაც ფაქტობრივად განადგურებულია. თვითონ შენობაც კი მოისპო, უამრავი ადამიანი დარჩა უმუშევარი.“ ზურა თვლის, რომ ფოთის, როგორც სამრეწველო ქალაქის დაკნინებამ გამოიწვია მისი, როგორც მულტიკულტურული ქალაქის სტატუსის მოშლაც. აღნიშნა, რომ არაქართველი მოსახლეობისაგან ქალაქი დაიცალა, იმათი სახლები გამოიკეტა ან განადგურდა, ეკალ-ბარდებითაა გადავლილი. იმ უცხოელებს, რაც შეეხება, ვინც ქალაქში რეგისტრირებული კომპანიების სათავეში არიან, ფოთში არ ცხოვრობენ. ისინი ღამეს ფოთში არ ათევენ, ქალაქს იმდღითვე ტოვებენ.

ზურა თვლის, რომ ინფრასტრუქტურის თვალსაზრისით, ნაბადა ყველაზე განუვითარებელი უბანია ფოთში.

მან თქვა: „მალთაყვის მხარეს (მალთაყვა-გრიგოლეთ) ქუჩები მოწესრიგებულია, იმიტომ რომ ეს გზა ბათუმისკენ გადის და სირცხვილია, მოწესრიგებული რომ არ იყოს. ნაზადა არის ყველაზე მოუწესრიგებელი. ქალაქის ხელისუფლებას რომ კითხო ყველაფერი ერთად არ იქნება და მაინც, ვექტორი მიმართულია ტადართან ახლომდებარე შენობებისა და ქუჩების მოწესრიგებისკენ“.

დიმიტრის, 70 წელს გადაცილებული პენსიონერ მამაკაცს, რომელიც ფოთის პორტის ყოფილი თანამშრომელია, ვთხოვე გაეზიარებინა როგორ წარმოედგინა მისი თვალთ დასახული ფოთი. თქვა, რომ, მისი თვალთ დასახული ფოთის შესახებ ლაპარაკი მარტივი არ არის, რადგან ძველ დროშია „ჩარჩენილი“, როცა ქალაქში მოძრაობა ეამაყებოდა. მისთვის ეს დრო საბჭოთა პერიოდია, როდესაც ქარხნები და საწარმოები არსებობდა და ხალხს სამსახური ჰქონდა. ახლა კი აღარაფერია ფოთში, მისთვის სასირცხვილოა ნაზადის დანგრეული ინდუსტრიული უბნისკენ გახედვა და ქუჩებში მდგომი უმუშევარი ხალხის დასახვა“.

დიმიტრიმ თქვა, რომ კომუნისტების დროინდელი იდეა იყო თავისუფალ სავაჭრო ზონად, ფოთს გადაკეთება. ეს იყო ექსპერიმენტი, რომელსაც საფუძველი 1980-იან წლებში ჩაეყარა, რასაც საერთო არაფერი აქვს ახლანდელ ინდუსტრიულ ზონასთან, რადგან ეს ზონაც, ისევე როგორც პორტი, მარტო „ტრაფარეტი“ (ბანერია) ქალაქისთვის, რომლის შეხედვაც არანაირ განცდას არ აღუძრავს. ინდუსტრიული ზონა დიმიტრის ახსენებს წარუმატებლობას, რომელიც ნაზადის უბნის საწარმოების ნგრევას მოჰყვა და სირცხვილის გრძნობა ეუფლება, რადგან ის ცოდნა, რომელიც წარმოების კუთხით ქალაქს ჰქონდა, მომავალ თაობას ვერ თუ არ გადაეცა. თქვა, რომ ფოთს აქვს პოტენციალი იყოს ევროპული ქალაქი, რაც მარტივი საქმე არაა, რადგან საწარმოებიც საჭიროა. „მარტო დაგეგმარება და შენობები ხომ არ კმარა? წარმოება უნდა შეიქმნას. რაც გაანადგურეს იმის მაგივრად მაინც უნდა გაკეთდეს ახალი საწარმოები. ამაზე ადრე უნდა ეფიქრათ, ფიქრის ახლა დაწყება კი დაგვიანებულია“.

დიმიტრის ვკითხე, თანამედროვე ფოთი რით არსებობს-მეთქი?, მან მიპასუხა: „ფოთი სამრეწველო იყო, ახლა არაფერი არაა, ახლა „კუპი-პრადი“ [იყიდე-გაყიდე]. მამაჩემი ვისაც სპეკულიანებს ეძახდა, ისინი ახლა ხალხია, იყიდეს და გაყიდეს. რა ქნას იმანაც? უნდა იარსებოს. დანგრევა ადვილია, აშენებაა ძნელი. შეეძლოთ არ

დაენგრიათ. ქარხნები რომ მოსპეს ნამეტანი ქნეს. 201-ის ქარხანა იყო, დანადგარები ყველაფერი მოსპეს, გემთმშენებელი ქარხანა იყო და ახლა საწყობია მის მაგივრად. 201 ქარხანაში იყო შექმნილი გემები „კომეტა და კოლხიდა“.

თემურმა, 70 წლის პენსიონერმა მამაკაცმა, რომელსაც ქალაქის ცენტრში, ხელოვანთა პარკში შევხვდი, დიმიტრის ნათქვამი შინაარსობრივად გაიმეორა. მისი სენტიმენტები საინდუსტრიო არეალთან, თანამედროვე წარუმატებლობასთან, პრობლემებთან და სირცხვილის განცდასთან არის შეპირისპირებული. მან თქვა:

„თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა ნაბადაშია. ერთხელ ვნახე სულ. იმახიან თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონაში ვმუშაობთო, მაგრამ ბევრი არაფერია იქ გაკეთებული. ფოთი ყოველთვის იყო მუშა ქალაქი. ახლა ქარხნები აღარაა, პატარ-პატარა საწარმოები არის, მაგრამ ძველებურად აღარაა აღარაფერი. 201-ის ქარხანა იყო ისეთი, რომ მთელი შავი ზღვის სანაპიროზე უშვებდა საოცარ გემებს, მაგალითად „კომეტას“. ქარხანა ნაბადაში იყო. ახლა კონტეინერების საწყობებია იქ, მეტი არაფერი. სახარატო ცენტრი იყო ფოთი, ამ ქალაქს ფოლადის დიდებული სპეციალისტები ჰყავდა“.

შალვამ, ფოთის ქალაქის საკრებულოს თავმჯდომარის მოადგილემ, 30 წლამდე ასაკის მამაკაცმა, ჩემთან საუბრისას აღნიშნა, რომ საბჭოთა პერიოდში ინდუსტრიალიზაციამ გაზარდა ფოთის მნიშვნელობა, 201-ე გემთმშენებელი ქარხანა და ბევრი სამრეწველო ობიექტი იყო, რომლებიც სისტემის ცვლილების შემდეგ, გაჩნდა. რისი არსებობის ისტორიიდან წაშლა, წარსული საბჭოთა იდეოლოგიის გამო, არ შეიძლება. რომ, 1874 წლიდან მოყოლებული დამოუკიდებელი საქართველოს საწყის პერიოდში, ფოთმა ძალიან დიდი განვითარება ჰპოვა. ამ წარსულიდან გამომდინარე, ფოთი დარჩა ინდუსტრიულ ქალაქად, რომელიც გათვლილია წარმოებაზე, მუშათა ქალაქია, პორტის ტვირთბრუნვა და ლოჯისტიკა განსაზღვრავს მის ფუნქციურ მნიშვნელობას. საბჭოთა კავშირის პერიოდში დეესკა (ელ-შემდუღებელი ქარხანა იყო ნაბადაში, რომელიც დაიშალა) და 201-ქარხანა. საბჭოთა პერიოდში, თუ რაიმე გაკეთდა ფოთში, არის ის რომ ქალაქის როლი როგორც სამრეწველო-საზღვაო დანიშნულების მქონე ადგილის, კიდევ უფრო გაფართოვდა და

განვითარდა. მაღალი იყო დასაქმებისა და წარმოება-ინდუსტრიალიზაციის დინამიკაც.

შალვამ, ქალაქის საკრებულოს თავმჯდომარის მოადგილემ, თავისუფალი ეკონომიკური ზონის შესახებ საუბრისას თქვა, რომ დღეისათვის დადებითი რასაც თვითმმართველობა იღებს თავისუფალი ინდუსტრიული ზონიდან, არის ის რომ ადგილობრივი მუშახელი საქმდება, ბოლო პერიოდში იქ ძალიან დიდი სამკერვალო ფაბრიკა გაიხსნა. ინდუსტრიული ზონიდან შემოსავლები მიდის ქვეყნის ცენტრალურ ბიუჯეტში. პირდაპირი ფინანსური სარგებელი ინდუსტრიული ზონიდან ადგილობრივ თვითმმართველობას არ აქვს, მაგრამ ის რომ, ფოთელები იქ დასაქმებული არიან, ქალაქისთვის დადებითად მოქმედებს.

ელენეს, ფოთის მუზეუმის დირექტორის რეფლექსია, ფოთის სამრეწველო არეალის შესახებ, ქვეთავს აჯამებს. როდესაც მას თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის შესახებ ვკითხე, პასუხი კითხვით დამიბრუნა: თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა საერთოდ ფუნქციონირებს? შეკითხვას მყისიერად, თავადვე უპასუხა: „არ ვიცი, იმიტომ რომ ჩენ ვერ ვგრძნობთ მის არსებობას“. ელენემ თქვა, რომ თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის შესახებ ლაპარაკი ქალაქში პოპულარული 1980-იან წლებში იყო. ეს იყო ექსპერიმენტი, რომელიც პროდუქციას უშვებდა ფოთის ლოგოთი და სამუშაო ადგილებს ქმნიდა. საბჭოთა პერიოდის შემდეგ, ეს იდეა ჩაკვდა, 1990-იანი წლებიდან გაგრძელება არ ჰქონია. აღნიშნა, რომ ახლანდელი თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის სარგებლიანობაზე არაფერი იცის. რომ, რაც ყველაზე სამწუხარო და სამარცხვინოა, არის ის, რომ ქალაქმა და ქვეყანამაც დაკარგა ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი დარგი, გემთმშენებლობა.

„მუზეუმში გვაქვს ფრთოსანი „კომეტების“ მაკეტები. გემთმშენებელ საამქროში ძალიან მაგარი ინჟინრები, კონსტრუქტორები ჰყავდათ. საბჭოთა პერიოდში, პროდუქცია გადიოდა უცხოეთში. ასეთი მნიშვნელოვანი ნიშა საქართველომ დაკარგა. ფოთში ეს ყველაფერი გაიყიდა, პრივატიზაციის პერიოდში შენობები გასხვისდა და უნიკალური კადრები, რომლებიც გემთმშენებლობაში თავის სიტყვას ამბობდნენ დაიკარგა. საქართველოს, როგორც საზღვაო ქვეყნის ნიშა, რომელსაც ამხელა სანაპირო ზოლი აქვს, ჩვენდა სამარცხვინოდ მოიშალა. შენობა თითქმის აღარ არის, კედლები

იყო დარჩენილი მარტო, რომელსაც დღითი დღე ანგრევენ. დანადგარები, ჩარხები, დოკუმენტები აღარ არსებობს“.

§ 4.4. საკურორტო ზონიდან დევნილთა დასახლებამდე

მალთაყვას ტერიტორია, ფოთის ახალ რაიონად მიიჩნევა. საბჭოთა პერიოდიდან მოყოლებული, მისი სივრცითი დაგეგმარება და განაშენიანება დაკავშირებული იყო ტერიტორიის საკურორტო არეალად გადაქცევასთან. მალთაყვაში ახალი საკურორტო ზონის აშენება, 1950-იანი წლების ბოლოსა და 1960-იანი წლების დასაწყისში დაიწყო, რომელიც გულისხმობდა ზღვის მიმდებარედ, ფიჭვის ტყის განაშენიანებასაც (ადამია 1964: 3). მალთაყვას წარმოაჩენდნენ, როგორც იდეალურ საკურორტო ადგილს ღვისა და მზის აბაზანების მისაღებად. კურორტის განაშენიანებში ჩართული იყო ფოთისა და ლანჩხუთის რაიონის მაცხოვრებლები (კომახიძე 1958: 2).

„ყოფილხართ მალთაყვაში? საუცხოო ქვიშობი, პლაჟი, ზღვისა და პალიასტომის ტბის ჰაერი, ბევრ ტურისტსა და დამსვენებელს იზიდავს ქალაქი ფოთის მახლობლად მდებარე ამ საკურორტო ადგილზე. ... სტაციონარული შენობების გარდა, მწყობრში ჩადგა საზაფხულო ტიპის 66 სახლი. ამ სახლების თითო ოთახი გათვალისწინებულია ორ-ორი კაცისათვის“ (კომუნისტი 1968: 4).

მალთაყვის საკურორტო ტერიტორია მოიცავდა შენობა-ნაგებობებს, სამიმოსვლო ინფრასტრუქტურას, საფეხმავლო და სატრანსპორტო გადაადგილებისათვის და ასევე, ხელოვნურად მოწყობილ ოქროს ტბას.

„ვისაც მალთაყვა არ უნახავს თავისი ოქროს ტბით, ჩათვალეთ, რომ ის ფოთში არ ყოფილა. მალთაყვა არა მატრო ფოთის, არამედ მთელი შავი ზღვის სანაპიროს მშვენიერებაა. ... ზაფხულის ხვატში, მალთაყვა ნამდვილ ოაზისად გამოიყურება, მით უმეტეს, რომ მლაშე და მტკნარი წყლის არჩევანი სულ რაღაც ასიოდ მეტრშია“ (დარჩია 1998: 8).

მალთაყვაში, სანაპიროსთან ახლოს, ერთად შეჯგუფული ახალი საცხოვრებელი კორპუსებია, რომლებიც შორიდან ყვითელ და წითელ ფერებში აღიქმება, შეღებილი კედლებისა და სახურავების ფერების გამო. დასახლებაში ორმოცამდე კორპუსი დგას, მანამდე დაჭაობებული ადგილი ყოფილა. ვახომ, ჩემმა პირველმა ინფორმანტმა, მითხრა, რომ ეს შენობები დევნილთა დასახლებაა, რომელსაც ახალ რაიონს ეძახიან. დასახლებაში განთავსებულია 4 და 5 სართულიანი კორპუსები. საცხოვრებელი ბინები არის ერთ და ოროთახიანი. საცხოვრებელი დევნილებს გაუნაწილეს სულადობის მიხედვით. დასახლებაში ქუჩებს გაგრისა და აფხაზეთის სახელები ჰქვიათ, რომელიც იმიტომ შეურქმევიათ, რომ სიახლოვე გასჩენოდათ აფხაზეთთან.

მალთაყვის ტერიტორიის ამ ნაწილისგან მოშორებით არის ყოფილი ტურბაზა, რომელიც პრივატიზებულია, განსაკუთრებით ოქროს ტბა, „ოზერო“ და მისი მინდებარე არეალი. ოზეროს ტბის მიმდებარე ტერიტორიას ეტყობა, რომ ერთ დროს (საბჭოთა პერიოდში) საკურორტო ადგილი იყო, რადგან ტბასთან ახლოს დაცარიელებული შენობები და სასტუმროს ნანგრევებია. ამ ცარიელი შენობის სახურავებზე ადგილობრივი მოზარდების იყრიან თავს. ოქროს ტბის მიმდებარე ტერიტორიაზე მეთევზეები, წყლის სპორტის მიმდევრები, მოზარდები იკრიბებიან ხოლმე, ასევე აწყობენ პიკნიკს. 2022 წელს ჩემი ფოტოში ყოფნის დროს, მალთაყვის ყოფილი სასტუმროს ამორტიზებულ შენობაში, სოციალურად დაუცველი მოქალაქეები ცხოვრობდნენ. ისინი მთავრობას დახმარებას სთხოვდნენ ალტერნატიული სივრცის გამოსაყოფად. დასახლების გარდა მალთაყვაში, „კემპინგის“ მიმდებარე ტერიტორიაზე (ტერიტორია, სადაც მოწყობილი იყო დასასვენებელი სივრცეები), არის ორი ხუსართულიანი კორპუსი დევნილებისთვის.

მალთაყვის ოქროს ტბა, რომელიც კერძო საკუთრებაა, ინფრასტრუქტურულად არ არის მოწყობილი. ტბა 2006-2007 წლებში გასხვისდა, მასთან ერთად მოხდა, მიმდებარე ტერიტორიის, სანატორიუმისა და ხიდის პრივატიზება. არეალი, კომპლექსურად წარმოქმნის ერთიან ტერიტორიას, ადგილს, რომელიც ინფრასტრუქტურულად ამორტიზებულია. მისი ინფრასტრუქტურული განვითარების ჰორიზონტები, გაურკვეველობის განცდასთან არის დაკავშირებული.

მალთაყვის გამოცდილება უკავშირდება საბჭოთა პერიოდის ინფრასტრუქტურულ განვითარებას და არეალის დასასვენებელ სივრცედ ფორმირებას, რომელსაც საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, საქართველოსთვის ყველაზე ტრაგიკული სოციალური კატეგორიის, იძულებით გადაადგილებული პირების, დევნილების, ყოველდღიურობა დაუკავშირდა.

მალთაყვაში, გაურკვევლობის განცდა ყველაზე მძაფრად წარმოჩნდება, რომელიც პოსტ-სოციალისტური პერიოდის კონფლიქტების გარდა, ახილვადებს ქალაქის სოციალურ კონტექსტსაც. ჩემმა პირველმა ინფორმანტმა ვახომ, 35 წლის მამაკაცმა, მითხრა, რომ მალთაყვა საბჭოთა პერიოდში ისეთი საკურორტო ზონა იყო, რომ ბათუმს სჯობდა. ახლა, ტურისტული ზონა აღარ არსებობს, ყველაფერი კერძო მესაკუთრეების ხელში აღმოჩნდა, რომლებმაც ეს ადგილები შეისყიდეს, მაგრამ არაფერს აკეთებენ, არ ავითარებენ. აქ არაფერი ხდება, რაც ტურიზმის განვითარების გაურკვეველ პერსპექტივებს წარმოშობს. ამასთან ერთად, გაურკვევლობა მოიცავს დევნილობის ტრაგიკულ გამოცდილებას. კონფლიქტმა უკრაინაში, დევნილთა დასახლების ყოველდღიურობაზე იქონია გავლენა. გაზრდილი რუსი მიგრანტების ფონზე, საქართველოს ტერიტორიასა და მალთაყვაში გამოჩნდნენ რუსეთიდან ჩამოსული მაცხოვრებლები, რომლებმაც დასახლებაში დევნილებისაგან შეიძინეს საცხოვრებელი. ამ თვალსაზრისით, ახალი რაიონი, არა მხოლოდ აფხაზეთიდან დევნილების საცხოვრებელი, არამედ მიგრანტების, ადგილმონაცვლეების განსახლების არეალად კვალიფიცირდება. მეტიც, დასახლებაში ადგილობრივი მოსახლეობა ერევა დევნილებს, რადგან სხვა ქალაქებიდან ფოთში გადმოსახლებული დევნილების ნაწილი, ადაპტირებას ვერ ახერხებს. დევნილების ნაწილი, ეკონომიკური თვალსაზრისით, წინა განსახლების არეალთან იყვნენ მიმაგრებული, ამიტომ ისინი, ვინც ვერ ადაპტირდებიან ახალ გარემოსთან, წინანდელი განსახლების ადგილს უბრუნდებიან.

ქვეთავში წარმოდგენილი ეთნოგრაფიული მასალის დაკავშირება ხდება პოსტკომფლიქტური ტერიტორიის მელანქოლიასთან და მის სოციალურ და კულტურულ გააზრებასთან, ფოთის არქიტექტურულად კონსტრუირებულ დევნილთა დასახლებაში.

ელენემ, ფოთის მუზეუმის დირექტორმა, ჩემთან საუბრისას აღნიშნა, რომ მალთაყვა საბჭოთა პერიოდში იყო საკურორტო ზონა, ახლა სადაც დასახლება დევნილების, ის ადგილი დაუსახლებელი იყო. ხიდისკენ იყო ტურბაზები და ტურისტული ინფრასტრუქტურა გამართული იყო, ეს იყო ადგილი სადაც გულით ავადმყოფები სამკურნალოდ დადიოდნენ, ეს ინფრასტრუქტურა დაირღვა და დევნილების ინფრასტრუქტურა გამოჩნდა.

შალვამ, 30 წლამდე მამაკაცმა, ფოთის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს თავმჯდომარის მოადგილემ, დევნილთა დასახლების გაჩენა ქალაქში 2010-იან წლებში, მოსახლეობის დემოგრაფიული დინამიკის ზრდის კუთხით გაიაზრა. მან თქვა, რომ მანამდე დევნილთა დასახლების ადგილას ჭაობი იყო. ეს იყო ცარიელი ტერიტორია, სადაც მოხდა დევნილების განსახლება. შალვამ აღნიშნა, რომ ქალაქის განვითარებისთვის, მნიშვნელოვანია მოსახლეობის რიცხვის გაზრდა, რასაც ბუნებრივი ზრდით ფოთი ვერ დამოუკიდებლად ვერ მოახერხებდა. „ფოთში ახლა ცხოვრობს დაახლოებით 41 400 მაცხოვრებელი. თუ გვინდა რომ აქ მეტი ბიზნესი შემოვიდეს, უნდა გაიზარდოს მოსახლეობის რაოდენობა“. თუმცა, მოსახლეობის ზრდის დადებით დინამიკას, მოჰყვება სოციალური პრობლემა, რომელიც გამოწვეულია უმუშევრობით.

„ეს ადამიანები ფოთში რომ ჩამოსახლდნენ გაურკვევლობაში აღმოჩნდნენ. ფოთში ისედაც დეფიციტი იყო სამსახურების და ათასობით დევნილი ოჯახი დარჩა ჰაერში, არ იცოდა აქ რა უნდა ეკეთებინა და როგორ შეიძლებოდა შემოსავლების მიღება. ამან გამოიწვია ის, რომ ჩამოსახლებულებმა გაყიდეს ბინები ფოთში აღმოჩნდა, რომ ძალიან ბევრი ბინა, ახალ რაიონში არის დაცლილი ან გაყიდული“.

ანას ამბავი:

როგორ ესმის, როგორ წარმოდიგენს იძულებითი ადგილმონაცვლეობისა და აფხაზეთის მონატრების ფონზე, ქალაქის ინფრასტრუქტურას დევნილი? რა განცდები აკავშირებს მას ფოთის სახლსა და აფხაზეთის სახლთან? ამ საკითხის გასარკვევად, ანას (ფსევდონიმი), აფხაზეთიდან დევნილი, 60 წლამდე ქალს ვესაუბრე.

ანა ფოთში სოხუმის დაცემის შემდეგ, 1993 წელს დასახლდა. აქედან მოყოლებული აქ ცხოვრობს. ანას მოსწონს მალთაყვის ახალ რაიონში ცხოვრება. თქვა, რომ დასახლებას ყველაფერი თავისი აქვს, თითქოს ავტონომიაა, ქალაქივითაა და ბევრი მისვლა-მოსვლა საჭირო არაა. მისთვის ფოთში ახალი ცხოვრების დაწყება რთული იყო, რადგან 1990-იან წლებში „ქალაქი ჩამკვდარი იყო“, მანქანები და ხალხი ქუჩაში ნაკლებად მოძრაობდა, კომპაქტურ დასახლებებში ადგილი არ იყო, საცხოვრებელი პირობები კი გაუსაძლისი იყო. ფოთში დევნილები თავდაპირველად სასტუმრო კოლხეთის ამორტიზებული შენობაში შესახლდნენ. ანამ თქვა:

„ჩემი თანამშრომლები სინანულით იხსენებენ სასტუმრო კოლხეთის შენობას, იმიტომ რომ თავის დროზე [საბჭოთა პერიოდში] ეს იყო ულამაზესი ნაგებობა, ყოველმხრივ კარგი, მაგრამ ჩვენ როდესაც მოვედით ასეთი სიტუაცია აღარ იყო. შენობა იმდენად იყო ამორტიზებული, რომ მისი შეკეთებაც შეუძლებელი იყო და საერთოდ აიღეს, ახლა იმ ტერიტორიაზე, რუსთაველის რკალის მიმდებარედ, ტრიალი მინდორია“.

2011 წელს, როდესაც დევნილები ახალ რაიონში გადავიდნენ, სასტუმრო კოლხეთის შენობის დემონტაჟი განხორციელდა, ხელისუფლების მიერ. ანამ თქვა, რომ ამის მიზეზი სავარაუდოდ იყო ის, რომ შენობაში დევნილების ახალი ნაკადის შესახლება არ მომხდარიყო, რადგან მათი გამოსახლება კიდევ უფრო გაჭიანურდებოდა.

როდესაც ანა ახალ რაიონში გადასახლდა, მიმდებარე ტერიტორია, დაქაობებული და ინფრასტრუქტურულად გაუმართავი იყო. არავის სჯეროდა, რომ ჩანაფიქრი გამოვიდოდა, მაგრამ მიაჩნია რომ, დღეს ფოთში ახალი რაიონი ყველაზე ლამაზი დასახლებაა. ანას ახალ რაიონში ცხოვრება უადვილდება, თვლის რომ იქ ცხოვრებამ მთლიანად შეცვალა, რადგან მანამდე ცხოვრობდა ოთახში, სასტუმრო კოლხეთში, რომელიც ახსენებდა ცხოვრების გაუსაძლისობას. კოლხეთში რომ მიდიოდა ამბობა, რომ შინ წავიდა, არასდროს უთქვამს რომ სახლში მიდიოდა. სახლში წავსვლა ანას აფხაზეთის ომის შემდეგ არ ეხსენებინა. სახლი, ანამ ფოთში პირველად, ახალ დასახლებაში მიღებულ საკუთრებას უწოდა. მან ასევე თქვა:

„ამ დასახლებას ახალი რაიონი ჰქვია, ესეც შემთხვევითი არ იყო. სოხუმს ჰქონდა ახალი რაიონი. მე სოხუმში ვცხოვრობდი, იქაც გვქონდა ახალ რაიონი, სადაც იყო სკოლა და მე მასწავლებლად ვმუშაობდი. იქ ახალი დასახლება კომუნისტების ბოლო პერიოდის დროინდელი იყო. ჩემთვის სიმბოლურია, რომ ახალ რაიონში ვცხოვრობ აფხაზეთის ქუჩაზე“.

თქვა რომ დევნილებს ძალიან უჭირთ, რადგან იქაურობა, აფხაზეთი ენატრებათ. აფხაზეთის დატოვება ანას ორჯერ მოუწია, პირველად ომის დროს, როდესაც ნათესავთან გადავიდა საცხოვრებლად. დროებითი მშვიდობის დროს სოხუმში დაბრუნდა, რის შემდეგაც, სოხუმის დაცემის შედეგ, კიდევ ერთხელ დატოვა სახლი. პირველად რომ დაბრუნდა სოხუმში, ქალაქის ქუჩები ფეხით დაიარა, რითაც მისთვის თითოეული ადგილის მნიშვნელობას გაუსვა ხაზი. ყველაფერი ენატრება, რადგან თვლის, რომ ნამდვილი ცა მხოლოდ სოხუმშია.

ანასთვის გაურკვეველობის განცდა არის შეგრძნება იმისა, რომ არ იცის როდის დაბრუნდება სოხუმში, თუმცა იცის რომ ეს ერთ დღეს აუცილებლად მოხდება. აქ უნდა აღინიშნოს, რომ გაურკვეველობა არის დროითი ხაზი, უწყვეტი ომისშემდგომი მელანქოლია, რომელსაც სასრული, მხოლოდ არამატერიალურ წარმოდგენებში აქვს. იმედი, რომ აფხაზეთში ოდესღაც აუცილებლად დაბრუნდება, ანას გაურკვეველობის ემოციას ბოჭავს და არ აძლევს მას იქცეს ნიჰილისტურ განწყობად. თუმცა გაურკვეველობა აშკარაა, ყოველდღიურობის ნაწილია, ამიტომ ანა ცდილობს სოხუმის სახლის ალეგორია, ფოთის ახალ სახლს მოარგოს. ანამ თქვა:

„სოხუმის დაცემის შემდეგ, თბილისში გადავფრინდი. იქ რომ დავრჩენილიყავი გამიჭირდებოდა. ზღვა არ არის იქ, აქ ფოთში მშვიდად ვარ. სოხუმში სანაპიროზე დავდიოდი. სოხუმის მსგავსი სანაპირო ფოთში არ არის, მაგრამ მაინც მიადვილდება აქ ცხოვრება, რადგან ზღვა და სოხუმი ახლოს არის აქედან“.

ანამ ნაზადის დევნილთა დასახლებაში მიმდინარე პროცესებზეც ისაუბრა. თქვა, რომ თავიდან იქ მხოლოდ დევნილებმა მიიღეს ბინა, მაგრამ მოგვიანებით დაიწყო ბინების გაყიდვა. ნელ-ნელა გაჩნდა შერეული მოსახლეობა. თავიდან დევნილობა საცხოვრებლის მიღების წინაპირობა იყო. საუბარი იქაურ სახლზე მსჯელობაზე

გადაიტანა და თქვა, რომ აფხაზეთის სახლზე აქვს ინფორმაცია, რადგან სოხუმიდან ვიდეო გამოუგზავნეს. მან განაგრძო:

„იქაური ქართველი, რომელიც ქუთაისში ცხოვრობს, ჯნდაცვის სფეროშია და მასთან ბევრი ჩამოდის უფასოდ სამკურნალოდ. მან სთხოვა აფხაზებს გადაეღებ ჩემი სახლის. გამომიგზავნა ვიდეო, ხმებია წაშლილი, რომ იდენტიფიცირება არ მოხდეს. ყოველ წელს ვღებავდით ხოლმე ღობეს, რაც წამოვედით იმ დღიდან არავის შეუღებავს. ვიცი რომ ვიღაც ცხოვრობს ჩემს სახლში. ჯერ, სომეხი შევიდა, ცოტა ხანი იცხოვრა და მერე აფხაზს მიჰყიდა. რომ ვნახე კადრები, იქ მინდა, ისიც სახლია და ესეც, მაგრამ ის, ის, ის...“

ანამ თქვა, რომ არ იცის მოესწრება თუ არა დაბრუნებას, თუმცა პროცესი, როგორც დაბრუნება, აუცილებლად შედგება. მაგალითად საბჭოთა კავშირის დაშლა მოიყვანა, თქვა რომ მის დანგრევას არავინ ელოდებოდა, თუმცა დაინგრა. „მოვა დღე, როდესაც დაბრუნება იქნება. თუ ეს დღე დადგება ჩავალ და ჩემს სახლში გავიქცევი პირველ რიგში და მერე მამაჩემის საფლავზე.“ დაბრუნების მოლოდინი, ანას საუბარში გაურკვევლობის განცდითაა ნასაზრდოები; არ იცის, ვერ წარმოიდგენს ზუსტ დროს, მონაკვეთს, პერიოდს, თუმცა მას ეიმედება აფხაზეთში დარუნება, რაც ფოთის დასახლებას კიდევ ერთხელ შეცვლის და გარუკვეველი მომავლის მქონე დევნილების საცხოვრებელი ადგილიდან, რაღაც სხვად, იმედისმომცემ დასახლებად აქცევს.

„ჩვენ რომ კორპუსებში შეგვასახლეს, ახალი რაიონი დაერქვა, შენობები და ქუჩების სახელები იყო მხოლოდ. მე ძალიან მამშვიდებს, რომ იქ, ქუჩების სახელები აფხაზეთთან არის კავშირში, გალის ქუჩა, აფხაზეთის ქუჩა, რომ დავდივარ მსიამოვნებს, მამშვიდებს ყველაფერი, რაც აფხაზეთთან მაკავშირებს“.

დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდეგ, 1991 წელს მალთაყვაში ოქროს ტბაზე, ზვიად გამსახურდიას თაოსნობით ევროპის ჩემპიონატი ჩატარდა წყალ-სათხილამურო სპორტში, რაც იმ დროისთვის უმნიშვნელოვანესი მოვლენა გახდა ქალაქისთვის. ამის შემდეგ, კონფლიქტების, ქვეყნის გადატაკების, გაზრდილი პრივატიზებისა და საერთაშორისო კორპორაციების მიერ, ურბანული ეკონომიკური ინფრასტრუქტურის დაურეგულირებელი მართვა-განკარგვის ნებართვების გაცემის შედეგად, ეს არეალი ყოველდღიურ ნანგრევებად იქცა. ამასთან ერთად ადგილმა

შეიძინა ომგამოვლილი დევნილების მიერ საკუთარი თავის პოვნის სიმბოლური სივრცის დატვირთვა. ეს ყოველივე მალთაყვის არეალში, წარმოშობს თანამედროვე იდეოლოგიური წესრიგის, წარუმატებლობით წარმოქმნილ მომავლის განვითარების გაურკვეველ პერსპექტივებს.

თავი V: პორტების ემოციური წარმოსახვა

ნაშრომის ამ თავის მიზანია, შეისწავლოს ლატვიისა და საქართველოს ისტორიული პორტების მორალურობა, იდეოლოგიური ტრანსფორმაციის პერსპექტივიდან. თანამედროვე საპორტო ინფრასტრუქტურა, რომელიც ქალაქებშია განთავსებული, მეცხრამეტე საუკუნეში ჩამოყალიბდა და ამ პერიოდიდან ემსახურა კოლონიურ ძალებსა (რუსული ცარიზმი, საბჭოთა სახელმწიფო-სოციალიზმი) და ასევე, ნეოლიბერალურ იდეოლოგიას. საპორტო ინფრასტრუქტურა, სპეციფიკური სავაჭრო და სატრანზიტო ფუნქციის გარდა, კულტურულ და სოციალურ საფარველს ატარებს, რაც მაცხოვრებელთა და დასაქმებულთა ყოველდღიურობას განაპირობებს.

ეთნოგრაფიულ მასალაზე დაყრდნობით, კვლევის მიზანია, ისტორიული ფოთისა და ლიეპაიას პორტების ინფრასტრუქტურის შესწავლა, ნეოლიბერალური იდეოლოგიური წესრიგის პირობებში. მოპოვებული მასალა ცხადყოფს, რომ ლიეპაიასა და ფოთის პორტებთან დაკავშირებული ურბანული ნარატივები გამოხატავს, თანამედროვე ქალაქების მორალურობას, სადაც ინფრასტრუქტურის სოციალური შეხედვა, დანახვა და აღქმა იწვევს, სიამაყის, სირცხვილისა და გაურკვევლობის ემოციების წარმოქმნას. სანამ, ქალაქის ოფიციალური ელიტა ცდილობს ნეოლიბერალური წესრიგის სიმბოლურ ლეგიტიმაციას, საპორტო ინფრასტრუქტურის ემოციური ასპექტები, წარსული იდეოლოგიური რეჟიმების მელანქოლიურ გახსენებასთან არიან დაკავშირებული.

ჩემს კვლევაში, პორტი ურბანული ინფრასტრუქტურის შემადგენელი კომპონენტია, რომელიც წარმოადგენს ქალაქის იდენტობის ერთ-ერთ მთავარ მარკერს. ნაშრომის ამ თავში ვაჩვენებ, როგორაა დაკავშირებული საპორტო ინფრასტრუქტურა მოსახლეობის მიერ სოციალურ განცდებთან, რომელიც ურბანული არეალის ემოციურ წარმოსახვას უკავშირდება. ნაშრომში სიამაყის, სირცხვილისა და

გაურკვევლობის ემოციები, სოციალური რეფლექსიების სისტემატიზებას ახდენენ. სივრცითი ადგილის კონსტრუქციის ისტორიული გამოცდილების გათვალისწინებით, ჩემი მთავარი საკვლევი არგუმენტია, რომ წარსული გამოცდილება და თანამედროვე ნეოლიბერალური იდეოლოგიური წესრიგი განსაზღვრავს პორტის, როგორც ურბანული ინფრასტრუქტურის სოციალურად განცალკევებულ ინფრასტრუქტურად წარმოსახვას.

§ 5.1. საპორტო ქალაქების ანთროპოლოგია

ანთროპოლოგიაში, საპორტო ქალაქები, მუდმივი ტრანზიციის არეალებად განიხილება (Hoyle 1989; Kokot 2008), რაც განპირობებულია, მისი სავაჭრო და სამიმოსვლო კავშირებიდან გამომდინარე. პორტები სოციალურ და კულტურულ თავისებურებებს ქმნის, რაც დაკავშირებულია მუშახელის, მიგრანტებისა და ტურისტების სპეციფიკურ მოთხოვნილებებთან. ვოლთრედ კოკოტი შენიშნავს, რომ თანამედროვე სამყაროში, საპორტო ქალაქები გლობალურ ტრანსფორმაციის პროცესებს გადიან. თანამედროვე ეკონომიკური და ტექნოლოგიური ცვლილებების პროცესი მოითხოვს ინფრასტრუქტურის ფუნდამენტურ რესტრუქტურირებას, ქალაქსა და პორტს შორის ურთიერთმიმართების ცვლილებას, ქალაქის გააზრებას და იმ ადამიანების მდგომარეობის გათვალისწინებას, რომლებიც დაკავშირებული არიან საპორტო ინფრასტრუქტურასთან. თანამედროვე გლობალური გამოწვევები, პორტების ტრანზიტულ მნიშვნელობას ზრდის, რაც ტრანსნაციონალური საწარმოო და შრომითი რესურსების მიგრაციას აჩქარებს. ამ პროცესში, ისტორიული საპორტო არეალები გამოწვევების წინაშე დგებიან (Kokot 2008: 7).

კოკოტი შენიშნავს, რომ მეცხრამეტე საუკუნეში საზღვაო პორტები ქალაქების ინტეგრალური ნაწილი იყო, რაც მოიცავდა ურბანულ საფორტიფიკაციო სისტემებს. ვაჭრების სახლები დაკავშირებული იყო წყალთან, კომბინირებული იყო საცხოვრებლის ყველა ფუნქციასთან, საწყობებთან და ადმინისტრაციულ ობიექტებთან. მეცხრამეტე საუკუნის მეორე ნახევრიდან და მეოცე საუკუნის დასაწყისიდან, ინდუსტრიალიზაციას მოჰყვა ქალაქის პორტების გაფართოება, რაც საჭირო გახდა ორთქლზე მომუშავე გემებისა და ამწეების განსათავსებლად. პორტები სავაჭრო არეალიდან გადაზიდვისა და ტრანსპორტირების არეალები გახდნენ. ქალაქები საპორტო ინფრასტრუქტურასთან კავშირში გაფართოვდნენ. მოგვიანებით, როდესაც დიდი გემების საჭიროებიდან გამომდინარე, ღრმაწყლოვანი ნავსადგურების პორტების გარეთ გატანის საჭიროება დადგა, ქალაქებში დაიწყო პორტებთან დაკავშირებული ეკონომიკური სექტორების შემცირება და დაიწყო ურბანული აღორძინების პროგრამები. ტრადიციულად, ყველა სანავსადგურო საზოგადოება ინარჩუნებს მჭიდრო კავშირს თავის ისტორიასთან და ტრადიციებთან, ხაზს უსვამს მუშათა კლასის იდენტობას, რომელიც დაკავშირებულია ინდუსტრიულ პორტთან, ტოკებთან და მდინარეებთან, ხოლო წყალი, რჩება, როგორც ცენტრალური საცნობარო და ორიენტაციის პუნქტი (Kokot 2008: 8-16).

ანთროპოლოგი ასტრიდ ვონნებერგერი, დუბლინის ნავსადგურის ფიზიკური სივრცის ტრანსფორმაციას დააკვირდა. მან შენიშნა, რომ სივრცითი ცვლილება გავლენას ახდენს, ადამიანის ყოველდღიურობაზე, საზოგადოების სტრუქტურასა და იდენტობაზე, რაც ასევე შესაძლოა დაკავშირებული იყოს მანამდე საჯაროდ მიჩნეული სივრცეების გაზრდილი პრივატიზაციის პროცესთან ან სანავსადგურო ინფრასტრუქტურის მიერ, მის გამოყენებასთან. ვონნებერგერი მიიჩნევს, რომ სანავსადგურო წარმოებასთან დაკავშირებული ახალი ბარიერები (გალავანი, გამოყოფილი სივრცეები), ადგილობრივთა კულტურული პრაქტიკისთვის არ მიიჩნევა ტიპურად. ბარიერები აღიქმება, როგორც საფრთხე საზოგადოების სოციალური ფუნქციონირებისათვის (Wonneberger 2008: 67). პორტები აღარ ქმნიან ურბანული განვითარების შესაძლებლობას მათი ინფრასტრუქტურის გარშემო. საპორტო ქალაქები სულ უფრო ნაკლებად ხდებიან დამოკიდებული პორტებზე, ისინი

გახდნენ ერთ-ერთი და არა ერთადერთი წამყვანი ეკონომიკური აქტორები ქალაქებში (Hoyle 2002: 19). მ. კოვალევსკიმ შენიშნა, რომ საზღვაო პორტები ერთმანეთთან აკავშირებს ინფრასტრუქტურასა და ძალაუფლებას, რაც მას სიმბოლურად აქცევს პოლიტიკისა და იდეალიზაციის ადგილად, რომელიც ადგილობრივთა კოლექტიურ წარმოსახვაში გაიაზრება, როგორც რეგიონალური განვითარების ცენტრი (Kowalewski 2018: 3).

დარგობრივი დისკუსიის ფონზე, ჩემი კვლევა ეხება პოსტსოციალისტური საპორტო ინფრასტრუქტურის ტრანსფორმაციას ქართულ და ლატვიურ ურბანულ არეალებში, რომელთა ცვლილება ემოციურ აღქმებთან და ინტერპრეტაციებთან არის დაკავშირებული.

§.5.2. ლიეპაიას პორტი

ლიეპაიას სავაჭრო პორტმა, როგორც კომერციულმა ობიექტმა, 1993 წელს დაიწყო ოპერირება. პორტი ორიენტირებული იყო ლიეპაიას მეტალურგიული ქარხნის პროდუქციის გატანასა და წარმოებისთვის საჭირო რესურსების შემოტანაზე. 2005 წელს პორტში გაიხსნა, ნაყარი ტვირთის გადამზიდი ტერმინალი, 2006 წელს დაემატა ფეროშენადნობთა ტერმინალი, 2009 წელს ცემენტის გადამზიდი ტერმინალი.

1998 წლიდან პორტი ავტორიზებულია ლიეპაიას პსეციალური ეკონომიკური ზონის ფარგლებში, რის გამოც მას აქვს გადასახადებზე პროცენტულად დიდი შეღავათი. თავისუფალი ეკონომიკური ზონის სტატუსის გამო, პორტს უადვილდება ტვირთების გატანა და შემოტანა ევროკავშირის არაწევრ სახელმწიფოებში. პორტი შედგება 60 ჰექტარი ტერიტორიისგან, აქვს 8 მისადგომი, რომლის საერთო სიგრძე არის 1600 მეტრი. ნავმისადგომთან წყლის სიმაღლე არის 12 მეტრი. პორტს წელიწადში შეუძლია 3 მილიონი ტვირთის გატარება (<https://liepajaport.lv/sakums/>).

როცა ვიკითხე ადგილობრივები პორტს როგორ აღიქვამენ-მეთქი, ჩემმა ინფორმანტებმა მიპასუხეს, რომ ქალაქის მთავარი ეკონომიკური ცენტრია. ადგილობრივები ხედავენ პორტში მიმდინარე საწარმო პროცესებს და თვლიან რომ ქალაქში რაღაც კეთდება.

ქალაქიდან დანახული საპორტო ინფრასტრუქტურა, ჩემს დღიურში, შემდეგნაირად აღვწერე:

საკონცერტო დარბაზიდან მთავარ ქუჩას საინდუსტრიო არეალისკენ თუ გაუყვები, დაინახავ ტრავმაის ხიდს, რომელიც ლიეპაიას არხზე არის გადებული. მდინარეზე გემმისადგომებია, მოპირდაპირედ მოჩანს მატარებლის სატვირთო ვაგონები. ერთი შეხევით ჩანს, რომ პორტი ღიაა, რადგან შეგიძლია გემს შეეხო კიდეც. პორტის ღიაობას ალბათ ის გნაპირობებს, რომ ინფრასტრუქტურა განთავსებულია არხში, რომელიც ქალაქშია შეჭრილი. სამხრეთ მისადგომის მხარეს, ღობე იწყება, რომელიც მავთულისგანაა გაკეთებული. აწერია, რომ სამხედრო დანიშნულების სივრცეა და კონტროლდება. დრონების გაშვებაც იკრძალება. პროტის ადმინსტრაციული შენობა კეტავს საფეხმავლო ბილიკს კედლით. გიწევს შემოუარო, შენობას. ონუს ქუჩაზე ჩაკეტილი სივრცე იხსნება, შენობას ლატვიის Shipyard-აწერია. შენობები განახლებულია, კედელს ერთმანეთზე მიდგმული საცხოვრებელი შენობები ქმნის. პროტის შემოღობილი ტერიტორია კორპუსებით გრძელდება. პროტის ტერიტორიაზე სამხრეთ-დასავლეთ ნაწილში უკანასკნელი ქარის ელექტროენერჯის გამომუშავებელი ნაგებობა დგას. შემოღობილი ტერიტორია ზღვის ნაპირთან იხსნება. ავუყევი ნაპირს, მაინტერესებდა სად მთავრდებოდა პორტის შემოღობილი არეალი. მივადექი შემადლებულ, ჰორიზონტალური გზას, რომელიც ზღვაში შედის, ესაა ტალღმჭრელი მოლი, რომლის ერთ მხარესაც კედლის ნანგრევებია, ესაა ყოფილი ბარიერი, ზღუდე, რომელიც ქალაქს საპორტო ინფრასტრუქტურისაგან გამოყოფდა. მოლზე პორტიდან პირდაპირი გასასვლელი არ არის, სივრცე ღობითაა გამოყოფილი.

პორტის ინფრასტრუქტურა, ინდუსტრიულ არეალში, ხიდის მეორე მხარეს, ლიეპაიას არხს მარცხენა მხრიდან მიუყვება. ტრამვაის ხიდის გადაკვეთისთანავე მარცხენა მხარეს გზა გადის, რომელიც არხის გასწვრივ, ბალტიის ზღვის მხარეს მიემართება. გზას არხის მხარეს კედელი მიუყვება, რომელსაც პორტის ტერიტორია

აწერია. კედლის მიღმა წითელი აგურის ძველი შენობებია, რომელთა ნაწილიც რეკონსტრუქციის პროცესშია. მივუყვები კედელს, რომელიც საპორტო არხს ჩემგან ყოფს. 100-200 მეტრის გავლის შემდეგ, კედელი იხსნება და სასაფლაო იწყება. შევედი სასაფლაოზე, რომელიც არხისგან კედლითაა გამოყოფილი, სასაფლაოს შემდეგ „ლიეპაიას ენერჯია“ აწერია შენობას, რომელიც იერთო წითელი აგურის შენობების ანსამბლისაგან გამოირჩევა, რადგან ახალი ინფრასტრუქტურის შთაბეჭდილებას ტოვებს. მის შემდეგ, ძველი საწარმოო ნაგებობების ანსამბლია, რომელიც საწყობებით გრძელდება. ხიდიდან მოყოლებული ვცდილობ ზღვამდე მისვლას, თუმცა საწარმოო შენობების ანსამბლი და წინაღობა - კედელი ჩემს წინ, ამის საშუალებას არ იძლევა. გზას მივუყვები მარჯვნივ, ჩიხი კაროსტასკენ მიმავალ გზას უერთდება, მძაფრი, მტვრის სუნს ვგრძნობ.

გზად შლაგბაუმი მხვდება, რომლითაც მატარებლის ლიანდაგია გამოყოფილი სამანქანო და საფეხმავლო გზისაგან. მატარებელი, ამ გზით პორტს უკავშირდება. ვხვდები, რომ სამხრეთ ნაწილისგან განსხვავებით, ეს ზონა მთლიანად საინდუსტრიო არეალია. ეს ქუჩა ოსკარსის სახელობისაა, სადაც კედლები და შენობები კიდევ ერთი სასაფლაოთი მთავრდება. ვცდილობ სასაფლაოს უკან, ბალტიის ზღვას მივუახლოვდე, გავცდი სასაფლაოს და ცენტრალურ ტერმინალთან აღმოვჩნდი. პორტში სატვირთო ტრანსპორტი ამ მიმართულებიდან შედის, მიმავალ ტრანსპორტს ქალაქის ცენტრალური ნაწილის გავლა პორტამდე მისასვლელად არ სჭირდება. სასაფლაოს მოპირდაპირე მხარეს აგურის კორპუსებია, მის უკან სამკერვალო ქარხნის ტერიტორია და დასახლებაა. პორტის ტერმინალს გავცდი, ჩრდილოეთით 100-200 მეტრის გავლის შემდეგ, წინაღობები დასრულდა, კაროსტას არხამდე რამდენიმე ასეული მეტრით ზღვის ნაპირი გაიხსნა. კაროსტას არხი და ზღვის ეს ნაწილი ერთმანეთისგან სიღრმეში შემავალი ბეტონის კონსტრუქციითაა გამოყოფილი (კიდევ ერთი ტალღმჭრელი მოლი). მივუყვები ამ კონსტრუქციას ზღვის სიღრმეში. ინფრასტრუქტურა, რაზეც ვდგავარ, სამხედრო პორტის იყო, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ მისი კომერციალიზება მოხდა. ახალი ლიეპაიას დასავლეთ ნაწილი პორტს ან პორტთან დაკავშირებულ საწარმოებს უკავშირდება. იგი ლიეპაიას

ტრავმის ხიდიდან მოყოლებული, პორტის ინფრასტრუქტურით, კაროსტას დასახლებამდე კეტავს ზღვის სანაპიროს.

კაროსტას არხი, ჩრდილოეთის მხრიდან, პორტის ტერიტორიაა. კალპაკის ხიდიდან მარჯვნივ, 100-200 მეტრი ღია სივრცეა, რომლის დასულების შემდეგ იწყება არხის დაკეტილი ზონა, რომელიც პროტს, ქალაქის შიგნით განავრცობს. პორტის ზონა, მარჯვენა მხარეს გზას კეტავს, ესაა არხის მიმდებარე ტერიტორია, რომელიც გრძელდება ყოფილი სამხედრო ყაზარმებით. ეს არეალი მესრით არის გამოყოფილი სხვა ინფრასტრუქტურისაგან. ყაზარმების უკან შესასვლელია, რომლითაც ცემენტის ქარხნის ტერმინალთან მისვლა შესაძლებელი. ყოფილი ყაზარმები სადაც მთავრდება, მთავარი მაგისტრალი იწყება. მარცხნივ გზა საკათედრო ტაძრისკენ და წყლის კომპისკენ მიდის. მარჯვნივ შემოვლითი გზაა, რომლის ერთ ნაწილში რკინიგზა უერთდება არხს. არხი, სადაც მთავრდება, მეცხრამეტე საუკუნის შენობების ანსამბლი გვხვდება, რომლებიც საცხოვრებელი დანიშნულებით გამოიყენება. გზა მიუყვება ქალაქისა და ტოსმარეს დასახლებას.

ლიეპაიას პორტს აქვს ფართო მასშტაბის სანაოსნო ტერიტორია, რომელიც შედგება: ზამთრის მისადგომისაგან, რაც სავაჭრო არხში ადგილობრივ სათევზაო ხომალდებსა და საშუალო ზომის სატვირთო გემებს ემსახურება. სავაჭრო არხის ჩრდილოეთ მხარე, პორტის მთავარი არეალია, რომელიც გამოიყოფა ღია ზღვისგან წყლისგამყოფი ზოლით. ეს ნაწილი დიდი ზომის გემებისა და ბორნებისთვისაა. მოშორებით კაროსტას არხია, რომელიც ყოფილი სამხედრო ნავმისადგომია და გამოიყენება კომერციული დანიშნულებით და გემების შესაკეთებლად. ლიეპაიას პორტი ღია იახტებისთვის და საკრუიზო გემებისთვის, რომლებსაც, სავაჭრო არხში შესვლით, ქალაქის ცენტრამდე მისვლა შეუძლიათ (Kastrel 2017: 11).

ქალაქად გამოცხადების დროიდან, ლიეპაიას ჰქონდა სანაოსნო ინფრასტრუქტურა, რომელიც დაკავშრებული იყო ამსტერდამთან და მოსკოვთან. რუსეთის იმპერიის ძალაუფლების დამყარების შემდეგ, დაიწყო ეკონომიკური და ინდუსტრიული განვითარება. ყინულისგან თავისუფალი მისადგომის გამო, ლიეპაია მეცხრამეტე საუკუნეში, მეორე უდიდესი ნავმისადგომი გახდა. ამავე პერიოდში მოხდა სამხედრო პორტის განვითარება სამხრეთით, რის შედეგადაც კაროსტას

ხელოვნური არხი და სამხედრო ინფრასტრუქტურა მოეწყო. საბჭოთა პერიოდში, სანაპიროსა და სამხედრო პორტის გაფართოების პროცესი გაგრძელდა, რასაც მოჰყვა ის, რომ ქალაქის ერთი-მესამედი ბირთვული ნივთიერებების შემადგენელი იარაღის შემნახველ ბაზად იქცა (Kastrel 2017: 11).

2022 წლის 10 აპრილს ლატვიის საზღვაო ძალების 30 წლის იუბილე აღინიშნა. ლიეპაიას არხში შემოვიდა ლატვიური, ლიტვური, ესტონური, შვედური, დანიური გემები. პორტის სამრეწველო არეალის მხრიდან გაიხსნა მისადგომი და სამოქალაქო პირებს გემების დათვალიერების შესაძლებლობა მიეცათ. წინა დღეს 9 აპრილს, ნავიგაციის ლატვიელებმა ნავიგაციის დღე აღნიშნეს. ერთ-ერთმა ინფორმანტმა (მამაკაცი 50 წლამდე), აღნიშნა, რომ რახან ლატვიას 500 კილომეტრი აქვს ზღვის ნაპირი, საზღვაო ძალების გაძლიერება და ამ თარიღის აღნიშნა ქვეყნისთვის განსაკუთრებით საამაყო უნდა იყოს. მამაკაცმა ჩემთან საუბრისას ლატვიის ისტორია გაიხსენა. მან აღნიშნა, რომ 1940 წელს, ლიეპაიას სავაჭრო არხში, იქ სადაც იახტების ნაპირია, წყალქვეშა ნავზე, საბოლოოდ დაემუა ლატვიის საზღვაო ძალების დროშა. მაგრამ, ამ ამბით საზღვაო ძალების ისტორია არ დასრულებულა. 1992 წლის 11 აპრილს, პირველი განახლებული საზღვაო ხომალდის „Sams“-ის თავზე, ახლიდან აღიმართა დამოუკიდებელი ლატვიური სახელმწიფოს დროშა. მან განაგრძო: „ჩვენ უნდა ვიამაყოთ, არა მხოლოდ იმით რომ გვაქვს საკუთარი საზღვაო ძალები, არამედ იმიტაც, რომ ნატოს წევრები ვართ“.

გემებთან ხალხმრავლობა არ წყდებოდა, ნახავდით ყველა ასაკის დამთვალიერებელს. მათთვის ეს სანახაობა უკრაინაში 2022 წლის თებერვალში დაწყებული ომის ფონზე, სიამაყისა და დაცულობის განცდასთან ასოცირდებოდა. ამავე დღეს, ქალაქის საზოგადოებრივ სახლში, ჩატარდა გამოფენა, რომელიც საზღვაო ძალების ისტორიასა და 30 წლის იუბილეს მიეძღვნა. გამოფენაზე ნაჩვენები იყო 1992 წლიდან 2022 წლის ჩათვლით ლატვიის საზღვაო ძალების მიერ განვლილი გზა.

აიგარსმა, 40 წელს გადაცილებულმა კაცმა, პორტის ახალი ლიეპაიას არეალში მოთავსებული ინფრასტრუქტურის გახსნის შესახებ მიაიმბო. მან თქვა, რომ მუნიციპალიტეტის წარმომადგენლობა განიხილავს, პორტის დახურული ტერიტორიის ნაწილის გახსნას, ახალი ლიეპაიას მხრიდან. მან აღნიშნა, რომ ეს

პორტის საინდუსტრიო არეალის ნაწილის განვითარებას შეუწყობს ხელს. ეს ტერიტორია გაიხსნება დამთვალეირებლებისათვის, ასევე განვითარდება ტურიზმის სექტორი. პროექტის თანახმად ლიეპაიას არხის სანაპირო ზოლის მიმდებარე ტერიტორიაზე, შესაძლებელი იქნება კაფეებისა და ბუტიკების გახსნა, ასევე ახალი სასტუმროების აშენება, რომლის ფანჯრებიდანაც გამოჩნდება ძველი ლიეპაიას პანორამული ხედები და ქალაქის გამოსახულებები. „ჩვენს ქალაქს და პორტს აქვს უნარი განვითარდეს და მომხმარებლების საჭიროებებს მოერგოს. ამ ტერიტორიის გახსნის იდეა გულისხმობს ისტორიული ქუჩის ორიგინალურ რეკონსტრუქციას და მთლიანი მხარის გათავისუფლებას კედლებისა და ბარიერებისგან“.

პორტი ქალაქის სამ ტერიტორიას აერთიანებს, ის ასევე სამ ემოციას მოიცავს: პორტის ძველი ლიეპაიას ნაწილი სიამაყის განცდას უკავშირდება, კაროსტას ნაწილი სირცხვილის განცდას, ხოლო ახალი ლიეპაიას გაურკვევლობის განცდასთან არის დაკავშირებული. ქალაქის ემოციური წარმოსახვა სხვადასხვა ინფრასტრუქტურასთან ერთად, პორტის მორალურ-ემოციურ გააზრებასთან არის დაკავშირებული. გაურკვევლობის ემოცია ცალკე არ გამოიყოფა, ეს ემოცია მხარს უჭერს სირცხვილის ემოციას პორტის კაროსტას ნაწილში.

„ლიეპაია ძველი საზღვაო ქალაქია“, მითხრა, კოლეგა ანთროპოლოგის მამამ. აღნიშნა, რომ პორტის აშენება ლიეპაიას ხელსაყრელ ადგილად ყოფნასთან იყო დაკავშირებული, რასაც მოჰყვა საინდუსტრიო წარმოების განვითარება, რომელმაც პორტი თავის თავზე მოირგო. მოგვიანებით, კომერციული პორტის ზრდის შესაძლებლობა, სამხედრო პორტის ინფრასტრუქტურის ზრდის ხარჯზე შემცირდა, რუსეთის იმპერიის დროიდან და გაძლიერდა საბჭოთა პერიოდში. 1950-იანი წლებიდან, ლიეპაია გახდა ქალაქი პორტით და არა საპორტო ქალაქი, სადაც პორტი და სამრეწველო წარმოება საკავშირო დაქვემდებარებაში იყო.

გახსნილობა და ჩაკეტვა, პორტის ინფრასტრუქტურით წარმოქმნილი ემოციური მდგომარეობის სიმბოლური განხილვადების ინსტრუმენტი. ანდრესმა, 50 წელს გადაცილებულმა მამაკაცმა მითხრა, რომ კაროსტას არხში გემების შემკეთებელი საწარმოა, ადრე იქ ატომური იარაღის მატარებელი წყალქვეშა ნაგები იყო განლაგებული. სამხედრო ინფრასტრუქტურა ქალაქში იყო კონცენტრირებული,

ამიტომ სივრცეები მკაცრ დახურვასა და ქალაქზე კონტროლის მექანიზმების გამკაცრებას ექვემდებარებოდა. პორტის მილიტარიზაციის შედეგად, მისი სავაჭრო არეალიც დაიხურა, რადგან სამხედრო გემები პორტის მთელს არეალში იყო განლაგებული. ანდრესმა თქვა, რომ ლიეპაიას პორტს ყველაზე საამაყო პერიოდი ლატვიის დამოუკიდებლობის გამოცხადების დროს ჰქონდა (1918-1940). ამ დროს დაიწყო ახალი ლიეპაიას ინტენსიური განვითარება, რადგან ხომალდები აქედან კანადის, ამერიკის შეერთებული შტატების მიმართულებით რეგულარულად მოძრაობდნენ. მან თქვა:

„საბჭოთა სამხედრო პორტამდე, გვექონდა სავაჭრო არხი და პორტი სამხრეთ-დასავლეთით, ასევე სამხედრო პორტი ჩრდილოეთით, რომლებიც ერთმანეთს ხელს არ უშლიდა. სამხედრო პერსპექტივები ლიეპაიას, ცარისტულმა ხელისუფლებამ დაუსახა, რასაც 1880-იან წლებში მოჰყვა, უზარმაზარი არხის გაყვანა ჩრდილოეთით ნავმისადგომებითა და სამხედრო ქალაქით. პორტის ინფრასტრუქტურაზე, მკაცრი კონტროლი, საბჭოთა პერიოდში, 1960-იანი წლებიდან დაიწყო. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, საპორტო არეალები გაერთიანდა. დღეისათვის, კაროსტას არხი სავაჭრო დანიშნულებით გამოიყენება. ცენტრალურ არხში, კომერციულთან ერთად, სამხედრო გემებიც დგას, მაგრამ რაოდენობრივად სულ რამდენიმე ერთეული“.

ანდრესმა აღნიშნა, რომ ადგილობრივებისთვის, ქალაქის ცენტრში არხის გახსნა, განვითარების განცდასთანაა დაკავშირებული. მათ ეამაყებათ, რომ პორტში რაღაც ხდება და ქალაქში რაღაც ვითარდება. თუმცა, აქ არსებობს ერთი მაგრამ, მათ ბოლომდე არ სჯერათ, რომ ეს განვითარება სწორი მიმართულებით მიმდინარეობს. მან განაგრძო: „ჩემთვის ვამბობდი ხოლმე, რატომ არ ფიქრობს ხალხი პორტზე, როგორც მათთვის განსაკუთრებული სიამაყის მომგვრელ ინფრასტრუქტურაზე? ალბათ პასუხი ის არის, რომ პორტში მომუშავე კომპანიებს, გადასახადებზე შეღავათი აქვთ 80 პროცენტამდე. ეს იმას ნიშნავს, რომ მუნიციპალიტეტში ცოტა ფული შედის და ხალხი ვერ გრძნობს პორტისგან სარგებელს“.

პორტის ძველი ლიეპაიას ნაწილი, იევასთვის, 40 წლის ქალისთვის ინფრასტრუქტურის ის ნაწილია, რომელიც ქალაქის ისტორიას ჰყვება. არხის სამხრეთი ნაწილი, ისევე როგორც ჩრდილოეთი და მთელი კაროსტა, დახურული იყო,

რადგან სანაპირო ზოლი, საინდუსტრიო წარმოებაში იყო ჩართული. ჯერ კიდევ, 2000-იანი წლების დასაწყისში, არხის მიმდებარე ტერიტორია შემოღობილი იყო. წინააღმდეგობა, მხოლოდ კედლისა და მავთულის ღობეს არ გულისხმობდა, ბარიერს ქმნიდა შენობებიც. ამ შენობების უმეტესობა 2000-იანი წლებიდან კერძო მესაკუთრეების ხელში გადავიდა. დროდადრო, არხის სამხრეთი ნაწილი, ლიეპაიას სპეციალური ეკონომიკური ზონის ფარგლებში გაიხსნა. შესაძლებელი გახდა საფეხმავლო ბილიკის მოწყობა. სანაპირო ბოლომდე გახსნილი არ არის, რაზეც მსჯელობა და დისკუსიები მიმდინარეობს. ევას ნათქვამიდან გავიგე, რომ პორტის სანაპირო ზოლის გახსნის იდეა ამ ადგილიდან მოსახლეობას კიდევ უფრო პროგრესული თვალთ დაანახებს ქალაქს.

სანაპიროს სამხრეთი არეალის ცვლილება, დანიელი მეწარმის სახელთანაა დაკავშირებული. ლუი ფონტეინმა (მისი ზედმეტსახელი), ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში, ახლანდელი საკონცერტო დარბაზის მიმდებარედ, ყოფილი თევზის საწარმოს შენობა შეიძინა. ნაგებობას მან რეკონსტრუქცია ჩაუტარა და სასტუმრო ლუი ფონტეინი დაარსა. ლუის მეუღლემ, ივონამ, რომელიც წარმოშობით ლიეპაიადანაა, მითხრა, რომ ფონტეინის საქმიანობამ, მოსახლეობაში დეპრესიული ინფრასტრუქტურის განვითარების იმედი გააჩინა. ლუიმ სასტუმროსთან რამდენიმე ათეული მეტრის მოშორებით, კიდევ გახსნა სასტუმრო და კაფე-ბარი. ასევე ადგილობრივმა ბიზნესმენმა საწყობები შეიძინა და ხუთვარსკვლავიანი სასტუმრო „Promenade“ გახსნა, რომლის ძველ აგურის შენობაზე დაშენებული შუშისა და რკინის კონსტრუქცია, საკონცერტო დარბაზთან ერთად, ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში, ნეოლიბერალური ინფრასტრუქტურული განვითარების განცდას ქმნის.

პორტის სანაპირო ზოლის სამხრეთი არეალი, საბჭოთა აზროვნების წესმა საინდუსტრიო წარმოების წესს დაუქვემდებარა. ახლა ჯერი სამომხმარებლო სექტორზეა, რომელიც არეალს, განვითარების ახალ პერსპექტივას უსახავს. იევასთვის, საპორტო ზოლის გახსნა სამხრეთით, საბჭოთა პერიოდამდელი აზროვნების დაბრუნებას და ეროვნული ტრადიციების გაგრძელებას ნიშნავს. წყალი, რომელიც ლიეპაიას აღმოსავლეთიდან ზღვის სახით, ხოლო დასავლეთიდან ტბის სახით აკრავს, ადგილობრივებისათვის მნიშვნელოვანი რესურსია და მათთვის, მხოლოდ „პლიაჟის“ ზოლის ქონა საკმარისი არაა. პორტის ყველა მხრიდან გახსნა და

წყალთან ქლაქის ყველა ნაწილიდან ადამიანის სიახლოვე, ადგილობრივებს პოზიტიურ განცდას უქმნის. იევამ თქვა: „ჩვენ ბოლო საპორტო ქალაქი ვიყავით ლატვიაში, რომელიც გაიხსნა რუსი სამხედროების ქვეყნიდან წასვლის შემდეგ“.

პორტით, ქალაქის სანაპირო ინფრასტრუქტურა, სამხრეთის არხიდან ჩრდილოეთის არხთან არის დაკავშირებული. სამხრეთის არხს ადგილობრივები კომერციულ არხს უწოდებენ. მასში დიდ გემს შესვლა არ შეუძლია. დიდი გემები, წყლის სიღრმის გამო, მხოლოდ არხებს შორის განთავსებულ ტერმინალთან ახერხებენ მისვლას. 1994 წეს დაიწყო პორტის კომერციალიზაცია, რა დროისთვისაც ეს ადგილი ასოცირდებოდა დეპრესიულ არეალთან, რადგან პოსტსამხედრო პერიოდის ნგრევა, ადგილობრივთა სენსორულ აღქმებში არეულობისა და მომავლის გაურკვევლობის განცდას წარმოქმნიდა.

ჩადირული, ჯართად ქცეული წყალქვეშა გემები კაროსტას არხში, ქალაქისთვის გამოწვევად იქცა. სამხედრო არხის გაწმენდითი სამუშაოები ჯერ კიდევ მიმდინარეობს. პორტი, ისევე როგორც სამხედრო დასახლება, ხილვადობის მიღმა იყო, რომელთან დაკავშირება, მოდიფიკაცია და ტრანსფორმაცია, გახსნის, ბარიერებისგან თავის დაღწევის პროცესს დაუკავშირდა. ქალაქის ინფრასტრუქტურულ განვითარებაზე პასუხისმგებელმა ერთ-ერთმა ინფორმანტმა, ჩემთან საუბრისას თქვა, რომ საპორტო ინფრასტრუქტურის გახსნა ლიეპაიას არხში, მაცხოვრებლებისთვის საინდუსტრიო სივრცეების ტრანსფორმაციის განცდას იძლევა, რითაც ისინი ხედავენ გახსნილობას, კომერციულ საქმიანობას პორტში. თვლის, რომ პორტის კიდევ უფრო გახსნილობით, ადგილობრივებს განვითარების მუდმივი პროცესი თვალწინ ექნებათ ხილვადი. მან თქვა: „რატომ ვხსნით ყველაფერს? იმიტომ რომ საკმაოდ დიდი ხნით ვიყავით ჩაკეტილი. ყველაფრის დახურვა მარტივია, ხოლო გახსნა და წინაღობის მოშლა რთულია. ვხსნით, იმიტომ რომ დასამალი აღარაფერი გვაქვს“.

გუნტისს, 50 წელს გადაცილებულ ეკონომისტს, ლიეპაიას სპეციალური ეკონომიკური ზონიდან, პორტის მთავარ გამოწვევად მიაჩნია მოცემულობა, რომ ლიეპაიას პორტი კომერციულ პორტად ვერ განვითარდა, რადგან მასში კონცენტრირდა სამხედრო ინფრასტრუქტურა. ამ გამოცდილებამ საპორტო სავაჭრო

მრეწველობის განვითარების თვალსაზრისით, ქალაქი გამოწვევების ჩინაშე დააყენა რადგან, პორტი ნაკლებად მოსახერხებელია ტვირთბრუნვისათვის. მან თქვა:

„ჩვენ ვიყენებთ პორტს ტვირთის ტრანზიტისათვის, მაგრამ ჩვეულებრივ კომერციული პორტის ტერიტორია და სატრანზიტო არეალი, გაცილებით დიდი უნდა იყოს. ჩვენ ძალიან კარგი ადგილობრივი პორტი ვართ, რომელიც ნაწილობრივად ჩართული საერთაშორისო სატრანზიტო ტვირთბრუნვაში. აქ პრობლემა ისაა, რომ მას არ შესწევს უნარი იყოს რიგის ან ვენცპილსის მსგავსი სავაჭრო-სამრეწველო ნავსადგური. თუმცა, კარგი ის არის, რომ პორტი ქალაქის ერთ-ერთ უპირატესობას წარმოადგენს იმ თვალსაზრისით, რომ ჩვენ შეგვწევს უნარი საზღვაო ლოჯისტიკის უზრუნველსაყოფად. თუ ლიეპაიაში სკანდინავიური ინვესტიცია მოდის, ეს იმის გამოა რომ, არის პორტი. პორტი ქალაქში დაახლოებით შვიდასამდე ადამიანს ასაქმებს“.

პორტის სიმბოლური ტრანსფორმაცია ქალაქის ცენტრში, გახსნილობასა სიამაყის განცდასთან არის დაკავშირებული. მისი ჩრდილოეთი ნაწილი, კაროსტა კი, სირცხვილისა და გაურკვეველობის ემოციასთან წარმოქმნის, რადგან სამხედრო ანკლავის გახსნის მიუხედავად, აქ საპორტო ინფრასტრუქტურა ჩაკეტილია გალავნითა და მავთულხლართებით, რომელიც განივრცობა მეცხრამეტე საუკუნის წითელი აგურის შენობა-ნაგებობებზე. დასემ ორმოც წელს გადაცილებულმა ლატვიელმა ქალმა მითხრა, რომ პორტით ვინც ამაყოფს, ძირითადად ხელისუფლებისა და ბიზნესის წარმომადგენლები არიან, ხოლო ადგილობრივები მის რეალურ მნიშვნელობას გრძნობენ. თუ ადამიანი იქ დასაქმებული არაა, პორტი მისთვის არაფერს ქმნის.

ქალაქი ფლობს პორტის ტერიტორიას, ამიტომ ქალაქის ცენტრში, სანაპირო ინფრასტრუქტურის გახსნის საკითხს მარტივად უდგებიან. ოფიციალური წარმომადგენლები კაროსტას მხრიდან პორტის ტერიტორიის გახსნაზე არ ფიქრობენ. თუმცა კაროსტას მხრიდან, ყოველივეს, ლუბა, ოთხმოც წელს გადაცილებული რუსულენოვანი ჩემი ინფორმანტი ხედავს. მისთვის პორტის გახსნილობა სამხრეთით და ცენტრალურ ნაწილში, კაროსტას მოსახლეობაში წარმოქმნის განცდას, რომ ეს ადგილი, ჯერ კიდევ, „სირცხვილმისჯილი“ არეალია, რომლის ნაწილშიც, საპორტო

ინფრასტრუქტურის გახსნის შესახებ დისკუსიის წარმართვის პერსპექტივა გაურკვეველია.

„მახსოვს, ლიეპაიაში საზღვაო ძალების დღე, საბჭოთა პერიოდში, კაროსტას არხში აღინიშნებოდა. ქალაქის ორივე მხრიდან ყველა აქ იკრიბებოდა. ახლა, როდესაც ზეიმია, მეორე მხარეს (ლიეპაიას არხში) შედის ხოლმე გემები, კაროსტას მხარე ზეიმისთვის მნიშვნელოვანი არა რის. პორტის გახსნა? რას შეცვლის კაროსტასთვის? პორტი ქალაქის ცენტრშია გახსნილი, კაროსტას მხრიდან ხომ ისევ დახურულია? ჯერ-ჯერობით არავინ ამბობს მის გახსნას. ამიტომ ვამბობ, რომ კაროსტა ყველაზე ბოლო ადგილია ქალაქში, სადაც რაღაც იცვლება“.

§ 5.3. ფოთის პორტი

ფოთში ბოლო საკვლევი ვიზიტით 2023 წლის ივნის-ივლისის პერიოდში ვიყავი. ეთნოგრაფიული მასალის შეკრების პროცესში, დიდი ხნის ნაცნობმა და მეგობარმა, ფოთის ქალაქის საკრებულოს თავმჯდომარის მოადგილემ, შალვამ ქალაქის ინფრასტრუქტურის შესახებ სასაუბროდ, საკრებულოს ოფისში დამპატიჟა. ამ დღეს, მასთან ერთად შევხვდი, ფოთის ქალაქის საკრებულოს, მმართველი პარტიის „ქართული ოცნების“ ფრაქციის ლიდერს, ზაალს. მათთან მსჯელობა და წარმოდგენილი მასალა, ქვეთავში პრობლემის კონტექსტუალიზებას ახდენს.

შალვა და ზაალი დაახლოებით 30 წლისანი არიან. მათი თვალით დანახული ფოთი, ჩემს ეთნოგრაფიულ კვლევაში, ერთი მხრივ აჩვენებს ქალაქის შესახებ ოფიციალური პირების პერსპექტივას, ხოლო მეორე მხრივ, იმ ახალგაზრდების ხედვას, რომლებიც ამ ქალაქში გაიზარდნენ.

შალვამ, მსჯელობა ქალაქის ისტორიისთვის მნიშვნელოვანი მოვლენებით დაიწყო. მას მიაჩნია, რომ ქალაქის ფუნქციური გააზრება და თანამედროვე სახით დაარსება დაკავშირებულია მის სანაოსნო ქალაქად გამოცხადებასთან, რაც მოხდა მეცხრამეტე საუკუნის მეორე ნახევარში, რუსეთის იმპერატორის მიერ მიღებული

სპეციალური ბრძანებით. ამ პერიოდიდან მოყოლებული და შემდგომ, ნიკო ნიკოლაძის დამსახურებით, საქართველო ფოთის გავლით, ეზიარა მოდერნული პერიოდის ევროპულ ქალაქგეგმარებას. ამ პერიოდში ფოთში გერმანული არქიტექტურული სტილი შეერწყა ადგილობრივ ტრადიციულ სტილს, რასაც მოჰყვა ტერიტორიის, ჭაობიანი ადგილიდან ნამდვილ ქალაქად გადაქცევა.

ზაალის მოსაზრება, შალვას შეხედულებას ამყარებს. მან თქვა, რომ ფოთის სანავსადგურო ქალაქად გამოცხადება, ქალაქის ხასიათის განმსაზღვრელი გახდა, რადგანაც, ამან ხელი შეუწყო ფოთს გამხდარიყო კავკასიის რეგიონული ჭიშკარი, რომელითაც ევროპა აზიას დაუკავშირდა. შემდგომ, ნიკო ნიკოლაძემ და მისმა დაუღალავმა შრომამ შექმნა ქალაქის დახვეწილი ინფრასტრუქტურა, რომელიც ქალაქის ისტორიის ის მონაკვეთია, რითაც ფოთელები ამაყობენ.

ისტორიული პერიპეტიების განხილვის შემდეგ, ვკითხე რას ფიქრობენ პორტისა და ქალაქის ურთიერთმიმართებაზე. შალვა თვლის, რომ პორტის პრივატიზება 2000-იანი წლების პირველი დეკადის ბოლოს, ნეგატიურად აისახა ქალაქის ყოფაზე. ეს იმ თვალსაზრისით იყო განპირობებული, რომ პორტი ქალაქისაგან განცალკევდა. ზაალს მიაჩნია, რომ ორმოცდაცხრა წლიანი იჯარით გასხვისებამდე, პორტის ადმინისტრაცია ქალაქისადმი ერთგულებით გამოირჩეოდა. ახლა კომპანიის ადმინისტრაციის, IPM Terminals Poti-ის (Maersk-ის შვილობილი კომპანია) ნებაზეა დამოკიდებული ქალაქთან კომუნიკაციის ფორმის არჩევა. პორტისა და ქალაქის ადმინისტრაციები ურთიერთპატივისცემის პრინციპების დაცვით არ თანამშრომლობენ, რაც პოლიტიკური გარემოებების ბრალია, ისევე როგორც მისი პრივატიზების პოლიტიკურ პროცესი. თქვა, რომ პორტი ვინც გაყიდა, თავი დაიზღვია იმ კუთხით, რომ სააქციო პაკეტი მიჰყიდა არაბულ კომპანია RAK Investment-ს, რომელმაც პორტი გადასცა ახლანდელ მფლობელს. საკანონმდებლო თვალსაზრისით, გარიგების პროცესში მყიდველი მესამე მხარე კეთილსინდისიერია, არ აქვს მნიშვნელობა, იჯარის გაცემის წესები და პირობები იყო თუ არა კეთილსინდისიერად შედგენილი და შეთანხმებული. ესაა ის ბერკეტი, რომელიც პორტის მმართველი კორპორაციის ხელშია. ისინი მხოლოდ ცენტრალურ

ხელისუფლებასთან ურთიერთობენ. ზაალს მიაჩნია, რომ პორტი ქალაქს გაცილებით მეტ სარგებელს 1990-იან წლებში აძლევდა, ვიდრე დღეს.

ჩემი შემდეგი კითხვა, პორტის ადმინისტრაციის მიერ, ქალაქის ისეთი ინფრასტრუქტურის გამოყენებას ეხებოდა, როგორცაა გზები, რკინიგზა და ადამიანური რესურსები. მაინტერესებდა ამ მიმართულებით ქალაქის ადმინისტრაციას თუ ექმნება რაიმე ტიპის დაბრკოლება. ზაალმა გაიხსენა, შემთხვევა, როცა პორტმა კონტეინერების გადამზიდი მძღოლების მასობრივი დათხოვნები დააანონსა. ხალხი გასაპროტესტებლად ქუჩაში გამოვიდა, პორტის ადმინისტრაციული შენობის წინ, ამბობდნენ, რომ მოძრაობას გადაკეტავდნენ. პორტის ადმინისტრაცია პროტესტს გამოეხმაურა პასუხით, რომ გზის გადაკეტვის შემთხვევაში, პორტს მთლიანად დაკეტავდა და კომერციულ კრიზისს შეუქმნიდა ქვეყანას. ზაალმა განაგრძო:

„პორტის დახურვა არაფერს ნიშნავდა მრავალმილიარდიანი კორპორაციისთვის, მაგრამ ეს დამლუპველი იქნებოდა ჩვენთვის, როგორც ქალაქისთვის, ისე სახელმწიფოსთვის. ამ მაგალითის მოყვანით ვცდილობ ვაჩვენო, რომ არ არსებობს კონსტრუქციული ურთიერთქმედება პორტსა და ქალაქს შორის. პორტი განცალკევებულია ქალაქისგან“.

მოსახლეობა ამყოფს თავისი ქალაქით. ისინი ამყოფენ ფოთით, რადგან მას აქვს გამორჩეული მახასიათებლები და სტრატეგიული მნიშვნელობა სახელმწიფოს დღევანდელი ეკონომიკური განვითარებისთვის. სიამაყის გამომხატველ ეპითეტებს მოჰყვება სიტყვა „მაგრამ“, რომელსაც თან ახლავს სირცხვილისა და გაურკვეველობის გრძნობა, როგორც ჩივილი იმის შესახებ, თუ რატომ ვერ შეძლო ქალაქმა წინ-სვლა. რატომ ვერ მიაღწია ფოთში ბოლოდროინდელმა (საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდგომი პერიოდი) განვითარებამ? რატომ იბრძვიან ადგილობრივები თავიანთი ცხოვრებისათვის? რატომ აქვს ამხელა შემოსავლის მქონე ქალაქს მინიმალური პროგრესი?

ქალაქ ფოთის შესახებ ჩემს მიერ მოპოვებულ ეთნოგრაფიულ მასალაზე დაყრდნობით და პორტისა და ქალაქის ინფრასტრუქტურის ურთიერთმიმართების გათვალისწინებით, საქმე გვაქვს დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდგომ,

ნეოლიბერალური განვითარების წარუმატებლობასთან, რომელიც გავლენას ახდენს ადგილობრივი მოსახლეობის ემოციებზე. პორტი წარმოადგენს არეალს, სადაც იმედი და განვითარება ქალაქის ყოველდღიურობისაგან განცალკევებულია. დამოუკიდებლობის მოპოვების შემდგომ პერიოდში, პრივატიზაციამდე, პორტს უნდა შეესრულებინა ეროვნული პროგრესისა და ქალაქის განვითარებაში უმთავრესი როლი, რაც დროდადრო განვითარებული პროცესების შესაბამისად, აღიბეჭდა ადგილობრივთა ემოციებსა და ქალაქის მორალურ წარმოდგენებზე.

პორტის პრივატიზების ესკიზები:

ნიკო ნიკოლაძეს მიაჩნდა, რომ საზღვაო პორტები, საგზაო ინფრასტრუქტურის არსებითი კომპონენტები იყვნენ (ნიკოლაძე 1970: 73). თავდაპირველად ფოთის პორტი, როგორც რუსეთის იმპერიის ნაწილი, გამოიყენებოდა, ჭიათურის მარგანეცის ექსპორტისათვის. მეცხრამეტე საუკუნის ბოლო პერიოდში, ქალაქში შემოსავალი რჩებოდა ტვირთის მიმოცვლისა და ვაჭრობისაგან. ფოთის პორტი იყო მნიშვნელოვანი სავაჭრო პორტი, საქართველოს შავი ზღვის ზოლში, რადგან სოხუმის პორტი გამოიყენებოდა, როგორც სამეზავრო ინფრასტრუქტურა, ბათუმის პორტს ეკისრა ნავთობის ექსპორტის ფუნქცია, ხოლო ფოთის პორტს მშრალი ტვირთის სატრანზიტო ფუნქცია ჰქონდა (ნაჭყებია 1957: 29). საბჭოთა პერიოდში, ფოთის პორტის თანამშრომლები სარგებლობდნენ პრივილეგიებით, მაგალითად ცხოვრობდნენ პორტში დასაქმებულთა საცხოვრებელ კომპლექსებში, რომლებიც აშენდა 1950-იანი წლების ბოლოსა და 1960-იანი წლების დასაწყისში და დღემდე წარმოადგენს ქალაქის პრესტიჟულ დასახლებას (იხ. მიქავა 1963: 62).

პორტის განცალკევება ისტორიულ პროცესებთანაა დაკავშირებული, რაც საბჭოთა კავშირის დაშლას მოჰყვა. ფოთის პორტის მიმართ ინტერესი, მუდმივად იზრდებოდა, განსაკუთრებით 1993 წლიდან, როდესაც ტრასეკას (TRASECA) პროექტის გაფორმება მოხდა ბრიუსელში, რომელიც წარმოადგენს სატრანსპორტო კორიდორს ევროპას, კავკასიასა და აზიას შორის (ჩართულ მხარეებს წარმოადგენენ ევროპის კავშირის, სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნები) (იხ. ევგენიძე 2015).

ამ პროექტმა ფოთის პორტის მნიშვნელობა გაამყარა, აქამდე დასავლეთის და აღმოსავლეთის დამაკავშირებელი ჭიშკრის ეპითეტად მისი მოხსენიება ნეოლიბერალურ წესრიგს დაუქვემდებარა. როდესაც ფოთის პორტის პრივატიზების პროცესის შესახებ მსჯელობა დაიწყო, სამომავლო პორტისა და ქალაქის მიმართება კითხვის ნიშნის ქვეშ დადგა. ადგილობრივებს აინტერესებდათ, დარჩებოდა თუ არა საზღვაო ინფრასტრუქტურა ქალაქის ინტეგრალური ნაწილი? (სიმონიშვილი და ჩოჩიშვილი 1995: 1-3).

სანამ, ჯერ კიდევ სახელმწიფო საკუთრება იყო, ადგილობრივმა ხელისუფლებამ პორტს, 420 ჰექტარი მიმდებარე ტერიტორია გადასცა, იქმნებოდა წარმოდგენები, რომ პორტი, იაფად გასხვისების მიზნით, ხელოვნური გაბანკროტების გზას ადგა (გვასალია 2006: 5).

ფოთმა შემოსავლების დიდი ნაწილი 2007 წელს დაკარგა, როდესაც ხელისუფლებამ ადგილობრივი გადასახადებისა და შემოსავლების ცენტრალიზება მოახდინა. რაკია (Rak Investment Authority) იყო პირველი კომპანია (გაერთიანებული არაბთა ემირატებიდან), რომელმაც ფოთის პორტი შეიძინა. კომპანია 2008 წელს პორტის აქციების 100 პროცენტის მფლობელი გახდა. მფლობელმა აიღო პასუხისმგებლობა, რომ ფოთის პორტში შექმნიდა თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონას. 2011 წელს, რაკიამ აქციების 80 პროცენტი დანიურ IPM Terminals-ს, MAERSK-ის შვილობილ კომპანიას გადასცა. იმის გამო, რომ არც მიწა და არც ფიქსირებული კაპიტალი იყო ქალაქის ბალანსზე, ლოკალურ ბიუჯეტში გარიგებიდან მხოლოდ 5.5 მილიონი ლარი შევიდა (ჯანაშია 2017).

IPM Terminals Georgia-ს ვებ-გვერდი იტყობინება, რომ კომპანია ფოთის საზღაო პორტში ოპერირებს 2011 წლის მაისიდან. პორტის ადმინისტრაცია ორიენტირებულია გლობალურ ოპერაციებზე და უსაფრთხოების საუკეთესო პრაქტიკაზე, რაც ითვალისწინებს მომხმარებლების ინტერესებზე ფოკუსირებას. IPM Terminals Poti ასევე კარგადაა ინტეგრირებული MAERSK-ის გლობალურ სტრატეგიაში, რომლის მაგალითსაც წარმოადგენს, ფოთის ახალი ღრმაწყლოვანი პორტის განვითარების პროექტი. საიტი ასევე იტყობინება, რომ IPM Terminals-ს აქვს მასშტაბური მცირე ბიზნესის მხარდაჭერის პროგრამა, რომელიც კომპანიის მეთოდური მიდგომაა. ეს

პროექტი ითვალისწინებს სხვადასხვა სოციალური პროექტის მხარდაჭერას ქალაქში და მოქალაქეთა განათლებისა და სოციალური დონის ამაღლებას (<https://www.apmterminals.com/ka/poti/our-port/news/2021/210518-apm-terminal-poti-marks-its-10th-anniversary>).

პორტის ხედვა ქალაქიდან:

თეთრად შეღებილი კედელი მიჯნავს პორტს ქალაქისაგან. პორტის გარეთ, საჯარო სივრცეში, ტრაილერები შემორტყმული არიან ნიკო ნიკოლაძის ქანდაკებას. პორტში მომხმარებელთა შესასვლელი საბაჟო სამხრეთითაა, აქვეა კიბე, რომელიც პორტის კედელს გადაივლის. ამ გზით შესაძლებელია პორტში მდებარე სალოცავამდე მისვლა. ასევე, აქვეა იახტ-კლუბი. პორტში სხვა შესასვლელი ჩრდილოეთითაა, ხიდთან, რომელიც პორტის ტერიტორიას ნაბადის უბანთან აკავშირებს. დილაადრიან ჩემი ფეხით გადაადგილების დროს, პორტში რამდენიმე დასაქმებული შევიდა, ასევე ტრაილერები, რომლებმაც საბაჟო კონტროლი გაიარეს და გზა გადაკვეთეს. შიგნით მატარებლის ლიანდაგი და ასფალტი კვეთს ერთმანეთს. ორივე გზა პორტის შიგნით, კედელს მიუყვება, შიდა ტერიტორია მოიცავს ცისტერნებსა და რეზერვუარებს, შესაძლებელია ამწეების მწკრივის დანახვაც სანაპირო ზოლისაკენ, რომელიც ცამდეა ატყორცნილი.

პორტის შიგნით, თვალთ ალქმადი სივრცე ტრაილერებს უკავია, რომლებმაც ახლახან შემოიტანეს კონტეინერები. პორტის შესასვლელთან არის სამედიცინო დაწესებულება, კაფეები და რესტორნები, ასევე მეზღვაურთა კლუბი და ღამის კლუბი. ზურამ, 50 წლამდე მამაკაცმა, მითხრა, რომ ქალაქის მთავარი პროსტიტუციის ადგილი პორტის მხარესაა. ადრე ჩინელი ქალები აკეთებდნენ ამ საქმეს, მაგრამ როდესაც რეიდები იყო, ისინი წავიდნენ. 50 წელს გადაცილებული ადგილობრივი ქალები ახლა პროსტიტუციით არიან დაკავებულნი. ნიკოლაძის ძეგლის მოპირდაპირედ მდებარეობს ფოთის თი ბი სი ბანკის ცენტრალური ოფისი. ამ ადგილას, გზაჯვარედინზე არის ღუზის სკულპტურა. მეორე მხარეს არის საცხოვრებელი კორპუსები. ეს არის 9 აპრილის ხეივანი, სადაც პორტის ჩრდილოეთით მდებარე

შენობები კედელს ბოლომდე მიჰყვება. პორტის ხმაური, მისაბმელიანი მოძრაობა და ამწეების ჭრიალი, ადგილობრივებს მთელი დღის განმავლობაში ესმის. ისინი ხედავენ გამყოფ კედელს, მის უკან ამწეებს, სამრეწველო რესურსებს, იმპორტირებულ მანქანებს და პერსონალის მოძრაობას. ზღვა მოწყვეტილია მათი ყოველდღიური ცხოვრებისაგან. რეკრეაციული ზონა, რომელიც მიჰყვება 9 აპრილის ხეივანს, რომელიც პორტის მოპირდაპირე მხარეს მდებარე უბანია, მოუწესრიგებელია, არხი კი დაჭაობებული.

აღმაშენებლის გამზირზე პორტის მიმდებარედ თეთრი შენობა დგას წარწერით „IPM Terminals“. ეს ტერიტორია მდებარეობს პორტის გარეთ. ეს პორტის ადმინისტრაციის მთავარი ოფისია, რომელიც თი ბი სი ბანკის მეორე მხარესაა. მანქანები, რომლებსაც IPM Terminals-ის სიმბოლიკა აქვთ, ქალაქში გადაადგილდებიან. აღმაშენებლის გამზირზე კედელზე შევამჩნიე აბრა, რომელზეც ეწერა „ბავშვთა განვითარების ცენტრი“. ესაა მცირე ბიზნეს ინიციატივა, რომელსაც აფინანსებს IPM Terminals-ი, ადგილობრივი მეწარმეობის განვითარების პროგრამის ფარგლებში. გარდა ამისა, ცენტრალური ბაზრის შესასვლელთან შევამჩნიე ავტოსადგომის თანამშრომელი, რომელსაც ეცვა მწვანე უსაფრთხოების ჟილეტი, უკანა მხარეს IPM Terminals-ის სიმბოლიკით. ეს კაცი ტერმინალის ყოფილი თანამშრომელი იყო და მისი ჟილეტი გახეხილი და დაბინძურებული იყო. ამ ჟილეტს, როგორც წესი, ატარებენ პორტის თანამშრომლები, როგორც მათი უნიფორმის ნაწილს. მეჩვენებოდა, რომ ამ კაცის ჟილეტი ასახავდა პორტის მფლობელის სიმბოლიურ დომინირებას ქალაქზე და აცხადებდა, რომ ნებისმიერი ტიპის ურბანული საქმიანობა, პირდაპირ თუ ირიბად, ექვემდებარება IPM Terminals-ს.

ადგილობრივები უნდა გაუყვნენ გზას სამხრეთით, რათა მიაღწიონ ზღვის სანაპირო ზოლამდე, რომელიც ცენტრალური არეალიდან 2-3 კილომეტრითაა დაშორებული. სანაპირო ზონიდან დიდი კედლის გარეშე შორიდან მოჩანს გემები, პორტი და სამრეწველო საქმიანობა. სანაპიროს გასწვრივ გაუყევი ნავსადგურისკენ. ცენტრალური მოლი დახურულია. შორიდან რამდენიმე სატვირთო გემი მოჩანს, პორტის მხარეს კი კონტეინერებით დატვირთული დიდი სატვირთო გემი.

ჩემმა პირველმა ინფორმანტმა, რომელმაც ქალაქის სამხრეთ კარიბჭიდან ცენტრში წამიყვანა, აღნიშნა, რომ კომუნისტების ეპოქის შემდეგ პორტში არაფერი შეცვლილა. ფოთი საქართველოს საზღვაო ნავსადგურია და მას ყურადღება უნდა მიექცეს, მაგრამ არც მთავრობას და არც ბიზნესს არ მიუქცევია ყურადღება ქალაქის განვითარებისთვის, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ. პორტი დანიელების საკუთრებაა, რომლებსაც შეუძლიათ გააკეთონ ყველაფერი, რაც სურთ, როგორც მის შიგნით, ისე ქალაქში. ქალაქი პორტის დანამატი ინფრასტრუქტურაა, რომლის ამორტიზებულ გზებზეც პორტში შემავალი და გამავალი ტრაილერები მოძრაობს; პორტის უბანში გადაადგილება რთულია და სამეზობლო გადატვირთულია ტრაილერებით. შემოსავალს პორტის მფლობელები იღებენ, ქალაქს კი არაფერი რჩება.

50 წლის ფოთელ მამაკაცს, ზურას ვკითხე, თუ რას ხედავს, როდესაც ნავსადგურისკენ იყურება. მისი თქმით, მას ესმის, რამდენად მნიშვნელოვანია ეს პორტი ფოთისთვის, მაგრამ რცხვენია, რომ მხოლოდ მისი შინაარსი ამ ქალაქს ფინანსურ სარგებელს არ აძლევს. ფოთის ინფრასტრუქტურა დიდი ხნის წინ უნდა ყოფილიყო კარგად ორგანიზებული, რაც ახლა კეთდება 20-30 წლის წინათ უნდა გაკეთებულიყო.

ზურამ განაგრძო დისკუსია ქალაქ ფოთის ევროპულ ღირებულებებზე საუბრით. მისი თქმით, ფოთი ევროპული ქალაქია, რადგან ნიკო ნიკოლაძემ ის ევროპის ფანჯარად აქცია. ასე სჯეროდა ნიკო ნიკოლაძეს, თუმცა, როგორც ჩანს, ის პოსტსაბჭოთა ქალაქია. ფოთს სურს იყოს ევროპული ქალაქი, მაგრამ მისი ინფრასტრუქტურა სხვას ამბობს. პორტის ადმინისტრაციის საქმეები და მათი ქმედებები ქალაქში დაურეგულირებელია. მან თქვა:

„ნაბადის რაიონში ელადის ქუჩაზე ვცხოვრობ. ჩემი ქუჩა მდებარეობს ცენტრალური ქუჩის პარალელურად. პორტში მისაღწევად, მისაბმელიანმა სატვირთო მანქანებმა ჩემი, ბინის უკან უნდა გაიარონ. როცა მისაბმელიანი ტრანსპორტი ღამით ჩემს სახლს გაივლის, ჩემი კორპუსი ისე ირხევა, რომ აუცილებლად გაგედვიძება. ეს საშინელებაა, კატასტროფაა. იდეალური იქნებოდა, თუ ალტერნატიულ მარშრუტს შესთავაზებდნენ მისაბმელიან სატვირთო ტრანსპორტს პორტში შესასვლელად, მაგრამ სად არის ეს?“

დიმიტრიმ, 70 წლის პენსიონერმა, პორტისა და ქალაქის შესახებ საუბარი ასე დაიწყო:

„ფოთს მხოლოდ ერთი ქონება დარჩა, ეს არის პორტი, რომელიც ასევე სხვას ეკუთვნის. პორტში თითქმის 25 წელი ვიმუშავე (მთავარ სადისპეჩერო ცენტრში). ფოთი შემოსავალს პორტიდან იღებდა. სად წავიდა ეს შემოსავალი? ქალაქი პორტიდან არაფერს იღებს, ჩვენამდე არაფერი აღწევს. ფული კეთდება, ვისთვის არ ვიცი“.

დიმიტრი თვლის, რომ ყურადღების ნაკლებობა ზღუდავს ქალაქის წინსვლას. საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ ფოთი უფრო სოფელს ჰგავს, ვიდრე ქალაქს. ფოთი დიდი ხანია აღიარებულია საქართველოში ევროპული კულტურის კარიბჭედ. ფოთი, მისთვის, ევროპული ქალაქია. ეს არის პატარა ქალაქი, გამორჩეული წესებით, რომელიც მოგვაგონებს ევროპის ქალაქებს. მაგრამ ახლა ის ქალაქია, რომელიც ამყოფს თავისი მდიდარი წარსულით და არა აწმყოთი. მან ეჭვქვეშ დააყენა, რატომ არ მოხდა პორტის პრივატიზება ევროპული წესით, და რატომ გამოიწვია პორტის გასხვისებამ ქალაქისთვის სამარცხვინო შედეგები.

დიმიტრი ცხოვრობს 9 აპრილის ხეივანში, რომელიც პორტთანაა და საბჭოთა კავშირის დროს ყველაზე პრესტიჟულ უბნად მიიჩნეოდა. ამ არეალში, დღეისათვის, ნაყარი ტვირთების და ალუმინის ოქსიდის გადაზიდვა, გავლენას ახდენს მაცხოვრებლების ჯანმრთელობაზე. ხორბლის ჩამოსვლისას, მიმდებარე სამეზობლოში, მტვერი მატულობს და ასთმით დაავადებულთა რიცხვი იზრდება. პორტში სახიფათო მასალა ალუმინის ოქსიდი შემოიტანეს და გადაამუშავეს. მიუხედავად სახიფათო პირობებისა, ცხრა აპრილის ხეივანი საცხოვრებლად პრესტიჟული უბანია, რადგან ხალხს ახსოვს "ძველი კარგი დღეები", ამიტომ იქ ცხოვრება ყველას სურს.

დიმიტრიმ საუბარი ქვითხვით დაასრულა, რომელიც შინაარსობრივად, თანამედროვე ცხოვრების წესის კრიტიკას და მომავლის გაურკვეველ პერსპექტივებს უკავშირდება:

„რა დავიჯერო? „რამდენჯერ გადაკეტეს გზები, იმის გამო რომ ტრაილერებმა ქალაქს ზიანი მიაყენეს? ხალხმა უნდა მიიღოს ის ფაქტი, რომ არჩევანის გარეშე ვართ“.

71 წლის პენსიონერი გურამი, რომელსაც საკათედრო ტაძართან შევხვდი, მომიყვა ფოთისადმი, საკუთარი დამოკიდებულების შესახებ. მან თქვა:

„მე მიყვარს ჩემი ფოთი, ვამაყობ მისით. რაზეც გული მწყდება არის ის, რომ ქალაქს არ ჰყავს ისეთი პიროვნება, ვინც მასზე იზრუნებს. ქალაქს მოვლა სჭირდება. იმდენი ფული შემოდის პორტში და ქალაქი ამით არ იღებს სარგებელს. ფოთი ევროპული ქალაქია და თუ მისცემ შანსს კიდევ უკეთესი იქნება. თი ბი სი ბანკის შენობაში, პორტთან, ნიკო ნიკოლაძის ძეგლის წინ, მეზღვაურთა საავადმყოფო იყო, ახლა პორტთან არის ბანკი. სხვა რა უნდა იყოს ამ მოწყობაში? ქალაქი სავსეა კომპანიებითა და ბანკებით, რაც არაფერს ამღევენ ხალხს“.

გურამმა თქვა, რომ კარგი ტრადიციები უნდა გაგრძელდეს და ხალხს არ უნდა რცხვენოდეს გარეთ გასვლა და ქალაქში სიარული. მომავალზე საუბრისას მან განაცხადა, რომ გაურკვეველია. იმისათვის, რომ ქალაქის განვითარება შესაძლებელი გახდეს, ადგილობრივმა ხელისუფლებამ და ხალხმა უნდა გაარკვიონ, რა სჭირდება ფოთს. საპორტო ქალაქი ნიშნავს, რომ პორტი არის ქალაქის განვითარების მამოძრავებელი ძალა. ამ დროისთვის, კიდევ რას აკეთებს ეს ქალაქი და როგორ აკეთებს, გაუგებარია.

ელენე, ჩემი კიდევ ერთი ინფორმანტი, დაახლოებით ორმოცდაათი წლის ქალია. ის არის ქალაქის მუზეუმის დირექტორი. ყოველდღიური მოვალეობების შესრულებისას მას ადგილობრივი მუზეუმის შენობაში შევხვდი. მისი პერსპექტივები აჩვენებს ქალაქსა და პორტს შორის ურთიერთობას. ფოთის, როგორც ძველი საპორტო ქალაქის სტატუსი განსაზღვრავს ქალაქის დღევანდელ სახესაც. ფოთის მდებარეობა იდეალურია ნავსადგურისთვის, რადგან სანაპირო ზოლი ფარავს 180 გრადუსს. ეს იძლევა შესაძლებლობას შეუფერხებლად უზრუნველყოს დიდი რაოდენობის გემის მოძრაობა, რაც მოითხოვს სანაპირო ზონის გადრეკვას. ქალაქი არ იყენებს თავის სტრატეგიულ მდებარეობას და ვერც პორტს იყენებს. ელენე ხედავს, რომ ქალაქი სულ უფრო ღარიბი გახდა პორტის პრივატიზაციის შემდეგ. ის, რასაც ნავსადგური უხდის ქალაქს, არის კეთილგანწყობა. ელენესთვის ფოთი არის პატარა ქალაქი, რომელიც კუთხეშია მოქცეული, მისი ისტორიული შინაარსისა და მნიშვნელობის ფონზე.

„ფოთში იყო ყველაფერი, ახლა არაფერია. იყო და არა იყო რა!“ – განაცხადა ელენემ საუბრის ბოლოს.

საზღვაო სადგური (მორვაგზალი)

საბჭოთა პერიოდში საზღვაო სადგური იყო სამოქალაქო ზონა, სადაიდანაც ხალხი მიდიოდა და მოდიოდა ფოთიდან. მას მორვაგზალი ერქვა, რაც რუსული ტერმინია და საზღვაო სადგურის ნიშნავს. ტერიტორიას დღეისათვის ვერავინ უახლოვდება. ის დახურულია და შორიდან მოსჩანს. მისი მოედანი პორტში ახლად მიღებული სატვირთო კონტეინერების საწყობია.

მორვაგზალი ადგილობრივებს ახსენებს პერიოდს, როდესაც ისინი ამყობდნენ თავიანთი ქალაქით, რაც აღარასოდეს განმეორდება სამარცხვინო პრივატიზაციის პროცესებისა და გაურკვეველი მომავლის გამო. ეს ადგილი მოსახლეობას ასევე ქარხანა 201-ს აგონებდს, რომელიც ფოთში მდებარეობდა და გემი „კომეტა“ ეწყობოდა. ადგილობრივები სიამაყით უყურებდნენ შავ ზღვაში მცურავ, ფოთში აგებულ გემებს. მორვაგზალის დანგრევა და შემოღობვა ხალხს დეინდუსტრიალიზაციას, ნგრევასა და ქარხანა 201-ის ჩამოშლას ახსენებს, რომელიც კონტეინერების საწყობად უნდა იქნეს გადაკეთებული. ადგილობრივებს რცხვენიათ ნავსადგურის ადმინისტრაციისა და ნეოლიბერალური ყოველდღიური ცხოვრების. ხალხს არ უყვარს პორტის ტერიტორიის ყურება, რადგან ახსენდებათ საბჭოთა ცხოვრების მოგონებები და თანამედროვე ნეგატიური განწყობები. ადგილობრივებისთვის, მორვაგზალის ტერიტორიის დაკეტვა, ფოთის განვითარების უკან დატოვების სიმბოლოდ აღიქმება. ისინი მიიჩნევენ, რომ მორვაგზალის მიმდებარე ტერიტორია შეუფერებელია საკონტეინერო ტვირთის დასაწყობად და ტვირთის სიმძიმის დაწოლის შედეგად ხდება ტერიტორიის განადგურება. ეს ასევე ხელს უწყობს მორვაგზალის შენობის ფასადის ჩამოშლას.

დანიურმა „IPM Terminals-მა“ ფოთის საზღვაო ნავსადგურის დანგრევაზე ტენდერი 2015 წელს გამოაცხადა. ადგილობრივებმა ეკონომიკის სამინისტროს პროცესის შეჩერების თხოვნით მიმართეს. მათ სჯეროდათ, რომ საზღვაო

ნავსადგურის განადგურება, ქვეყნის საზღვაო კარიბჭის განადგურებას გამოიწვევდა. ფოთის პორტის მიმდებარე ტერიტორიები მთავრობამ კერძო ბიზნესს Arabic RAK Investment-ს პორტის პრივატიზების დღეს აჩუქა, მათ შორის იყო მორვაგზლის ტერიტორიაც. იმავე დღეს ქონება ჯერ გაიყიდა, შემდეგ კი მყიდველს საჩუქრად გადაეცა. იმის გამო, რომ დანიური კომპანია ახორციელებდა საზღვაო სადგურის დემონტაჟს, არეალში მოქალაქეთა გადაადგილება შეიზღუდა (მიშველაძე 2015: 6). მორვაგზლის შენობის დანგრევის ნებართვის თხოვნით ფოთის მერიას IPM Terminals-მა მიმართა. მას შემდეგ, რაც მერიამ უარი თქვა ნებართვის გაცემაზე, კორპორაციამ სასამართლოში საჩივარი შეიტანა. ფოთის საქალაქო სასამართლომ არ დააკმაყოფილა კორპორაციის სარჩელი და მერის გადაწყვეტილება ძალაში დატოვა. შენობის ნგრევა შეჩერებულია (<https://www.interpressnews.ge/ka/article/337083-potis-meriam-sazgvaonavsadgurs-sasamartlo-dava-mougo/>). თუმცა, ნაგებობაზე გავლენას ახდენს ბუნებრივი რღვევის პროცესი.

საკრებულოს თავმჯდომარის მოადგილემ შალვამ მითხრა, რომ მორვაგზალი ქალაქის ღირსშესანიშნაობაა და მისი მოედანი თავშეყრის ადგილი იყო. რომ იგი სამარცხვინოდ გაასხვისეს, რის შედეგადაც, ქალაქმა დაკარგა სავიზიტო ბარათი. ყოველ საღამოს სტუმრები და მოსახლეობა ოჯახებთან და ბავშვებთან ერთად გამოდიოდნენ სასეირნოდ და ელოდნენ გემების შესვლას პორტში. მისთვის შემაშფოთებელია პორტის პრივატიზაციის შედეგები, რამაც გამოიწვია ქალაქის ძირითადი ღირსშესანიშნაობების, ხასიათისა და ინდივიდუალიზმის დაკარგვა. მან თქვა: „მორვაგზალი ბავშვობიდან მახსოვს. შენახული მაქვს ფოტოებიც. მშობლებს იქ კაფეებში, რესტორნებსა და ნაყინის მაღაზიებში დავყავდით. იქ სიარული ყოველთვის სასიამოვნო იყო, რადგან ადგილობრივების თავშეყრის ადგილი იყო“.

72 წლის პენსიონერი დიმიტრი, მორვაგზლის შესახებ საუბრისას ამბობს, რომ ეს იყო ადგილი, სადაც მთელი საქართველოდან ჩამოდიოდნენ, რესტორნები სავსე იყო ხალხით. მორვაგზალის ამბავი დამთავრდა, პორტის მყიდველმა წაიღო. მან განაგრძო:

„პორტი დაკეტილია თუ გახსნილია, კედელია თუ რა არის, ამას ვინ გვეკითხება ჩვეულებრივ კაცს? პორტის გარშემო კედელი ყოველთვის იყო, მაგრამ მორვაგზლის

ტერიტორია ღია იყო. კონცერტები იყო თუ რაც იყო, იქ იმართებოდა ყველაფერი. მორვაგზალის მაგივრად მუნიციპალიტეტმა ზღვის სანაპიროს რეკონსტრუქცია დაიწყო, კარგად არ გააკეთეს, ქარიშხალი ატყდა და ყველაფერი ჩამორეცხა.“

ქალაქის მუზეუმის დირექტორმა ელენემ მორვაგზალი განიხილა ქალაქისა და ბუნების ურთიერთობის ფონზე. მორვაგზალი, აღნიშნა მან, იყო სიმბოლური კარიბჭე. სტრუქტურას ჰქონდა ცნობილი ხელოვანის უნიკალური პანო და იყო პოპულარული ადგილი ღამით სეირნობისთვის. ქალაქის ცენტრში არის პარკი, მაგრამ ის ვერ ჩაანაცვლებს ფოთელების მორვაგზალთან დაკავშირებულ მოგონებებს.

მისი თქმით, ქალაქს ერთი მინუსი აქვს: ზღვას ზურგით უყურებს, ფოთი, როგორც ურბანული არეალი, ზღვასთან დიდად ინტერაქციაში არ შედის. ამას შესაძლოა შემდეგი მიზეზი აქვს:

„სავარაუდოდ, ფოთის, როგორც თანამედროვე ქალაქის პირველი დასახლება შეიქმნა პარკისა და საკათედრო ტაძრის მიმდებარე ტერიტორიაზე, სადაც ოდესღაც ოსმალთა სიმაგრე იდგა. იმის გამო, რომ ბრძოლები და სამხედრო მოქმედებები ზღვიდან იყო მოსალოდნელი, ფოთის ტერიტორიაზე მცხოვრები მოსახლეობა გადავიდა ცენტრში და არა ზღვასთან ახლოს. მოგვიანებით, პორტი ცენტრიდან ახლანდელ ადგილას გადაიტანეს. ნავსადგურისა და ქალაქის დასაკავშირებლად ხიდი ააგეს და ცენტრალური გზატკეცილი აშენდა, რომლის გასწვრივ მოსახლეობამ ისე დაიწყო დასახლება, რომ ქალაქის უკანა მხარე სანაპირო ზოლი გახდა. მორვაგზალში კი ზღვა იჭრებოდა. შეგრძნება იყო, რომ ზღვა ქალაქში შედიოდა“.

ელენემ მითხრა, რომ 9 აპრილის ხეივანში გადიოდა რიონის შენაკადი. შემდეგ დავიწროვდა და სასეირნო ქუჩად იქცა. ეს რაღაც მომენტში დასრულდა, მაგრამ მემკვიდრეობა იმისა, რომ ვიღაც პროცესს გააგრძელებდა და ქალაქზე იზრუნებდა, დაიკარგა. სანიაღვრე არხები დაიტბორა, ამიტომ იქ გავლა არ ღირს. მორვაგზალი სამარცხვინოდ დაიკარგა, ადამიანებს არ შეუძლიათ იქ სიარული და ეს სასეირნო ადგილი, სადაც ხალხი გამოდიოდა, აღარ არსებობს. სანიაღვრე არხის ირგვლივ მიწა ჭაობიანია, არხს კი სუნი ასდის. ეს იყო ხეივანი, რომელიც უკავშირდებოდა მორვაგზალს და გადაადგილება ორგანიზებულ სამეზობლოში ხდებოდა. მორვაგზალის დახურვამ ასევე შეაფერხა 9 აპრილის რეკრეაციული ზონის დაგეგმვა.

კედელი არის ბარიერი პორტსა და ქალაქს შორის. ბარიერი, რომელიც ქუჩას მიჰყვება, ყოველთვის იყო და ამის წინააღმდეგ არანაირი პროტესტი არ ყოფილა, თუმცა, ბარიერმა, რომელიც ხელს უშლის საზოგადოების წვდომას მორვაგზლის ტერიტორიაზე, პროტესტი გამოიწვია.

მეზღვაურების სამლოცველო

ფოთში ყოფნისას, ერთ-ერთ პარასკევ დღეს წავედი პორტის ტერიტორიაზე მდებარე სამლოცველოში. ნავსადგურთან, პორტის კედლის ზემოთ, სამლოცველოსკენ მიმავალი ხიდი დაკეტილი იყო. დაკეტვის მიზეზის შესახებ, ხიდის მიმდებარედ, რესტორანში მომუშავე ქალმს ვკითხე. მან მითხრა, რომ როგორც ჩანს, პორტში სარემონტო სამუშაოებს ასრულებენ, რის გამოც გზა ადმინისტრაციამ გადაკეტაო. სახლისკენ გამოსაბრუნებლად შემობრუნება დასრულებული არ მქონდა, როცა პორტის უნიფორმის ჟილეტში გამოწყობილმა კაცმა ხიდი გააღო. ხიდზე ფოტოს გადაღება აკრძალულია. ამ კიბეებით სარგებლობენ მრევლი, საბაჟოს, იახტკლუბის პერსონალი და ვიზიტორები. ხიდიდან სამლოცველო მოჩანს. კიბეები გავირბინე და ხიდზე გადავედი. ხალხი გზად, კიბის მეორე მხარეს შემხვდა. ერთ-ერთი გამვლელი ქალი იყო, რომელმაც ამოიოხრა და თქვა: „ღმერთო, გთხოვ, განსაჯო ამ ხიდის ამშენებელი ჩემი ცოდვების გამო“. მან პორტის მფლობელები დაადანაშაულა მრევლისთვის უბედურების მოტანისთვის.

სამლოცველო ყვითლად შეღებილი პატარა ნაგებობაა, რომელშიც დაახლოებით 20 ადამიანი დაეტევა. შენობის გარშემო შემოღობილია ეზო. ერთ მხარეს მორვაგზალის დანგრეული ფასადი მოჩანს, მეორე მხარეს კი იახტკლუბი, სადაც საშვით შეიძლება შესვლა. ეს არის ადგილი, საიდანაც პორტის შიდა სივრცის აღქმა არის შესაძლებელი. სამლოცველოს გვერდით მდებარე შენობის კედელზე ჯვრის ფორმის ბარელიეფია. ფასადთან მიახლოება ნებართვის გარეშე შეუძლებელია, რადგან ის სამლოცველოსგან ბარიერთაა განცალკევებული.

როდესაც სამლოცველოსთან მივედი, შესასვლელი კარი დაკეტილი დამხვდა. საბაჟოს დაცვამ შემატყობინა, რომ სანთლის გამყიდველი, რომელსაც სამლოცველოს გასაღები აქვს, სალოცავს შუადღისას კეტავს და სახლში მიდის.

კვირას დავბრუნდი სამლოცველოში წირვაზე დასასწრებად. ხიდიტ პორტის კედელი გადავკვეთე. ხიდიდან მორვაგზალის წინ, კონტეინერებით აგებული კოშკი დავინახე; ეს ახალი ტვირთის მიღების ნიშანი იყო. ამწეები და კონტეინერები აგრძელებდნენ ჭრიას. გზა გავიარე და ეკლესიის ეზოში შევედი. ეზოში ორი მანქანა იდგა, ერთი მღვდლისა და ერთი დამხმარე პერსონალის. გამოსვლისას ერთმა მოხუცმა ქალმა მითხრა, რომ მღვდელს და სტიქაროსნებს აქვთ საშვი და პორტიწ ტერიტორიაწ მანქანით გაიდიან ხოლმე.

წირვა დილის 8 საათზე დაიწყო, როცა ტაძარში შევედი, ზიარება უკვე დასრულებული იყო. ღვთისმსახურებას ესწრებოდა სანთლის გამყიდველი, სამი ზრდასრული და ერთი პატარა ასაკის სტიქაროსანი, ერთი მისი ასაკის ბიჭი და მოხუცი ქალები. სამლოცველო წმინდა ნიკოლოზის სახელობისაა. ეკლესია ზომაში პატარაა, ხუთი ადამიანით მეტის დასწრების შემთხვევაში, სუნთქვა შეუძლებელი გახდებოდა. ორი ქალი მედავითნის ფუნქციას ასრულებდა. საკურთხეველში მხოლოდ მღვდელი და ერთი სტიქაროსანი იყო. ორი სტიქაროსანი გარედან ეხმარებოდა მოძღვარს. სინესტეს ეკლესიის კედლები დაეზარა. ხატებიც სველი და დაზიანებული იყო. ფერები გადასული და გამოსახულებები ნაწილობრივ დაფარული იყო თეთრი წინწკლებით. საკურთხეველის წინ ხატს ვაკოცე. მესანთლემ ღვინისა და სეფისკვერის აღება შემომთავაზა. უზმოდ არ ყოფნის გამო, თავაზიანად უარი ვუთხარი.

წირვის დასრულების შემდეგ, მრევლის წარმომადგენლებს გამოველაპარაკე. მითხრეს, რომ IPM Terminals-ს ამ სამლოცველოს დანგრევა უნდოდა. ყოფილმა მესაკუთრემ RAKIA-მ 2011 წელს მიმართა საქართველოს ეკონომიკის სამინისტროს და განიხილეს სამლოცველოსა და მასთან დაკავშირებული ქონების პრობლემა, რომელიც სახელმწიფო კონტროლის ქვეშ იყო და საქართველოს სამოციქულო მართლმადიდებელ ეკლესიას უნდა გადასცემოდა. მიწის ნაკვეთი სახელმწიფო საკუთრებაში 2011 წელს დარეგისტრირდა, თუმცა საქართველოს მართლმადიდებელი

ეკლესიის საკუთრებაში ჯერ არ იყო გადაცემული. შედეგად, IPM Terminals-ის პორტში შემოსვლიდან მალევე, დაიწყო საუბარი სამლოცველოს დანგრევაზე, რაზე მოლაპარაკებასაც კომპანია საქართველოს მართლმადიდებელი ეკლესიის მეთაურთან, სრულიად საქართველოს პატრიარქთან და ბიჭვინთისა და ცხუმ-აფხაზეთის მიტროპოლიტ ილია მეორესთან გეგმავდა. 2011 წელს სამლოცველოსკენ გადაადგილების დროს, მღვდელმა და მრევლმა აღმოაჩინეს ბარიკადი, რომელიც ბლოკავდა მანქანებს გადაადგილებას. კორპორაციამ შეიმუშავა სპეციალური სანებართვო სისტემა, რომელიც ხელს უშლიდა მრევლის წარმომადგენლებს სამლოცველოსკენ თავისუფლად გადაადგილებაში. სამლოცველოს გვერდით, ასევე განთავსებული იყო სამდივნო და ეპარქიის განვითარების ფონდი (<https://ghn.ge/news/58508>).

სამლოცველოს გადარჩენა შესაძლებელი გახდა მისი ტერიტორიის საქართველოს მართლმადიდებელი ეკლესიისათვის გადაცემით, თუმცა დამხმარე ნაგებობები ბარიერის მიღმა დარჩა, შეზღუდული წვდომით. წირვის შემდეგ ეკლესიიდან გამოსვლისთანავე, ხმამაღლა ვთქვი, რომ სალოცავი მყუდრო იყო. „მე მიყვარს აქ სიარული სიმყუდროვის გამო, ეს მადლიანი ადგილია“, - თქვა ხანდაზმულმა ქალმა და განაგრძო: "ეს ეკლესია დგას აქ ბოლო ოცი წელია". ვიკითხე, რატომ ჰქონდა ჯვარი ეკლესიის ეზოს მიღმა განთავსებულ ნაგებობას. მითხრეს, რომ როდესაც ეკლესიაში, ღვთისმსახურება აღევლინება, ეპისკოპოსი შედის იმ შენობაში, ეს მისი მოსასვენებელია და იქ შესვლის უფლება, ეპისკოპოსს აქვს.

პორტში ტვირთი ახალი მიღებული იყო და ხმაური არ წყდებოდა. ეკლესიას შემოვუარე და ორ მოხუც ქალთან ერთად ხიდისკენ დავბრუნდი. გამოვხატე ჩემი აღტაცება სალოცავის მიმართ. მათ მითხრეს, ადგილობრივებმა დიდი შრომა გასწიეს იმისთვის, რომ სამლოცველო არ დაენგრიათ. მითხრეს, რომ ეკლესია საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ აშენდა და ჩაფიქრებული იყო, როგორც მეზღვაურების სამლოცველო, რომლებიც იქ შედიოდნენ, პირჯვარს გადაიწერდნენ, ილოცებდნენ და ზღვაში გადოდნენ. ეს ადგილი ირგვლივ ღია იყო. მაშინ სხვა დრო იყო, ახლა სხვა დროა. ახლა პორტი კერძო საკუთრება გახდა, მეზღვაურს ზღვაში გასვლამდე სალოცავთან აღარავინ მიუშვებს, ყველაფერი შემოღობილია და განცალკევებულია.

როდესაც ახლანდელი მეპატრონე ნავსადგურში შევიდა, სამლოცველოს დანგრევა განიზრახა, მაგრამ ფოთისა და ხობის ეპარქიის ეპისკოპოსმა გრიგოლ ბერბიჭაშვილმა და ხალხმა უარი განუცხადა. ეს სამლოცველო იმ დროს არ ფუნქციონირებდა და იქ ვერავინ მიდიოდა. ეპისკოპოსმა კიდევ ერთხელ იბრძოლა ხიდის ასაგებად. ხიდი დაახლოებით ათი წლის წინ აშენდა, მოუხერხებელია, რთულია კიბეებზე ასვლა, მას აქვს ციცაბო საფეხურები და დახრილია, მაგრამ ჩვენი გოლგოთა ასეთია.

დასკვნა

ლიეპაიასა და ფოთში სივრცითი არეალების შესწავლისა და რიტმული მოძრაობის დროს, მქონდა განცდა, რომ ინფრასტრუქტურა ჰყვებოდა ამბებს, რომლებიც დაკავშირებული იყო სხვადასხვა პოლიტიკურ, იდეოლოგიურ და არქიტექტურულ გამოცდილებასთან. ეს იყო ამბები, რომლებიც არტიკულირდებოდნენ ხილვადობისა და ამოცნობის მორალურ-ემოციურ განზომილებებში.

ინფრასტრუქტურა, რომელიც ქალაქს ფუნქციას ანიჭებს, იდეოლოგიური მნიშვნელობის მატარებელია. სივრცისა და მეხსიერების კონსტრუქციის პროცესი, ძალაუფლების ლეგიტიმაციისა და მისი ამოცნობის პოლიტიკური პროცესის ნაწილია.

მიშელ ფუკომ ძალაუფლებების (ძალების) ურთიერთმიმართება შეისწავლა მისი რეზისტენტული და რეაქციული თავისებურებებით, რაც დააკავშირა სოციალურ ლეგიტიმაციასთან. ფუკო შენიშნავს, რომ ძალაუფლებაში, როგორც მოცემულობაში, იდეა, ძირითადი პრინციპები და მანიფესტაცია განსხვავებულია, თუმცა ის, რაც ძალაუფლებას აქცევს ფუნქციურ კონცეფციად არის ინდივიდებსა ან/და ჯგუფებს შორის ურთიერთობის მოწესრიგების უნარი, რა დროსაც დგება ძალაუფლების, როგორც გავლენის (Power over) ფუნქციური მნიშვნელობის მოთხოვნილება. გავლენა გულისხმობს ძალის დემონსტრირებას ერთი ინდივიდის ან/და ჯგუფის მიერ, მეორე ინდივიდზე ან/და ჯგუფზე (Foucault 1982: 786).

სოციალური ცვლილებები დაკავშირებულია ძალაუფლების რეზისტენტულობასთან და რეაქციულობასთან. ძალაუფლების პრაქტიკაში მატერიალიზება სივრცის ორგანიზებისა და ხილვადობის ხილულ და უხილავ განზომილებებს აკავშირებს ერთმანეთთან (იხ. Galvani and Pirazzoli 2013: 101).

ურბანული ინფრასტრუქტურა, სივრცეში ჰყვება იმ ადამიანების ისტორიებს, ვის მიერ და ვისთვისაც ის შეიქმნა. ეს ამბები არაა მხოლოდ ინფრასტრუქტურის

შექმნასთან და გამოყენებასთან დაკავშირებული, ისინი პრაქტიკაში სოციო-კულტურული რეფლექსიების ხლივადობას ახდენენ, რითაც ქალაქის იდენტობის აღქმა და ინტერპრეტაცია ხდება.

როდესაც არსებული სივრცე აღარ ერგება ძალაუფლების მოთხოვნილებებს, ძალაუფლება მმართველობის ხერხების მეშვეობით, საკუთარი საჭიროებიდან გამომდინარე, გარდაქმნის ინფრასტრუქტურას. ძალაუფლება არქიტექტურის მეშვეობით განადიდებს რეჟიმებს და გმობს მის საპირისპიროს (იხ. Galvani and Pirazzoli 2013: 102).

ადგილის შექმნა/ორგანიზება (Placemaking) ელიტური პრაქტიკის მემკვიდრეობითი პრივილეგიაა. კონსტრუირებული გარემო, სოციალური პროცესების იდენტობის, განსხვავებისა და დაპირისპირების სიმბოლოებს წარმოადგენს. დისკურსისა და რეპრეზენტაციის ფორმები განაპირობებენ სურვილის, განცდებისა და იდენტობის ფორმირებას. სიმართლის ეფექტი ფორმას აძლევს რეპრეზენტაციას, რის შედეგადაც, სოციალური კონსტრუქცია რეალური ხდება (იხ. Dovey 2002: 3-4).

ქ. დოუვისთვის ძალაუფლება შესაძლებლობაა უკეთესი გარემოს წარმოსადგენად, შესაქმნელად და საცხოვრებლად, რაც ვლინდება ძალაუფლების გამყარებაში (Empowerment), რადგან, როდესაც ხდება იმის თქმა, რომ რაღაცის/ვიღაცის ძალაუფლება გამყარდა, იგულისხმება, რომ მისი მოქმედების შესაძლებლობის არეალი გაიზარდა. არქიტექტურულად კონსტრუირებული გარემო მოიცავს ძალაუფლების შექმნის, ლეგიტიმაციისა და იდეოლოგიის წარმოების არეალს. იდეოლოგია, ისეთ მნიშვნელობათა ქსელთანაა დაკავშირებული როგორც კულტურა. იდეოლოგიის, როგორც ძალაუფლების მანევრირების არეალში კონსტრუირებული გარემოს ფორმირება მოქმედებისა და რეპრეზენტაციის თანადროული პროცესის არსებობას გულისხმობს, რის შედეგადაც მნიშვნელობების პრაქტიკაში პოვნა ხდება. სივრცეში ქცევა, მოქმედება, ყოველდღიურ ყოფაზეა დამოკიდებული, რაც სივრცის გამოყენების სოციალურ და ინფრასტრუქტურულ ასპექტებს ავლენს. ამ პროცესში, იდეოლოგიის რეპრეზენტაცია, არ წარმოადგენს

მხოლოდ რაღაცის წაკითხვას, ამოცნობას, არამედ იგი ფორმულირდება ხილვადი ინტერაქციის მეშვეობით (Dovey 2002: 45-51).

ფოთსა და ლიეპაიაში ჩატარებული ეთნოგრაფიული კვლევის შედეგად, ცხადი გახდა, რომ თანამედროვე ურბანულ ნეოლიბერალურ გარემოში ისტორიულად კონსტრუირებული არეალები სოციალურ მნიშვნელობებს ატარებენ. ჩემს მიერ ჩატარებული ეთნოგრაფიული კვლევა აჩვენებს, რომ ქალაქები ვარირებენ ერთი იდეოლოგიიდან და ეპოქიდან მეორეში (იხ. Prato and Pardo 2013: 97; 2018 b: 5), წარმოაჩენენ ურთიერთმიმართებას ხალხსა და სოციალურ ელიტას შორის, რომელიც 1990-იანი წლებიდან მოყოლებული, ურბანული ანთროპოლოგიის ერთ-ერთი მიმართულებაა (Pardo and Prato 2018a; Pardo and Prato 2018b: 6).

ფოთისა და ლიეპაიას ურბანულ ლანდშაფტში, მეხსიერებით გამყარებული იდეოლოგიების (ცარისტული, ეროვნული, საბჭოთა და ნეოლიბერალური) სივრცითი ხილვადობა რეფლექსირდება და ხდება ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული მორალურობის, სიამაყის, სირცხვილის, გაურკვევლობის განცდის მაპროვოცირებელი.

საბჭოთა კავშირის დაშლიდან რამდენიმე დეკადის გასვლის შემდეგ, ფოთისა და ლიეპაიას იდენტობა უკავშირდება ეროვნულ და ანტისაბჭოთა რიტორიკას. ცარისტული, საბჭოთა და ნეოლიბერალური რეჟიმების გამოცდილება და ტრანსფორმირება, ამ არეალებში, დაკავშირებული იყო/არის ვიზუალური წესრიგის დაფუძნებასთან და/ან მოშლასთან, რომელიც უბიძგებ(ს)და მის მაცხოვრებლებს სოციო-სივრცული წესრიგის გააზრებისაკენ. საბჭოთა სოციალიზმის პირობებში, იდეოლოგიური პროპაგანდა განსაზღვრავდა საჯარო სივრცის არქიტექტურულ და სოციალურ ხილვადობას. ადგილებმა და შენობებმა შეიძინეს ახალი მნიშვნელობები და ფუნქციები, რამდენადაც ისინი ექცეოდნენ მატერიალიზების სოციეტალურ ინტერესებისა და ნაციონალიზაციის პოლიტიკის გავლენის ქვეშ (იხ. Crowley and Reid 2022: 3-11).

პოსტსაბჭოთა პერიოდში, როდესაც ლატვიამ და საქართველომ დამოუკიდებლობა მოიპოვეს, საბჭოთა კომუნისტური პარტიის საჯარო ხილვადობა ურბანული პრაქტიკიდან გაქრა. ახალმა, ნეოლიბერალურმა იდეოლოგიამ დაიწყო

ეროვნული დისკურსის გამოყენება, ურბანული ხილვადობისა და სიმბოლური ლეგიტიმაციისათვის. ღირებულებათა ხილვადობა, ისტორიულ არეალებს რეგულარულად უცვლის მნიშვნელობებს, რადგან არქიტექტურულად კონსტრუირებულ სივრცეებს მისი მშენებლობის დაწყების მომენტიდანვე აქვთ იდეოლოგიური საწყისები, რომლის მეშვეობითაც პოლიტიკური აქტორები შლიან ან/და გადაწერენ მეხსიერებას (იხ. Lawson 2001: 28). ბრაიან ლოუსონმა არქიტექტურა შენობებს შეუპირისპირა და შენიშნა, რომ არქიტექტურა ნიშნებისა და ხელოვნების ერთობათა სისტემაა, რომელიც ფორმას აძლევს იდეებსა და სოციალურ რიტუალებს. რის შედეგადაც, ადამიანები „ჩვენ“ საზოგადოებაში ნიშნავენ ადგილს (Lawson 2001: 5).

ურბანული ხილვადობა მოიცავს სოციალურ ცნობადობას, რომელიც სპეციფიკურია და ემსახურება იდენტობის საჯარო სივრცეში დემარკაციას. სივრცითი და მეხსიერების კონსტრუირების მეშვეობით, ხილვადობის კატეგორიაში შემოდის სოციალური რეფლექსიები, რომელიც ლიეპაიასა და ფოთის მაცხოვრებლების მიერ განიმარტება როგორც ინფრასტრუქტურის მორალურ-ემოციური პატერნი. ისტორიული და ახლად მინიჭებული მნიშვნელობის მქონე ინფრასტრუქტურისადმი საჯარო წვდომა, გადაკვეთა, მოდიფიკაცია და ფორმის ცვლილება, დეკონსტრუქცია და შემოღობვა თანამედროვე პოსტსოციალისტური ურბანული ნეოლიბერალური წესრიგითაა მარკირებული, რომელიც იყენებს ამ ორი ქალაქის მეხსიერებასა და სივრცეში კონსტრუირებულ ინფრასტრუქტურას, რომ გადაწეროს საბჭოთა და პოსტსაბჭოთა ურბანული წესრიგი და მოერგოს ახალ, ეროვნულ დისკურსს, ძველი, პირველი ლატვიური და ქართული დემოკრატიული რესპუბლიკებისადმი სიმბოლური მიბმულობის ლეგიტიმაციის მეშვეობით. პოსტსაბჭოთა ურბანული დესტრუქცია და პრივატიზაციის ინტენსიური პროცესები, ლიეპაიასა და ფოთის საპორტო ქალაქებში განაპირობებს წვდომას მანამდე საჯაროდ მიჩნეულ (თუმცა საბჭოთა რეჟიმის მიერ ტოტალურად გაკონტროლებულ) არეალებზე.

სივრცისა და არქიტექტურული არეალის კონსტრუქცია ოფიციალური (ზემოდან-ქვემოთ) დაგეგმარების ინსტრუმენტია, რომელსაც ურბანული რეჟიმები სთავაზობენ ქალაქის მაცხოვრებლებს. მოსახლეობა მათ აღიქვამს სხვადასხვაგვარად, რაც დამოკიდებულია სოციალურ კეთილდღეობასა და იდეოლოგიაზე. კვლევაში

ურბანული ინფრასტრუქტურა პოსტსოციალისტური და ნეოლიბერალური ლიეპაიასა და ფოთის იდენტობის ფორმირების კოგნიტურ გამოხატულებას წარმოადგენენ, რაც მეხსიერებით გამყარებულ ემოციებში მატერიალიზდება და ანიჭებს ადგილს სოციალური განცდის მნიშვნელობას.

რამდენადაც, ურბანული სივრცის სოციალურ რეფლექსიას შევხვებით, არ უნდა დაგვავიწყდეს, რომ სივრცე, თავისთავად უკვე არის ლეგალური სისტემისა და იდეოლოგიური „ტრენდების“ ოფიციალური რეპრეზენტაციის ადგილი (Caivano and Morentín 1996: 514). ნეოლიბერალიზაციის შედეგად, ურბანული არეალებისთვის შეთავაზებული პოსტსოციალისტური ინფრასტრუქტურული ტრანსფორმაცია და არქიტექტურული მოდიფიკაცია მოიცავს საბაზრო პრინციპებზე დაფუძნებული ინსტიტუციების სიმბოლურ ლეგიტიმაციას. ამიტომ, მეხსიერებისა და სივრცის ხილვადი გადაწერის პროცესი, საჯარო რეფლექსიებისა და ყოველდღიური დისკუსიის ნაწილია. ადამიანების აღქმები, ქალაქის იერ-სახისა და არქიტექტურის ფუნქციური ცვალებადობის პროცესში, პოსტსოციალისტურ ფოთსა და ლიეპაიაში განსხვავებულია ოფიციალური აღქმებისაგან, რომელიც მიმდინარე იდეოლოგიური წესრიგის ნაწილია და თავადაა ინტერპრეტაციის ობიექტი. ქალაქის მმართველი ელიტა იყენებს, ქმნის და გარდაქმნის ყოფილი იმპერიული ძალების მიერ კონტროლირებად ურბანულ სივრცეებს, საბაზრო ეკონომიკაზე დაფუძნებულ გლობალური ეკონომიკისა და ბიზნესისათვის დაბალი გადასახადების მქონე არეალად. ქალაქის ინფრასტრუქტურის ტრანსფორმაცია-მოდიფიკაცია წარმოადგენს ინსტრუმენტს წარსული და მიმდინარე ურბანული რეჟიმების გადაფასებისათვის, მიმდინარე პროცესებისადმი მორალურ-ემოციური მნიშვნელობების მისანიჭებლად.

სადისერტაციო ნაშრომში ჩანს, რომ ტერმინი „ემოციურობა“, აერთიანებს ეთნოგრაფიულ მასალაზე დაფუძნებულ ისეთ ცნებებს, როგორცაა სიამაყე, სირცხვილი და გაურკვევლობა, რომელიც, ფოთისა და ლიეპაიას ურბანული ლანდშაფტის დახასიათების დროს, ინფორმანტების მიერ იყო დასახელებული. საკვლევი პროექტისთვის ტერმინების - სიამაყე, სირცხვილი და გაურკვევლობა, ეფექტურობას განსაზღვრავს მათი განმეორებითობა ინფორმანტების მიერ, ინფრასტრუქტურული ცვლილებების აღწერის დროს. ტერმინები მთხრობელების

მიერ, იმ განცდების აღწერს, რომლებიც ცვლილებებს, დესტრუქციას, მიტოვებას, პრივატიზებასა და განვითარების ნეოლიბერალურ (წარუმატებელ) პროცესთან არის დაკავშირებული. ფოთსა და ლიეპაიაში ტერიტორიული მიკუთვნებულობა დაკავშირებულია მეხსიერებასთან (წარსულის გამოცდილებასთან) და იდეოლოგიური ცვალებადობით გამოწვეულ დესტრუქციასთან და რესტრუქტურისაციასთან. წარსულის გამოცდილებასა და მომავლის განვითარებას შორის ნეოლიბერალური ურბანული რეჟიმის მიერ გავლებული საზღვრები, ეკონომიკური დაღმასვლა, ინფრასტრუქტურის მასიური მიტოვება და ახლებური მნიშვნელობების მინიჭება, რომელიც ურბანული არეალების მაცხოვრებლების თვალწინ მოხდა, სოციალური რეფლექსიებისა და ინტერპრეტირების მექანიზმს წარმოადგენს, რომელიც ქალაქების თანამედროვე ნეოლიბერალურ იდენტობას განსაზღვრავს.

ბიბლიოგრაფია

1. ადამია, ა. 1964. სიცოცხლე სჩქევს კოლხიდაში. კომუნისტი, ივლისი 27, 149(7522): 3
2. ასანიძე, ქ. 2010. მთავრობის მცდებისგანლობის მიუხედავად, კომპანიები ფოთის ინდუსტრიულ ზონაში საქმიანობის დაწყებისგან თავს იკავებენ. ბანკები და ფინანსები 2-8.06.2010, N 19, 13
1. ასლანიშვილი, ნ. 2008. ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის ეკონომიკური სასწაული. ბანკები და ფინანსები 30.04.2008, N 3, 16
2. ახალი კოლხეთი 1974. დაარსდა ფაზისის სახალხო აკადემია. 28.09.1975: 1
3. ახალი კოლხეთი 1984. ტიმ სევერინი ფოთში. 24.07.1984 N 89: 1
4. ახალგაზრდა კომუნისტი 1940. ფოთი კოლხიდის ქალაქი. 13.10.1940: 4
5. გვასალია, ი. 2006. ხელოსუფლება ფოთის პორტს ხელოვნურად აკოტრებს. ჯორჯიან თაიმსი, 4 ნოემბერი, N 18, 5
6. დარჩია, ბ.1998. ეს ტბა მართლა ოქროსია. სარბიელი 1998 124, 8
7. დონაძე, დ. 1993. ქალაქური მოაზიკა. ფოთის მოამბე 11.02.1993: 2
8. დუმბაძე, მ. 1957. დასავლეთ საქართველო მეცხრამეტე საუკუნის პირველ ნახევარში. საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის გამომცემლობა, თბილისი
9. ევგენიძე, ნ. 2015. საქართველო როგორც სატრანსპორტო დერეფანი. რადიო თავისუფლება. 21.10.2015 https://www.radiotavisupleba.ge/a/satransporto-derepani/27318773.html?fbclid=IwAR3zTYJ3MwWrJW_L8IYzce2XwPWw94NlyrPsn4XyYUgNBiP2rP3KdsenxfA
10. ვარდიანიშვილი, მ. 2011. თავისუფალი ეკონომიკური ზონა ეკონომიკური სასწაული, რომელიც არ მოხდა ნაცვლად იმისა, რომ გახდეს დუბაი, ფოთი სულ

უფრო მეტად იძირება უმუშევრობის და მოუგვარებელი ყოფითი პრობლემების
ჭაობში. ლიბერალი 21-27.03.2011, N 68, 32-37

11. კომახიძე, ბ. 2022. ფაზისის ურბანული ხილვადობა: მეხსიერების ტრანსფორმაცია
ქალაქ ფოთში. მასალები საქართველოს ეთნოგრაფიისათვის 3(29):133-155
12. კომახიძე, კ. 1958. მალთაყვა - მომავალი კურორტი. კომუნისტი. მაისი 14, 110
(11114)
13. კომუნისტი 1968 7.08. 183 (14179): 4
14. ლორთქიფანიძე, თ. 1939. აყვავებული კოლხიდის თეატრი. საბჭოთა ხელოვნება,
(1): 56-58
15. ლორთქიფანიძე, ო., მიქელაძე, თ. 1972. ფასისი ისტორიულ-არქეოლოგიური
შესწავლის პრობლემა. ჩიტაია გ. (რედ.) სამეცნიერო სესია მიძღვნილი ქალაქ
ფაზისის ლოკალიზაციის პრობლემისადმი, მოხსენებები. 17-36
16. მინდელი, ო. 1993. გადავაქციოთ ფოთელთა ზრუნვის საგნად. ფოთის მოამბე,
15.04.1993: 4
17. მიქავა, ა. 1963. ფოთი (მოკლე ნარკვევი). გამოცემა საბჭოთა საქართველო, თბილისი
18. მიშველაძე, მ. 2015. აი პი ემ ტერმინალსი ფოთის საზღვაო ნავსადგურს ანგრევს.
ვერსია, მაისი 13-15, 6
19. მოდებაძე, ქ. 2019. რატომ განადგურდა ფოთის უნიკალური გემთსაშენი ქარხანა.
თბილისელები აგვისტო 23 <http://old.tbiliselebi.ge/index.php?newsid=268456663>
20. ნაჭყებია, ნ. 1957. ფოთი ეკონომიკურ-გეოგრაფიული ნარკვევი. საქართველოს სსრ
პოლიტიკური და მეცნიერული ცოდნის გამავრცელებელი საზოგადოება.
თბილისი
21. ნადარაია, ნ. 2005. ფოთი - ღვთის ქალაქი, სადაც ყველა გზას დიდებულ ტაძართან
მიყვავართ. ცოტნიედელი, 1: 56-59
22. ნიკოლაძე, ნ. 1970. თხზულებანი. ტ. 6. თბილისი
23. ნუცუბიძე, ი. 1957. ოქტომბრის მზის ქვეშ განახლებული კოლხეთის მიწაზე.
ახალგაზრდა კომუნისტი 16.10.1957 N 129: 2

24. სალაყაია, ი. 2014. ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა - ოქროს საწყისის დასასრული. 31.03.2014, <http://liberali.ge/articles/view/3551/fotis-tavisufali--industriuli-zona---oqros-satsyisis-dasasruli>
25. სიმონიშვილი, ს., ჩოჩიშვილი, გ. 1995. ფოთის პორტის კარიბჭე-ვენებათაღელვის საგანი. ფოთის მოამბე N. 44, 1-3
26. ყაუხჩიშვილი, თ. 1957. სტრაბონის გეოგრაფია. თბილისი
27. შავლეიშვილი, ა., ნოდია, გ. 1963. ზღვისპირა კობტა ქალაქი. კომუნისტი 28.05. 1963, 124:3
28. ჩიტაია, გ. 2002. ფოთს ღვთისმშობელი იცავს. ფოთი
29. ჯანაშია, ე. 2012. ფოთის საკათედრო ტაძარს კურთხევამდე პრეზიდენტი გახსნის. რეზონანსი, 14.09.2012 (10):2
30. ჯანელიძე, ვ. 1973. „ფასისის ლოკალიზაციის გეოგრაფიული ასპექტები“. ჩიტაია გ. (რედ.) სამეცნიერო სესია მიძღვნილი ქალაქ ფასისის ლოკალიზაციის პრობლემისადმი, მოხსენებები. 5-16
31. Albu, O. B. and Costas, J. 2018. Thrice-born and in-between? Exploring the Différance between “At-home” ethnography and ethnography abroad. Journal of Organizational Ethnography 7(2):106-113 <https://doi.org/10.1108/JOE-07-2018-073>
32. Anderson, T. 2008. The many faces of uncertainty: getting at the anthropology of uncertainty. Creativity and Uncertainty: AAWP 1-11.
33. Ash, A. 2008. Collective Culture and Urban Public Space. City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action, 12(1):5-25
34. Assman, J. 1995. Collective Memory and Cultural Identity, New German Critique, 65:125-133
35. Asmann, A. 2006. Memory, Individual and Collective. Book chapter, in Goodin R. E., Tilly C. (eds.) The Oxford Handbook of Contextual Analysis, 210-224
36. Beall T. A., Tracy J. L. 2010. The Evolution of Pride and Shame in Press, In Workman, L., Reader, W. and Barkow, J. (Eds.) Cambridge Handbook of Evolutionary Perspectives on Human Behavior: 179-193

37. Bendixsen, S., Eriksen, T., H. 2018. Time and the Other: Waiting and Hope among Irregular Migrants. In Janeja M. K. and Bandak A. (eds.) *Ethnographies of Waiting*. London, Routledge 87-112. <https://doi.org/10.4324/9781003085317>
38. Benedict, R. 1974 [1946]. *The chrysanthemum and the sword: Patterns of Japanese culture*. Cleveland: Meridian Books
39. Bessire, L. 2010. A fieldnote on shame. *Anthropology Now*, 2 (2): 1-8.
40. Bilsel, C. 2017. "Architecture and the social framework of Memory: A postscript to Maurice Halbwachs' "Collective Memory". *ICONARP International Journal of Architecture and Planning*, 5(1):1-9 <https://doi.org/10.15320/ICONARP.2017.14>
41. Bloch, A. 2011. Emotion work, shame, and post-Soviet women entrepreneurs: Negotiating ideals of gender and labor in a global economy. *Identities*, 18(4):317-351 <https://doi.org/10.1080/1070289x.2011.654104>
42. Bohol, Å. 2003. The cultural nature of risk: Can there be an anthropology of uncertainty? *Ethnos* 68(2):159-178 DOI: <https://doi.org/10.1080/0014184032000097722>
43. Boyaren, J. 1994. Space, Time and the Politics of Memory. In Boyarin J. (ed.) *Remapping the Politics of Time and Space*, 1-37
44. Boyer, C. M. 1994. *The City of Collective Memory*. The MIT Press, Cambridge
45. Burawoy, M., Verdery, K. 2014. Introduction, In Burawoy M. & Verdery K. (eds.) *Uncertain Transition Ethnographies of Change in the Post-socialist World*. Rowman & Littlefield Publishers. Lanham Boulder New York Oxford: 1-18.
46. Brighenti A. M. 2010. *Visibility in Social Theory and Social Research*. Palgrave Macmillan
47. Burchardt, M. and Griera, M. D. M. 2020. Doing Religious Space in the Mediterranean City: Towards a Historical Sociology of Urban Religion. In S. Rau and J. Rüpke (eds.), *Religion and Urbanity Online*. Berlin: De Gruyter; <https://doi.org/10.1515/urbrel.13215539>; (accessed 3 January 2022).
48. Caivano, J. and Morentín, J. 1996. Semiotics of spatial configurations in architecture. In I. Rauch and G. Carr (Ed.), *Semiotics around the World: Synthesis in Diversity*. Berkeley 1994 (pp. 515-518).

49. Candea, M. 2019. *Comparison in Anthropology the Impossible Method*. Cambridge University Press
50. Crowley, D. and Reid S. E. 2002. Socialist Spaces: sites of everyday life in the Eastern Block. In Crowley D. and Reis S. E. (eds.), *Socialist sites of everyday life in the Eastern Block*. Berg editorial office, Oxford, 1-22
51. Demski, D. T. 2019. From military sites to exhibitionary arenas in Poland and Latvia, 2015-2019. *Český Lid*, 106 (4): 491-514 <https://doi.org/10.21104/cl.2019.4.04>
52. Doods, R. E. 1951. *The Greeks and the irrational*. Berkley, The University of California Press
53. Dovey, K. 2002. *Framing places, mediating power in the built environment*. Routledge
54. Diener, A. and Hagen, J. 2018. From socialist to post-socialist cities: Narrating the nation through urban space. *Nationalities Papers*, 41(4):487-514 <https://doi.org/10.1080/00905992.2013.768217>
55. Dimitrova, M. 2018. The Great Amber concert hall - a prominent feature of Liepaja in Latvia. Published Online <https://www.themayor.eu/en/a/view/the-great-amber-concert-hall-a-prominent-feature-of-liepaja-in-latvia-1253> (accessed 26.05.2023)
56. Dragadze, T. 1993. The domestication of religion under Soviet Communism. In C. M. Hann (ed.), *Socialism: Ideals, Ideologies, and Local Practice*. London: Routledge.
57. Dzenovska, D. 2018. *School of Europeanness Tolerance and Other Lessons in Political Liberalism in Latvia*. Cornell University Press Ithaca and London
58. Dzenovska, D. 2020. Emptiness: Capitalism without people in the Latvian countryside. *American Ethnologist*, 47(1): 10–26 DOI: 10.1111/amet.12867
59. Erriksen, T. H. 2018. *Boomtown, Runaway Globalisation on the Queensland Coast*. Pluto Press, London
60. Foucault, M. 1982. The Subject and Power. *Critical Inquiry*, 8(4): 777-795
61. Fukuyama, F. 1992. *The end of history and the last man*. New York: Free Press
62. Galvani, A. and Pirazzoli, R. 2013. The landscape as a symbol of power: the high/lower marker. In *Observatorio Medioambiental*, 99-126
63. Halbwachs, M. 1980. *The Collective Memory*

64. Halbwachs, M. 1992. *On Collective Memory*. The University of Chicago Press
65. Hobsbawm, E. 1983. Introduction: Inventing Traditions. Hobsbawm Erick, Ranger Terence (eds.). *The Invention of Tradition*. Cambridge University Press, 1-14
66. Hodson, R. 2007. Pride in task completion and organizational citizenship behavior: Evidence from the ethnographic literature *Work & Stress. An International Journal of Work, Health & Organisations*, 12(4): 307-321, DOI: [10.1080/02678379808256869](https://doi.org/10.1080/02678379808256869)
67. Humphrey, C. 2005. *Ideology in Infrastructure: Architecture ad Soviet Imagination*. Royal Anthropological Institute, 11: 39-58
68. Hoyle, B., S. 1989. The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples. *Geoforum* 20(4): 429-435
69. Hoyle, B. 2002. Fields of Tension: Development Dynamics at the Port-City Interface. in, Cesarani David (ed.) *Jewish Communities in Cosmopolitan Maritime Trading Centers*. Routledge: 12-30
70. Huuskonen, J. 2008. Urgent Call for International Support of ‘Center for Culture & Information “K@2” Liepajas Karosta. Published Online <https://www.pixelache.ac/posts/urgent-call-for-international-support-of-center-for-culture-information-k-2-liepajas-karosta> (accessed 23.01.2023)
71. Ingold, T. 2014. That’s Enough about Ethnography! *Hau: Journal of Ethnographic Theory*, 4(1): 383–395
72. Jerman, H. Hautaniemi, P. 2006. Introduction: Anthropological Perspectives on Social Memory. *Anthropological Yearbook of European Cultures*, 15: 1-7
73. Kastrel, T. 2017. *Seaport in the Baltic States. Flanders investment and Trade Market Survey, Lithuania*
74. Katz, T. 2010. City Memory, City History: Urban Nostalgia, The Colossus of New York, and Late Twentieth-Century Historical Fiction. *Contemporary Literature*, 51(4): 810-851
75. King, P. (ed.). 2008. *Karosta: Life After the USSR*. Ivory Tower Pictures. Movie
76. Kokot, W. 2008. Port Cities as Areas of Transition – Comparative Ethnographic Research, in Kokot W., Gandelsman-Trier M, Wildner K., Wonneberger A. (eds.) *Port Cities as Areas of Transition Ethnographic Perspectives*, 7-23

77. Komakhidze, B. 2021. Negotiating Urban Religious Space in Batumi: The Case of Catholics and Protestants. *New Diversities* 23(2):65-78
78. Komakhidze, B. 2022. The Visibility of Georgian Hagia Sophia: Urban Religious Transformation in Poti, Georgia. *Urbanities – Journal of Urban Ethnographies* 12(1):76-92
79. Kowalewski, M., 2018. Images and Spaces of Port Cities in Transition. *Space and Culture* 24(1): 1-13
80. Lawson, B. 2001. *The Language of Space*. Oxford: Architectural Press Anthropology. 19: 453-505.
81. Lefebvre, H. 1996. *Writing on Cities*. Blackwell Publisher
82. Lewis, M. 1995. Embarrassment: The Emotion of Self-Exposure Environment. In Tangrey J.P. Fischer K.W. (eds). *Self-conscious Emotions: The Psychology of Shame, Guilt Embarrassment and Pride*. Guilford Press, New York. 198-218
83. Low, S., 2017. *The Ethnography of Space and Place*. Routledge
84. Low, S. and Altman, I. 1992. Introduction, Place Attachment a conceptual inquiry. Low S. M., and Altman, I. (eds.) *Place Attachment*. Plenum Press, New York, 1-12
85. MacBrien, J. 2021. On shame. *American Ethnologist*, 48(4): 462–473. <https://doi.org/10.1111/amet.13033>
86. Mah, A. 2010. Memory, Uncertainty and Industrial Ruination: Walker Riverside, Newcastle upon Tyne. *International Journal of Urban and Regional Research* (34)2: 398-413 <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2010.00898.x>
87. Mains, D. 2007. Neoliberal times: Progress, boredom, and shame among young men in urban Ethiopia. *American Ethnologist*, 34(4):659-673 <https://doi.org/10.1525/ae.2007.34.4.659>
88. Malinowski, B. 2002 (1922). *Argonauts of the Western Pacific. An Account of Native Enterprise and Adventure in the Archipelagoes of Melanesian New Guinea*. London, Routledge
89. Malinowski, B. 2017 (1926). *Crime and Custom in Savage Society*. Routledge, London
90. Manfelde, A. 2017a. *Virsnieku sievas [The Officers' Wives]*. Latvia: Dienas Grāmata.

91. Manfelde, A. 2017b. Kurš no moms lidos? [Who Among us Will Fly?]. Latvia: Dienas Grāmata.
92. Meijl, T., V. 2008. Culture and Identity in Anthropology: Reflections on “Unity” and “Uncertainty” in the Dialogical Self. *International Journal for Dialogical Science* 3(1): 165-190
93. Müller, M. 2019. Goodbye, Postsocialism! *Europe-Asia Studies*, 71(4): 533-550
<https://doi.org/10.1080/09668136.2019.1578337>
94. Navaro-Yashin, Y. 2009. Affective spaces, melancholic objects: Ruination and the production of anthropological knowledge. *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 15(1): 1–18. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9655.2008.01527.x>
95. Newman, K. 1985. Urban Anthropology and The Deindustrialization Paradigm. *Urban Anthropology and Studies of Cultural Systems and World Economic Development. Declining Fortunes: Anthropological Perspectives on Deindustrialization* 14(1/3): 5-19.
96. Ozola, S. 2011. The Development of Industry and Jaunliepāja in the 19th Century. *Scientific Journal of Riga Technical University, Architecture and Urban Planning*, 5: 38-49.
97. Ozola, S. 2019. Architectural changes in Liepāja’s centre due to economic conditions and political ideology. *Society. Integration. Education. Proceedings of the International Scientific Conference*, 4: 483-505. [In Latvian] <https://doi.org/10.17770/sie2019vol4.3706>
98. Pardo, I. and Prato, G.B. 2018 a. Introduction: The Ethnography of Legitimacy and its Theoretical Ramification. In I. Pardo and G.B. Prato (eds.), *Ethnographers Debate Legitimacy; Special Issue of Urbanities- Journal of Urban Ethnography*, 8(1): 1-8
99. Pardo, I. and Prato, G. B. 2018 b. Introduction: Urban Ethnography. *Matters – Analytical Strength, theoretical value and significance to society*. In I. Pardo and G.P. Prato (eds.), *The Palgrave Handbook of Urban Ethnography*. New York: Palgrave Macmillan
100. Parsons, T. 1972. Culture and Social System Revisited. *Social Science Quarterly*, 53(2): 253-266
101. Pelkmans, M. 2013a. Ruins of Hope in a Kyrgyz Post-Industrial Wasteland. *Anthropology Today* (29)5: 17-21. <https://doi.org/10.1111/1467-8322.12060>

102. Pelkmans, M. 2013b. Outline for an ethnography of doubt. In Pelkmans, Mathijs (ed.) *Ethnographies of Doubt: Faith and Uncertainty in Contemporary Societies*. I.B. Tauris, London, 1-42.
103. Pelkmans, M. 2022. On the act of comparison an introduction. In the book Pelkmans M. (eds.) *How people Compare*. 1-21
104. Prato, G.B. and Pardo, I. 2013. Urban Anthropology. *Urbanities – Journal of Urban Ethnography*, 3(2): 80-110
105. Pullar, G. 1992. Ethnic Identity, Cultural Pride, and Generations of Baggage: A personal Experience. *Arctic Anthropology*, 29(2): 182-191
106. Ržepicka D., Ziemeļniece, A. 2017. Context of Trade Canal and Industrial Heritage in Liepāja. In *Environment, Technology. Resources*, Rezekne, Latvia Proceedings of the 11th International Scientific and Practical Conference, 1: 253-258
<http://dx.doi.org/10.17770/etr2017vol1.2649>
107. Salakantins, G. 2008. *Karosta Naval Port*. Talsu: Tipografija.
108. Steinvorth, U. 2016. *Pride and Authenticity*. Palgrave Macmillan
109. Scheve, C.V. and Slaby, J. 2019. Emotion, Emotion Concept. in Book chapter in Slaby J. and Scheve C. V. (eds.) *Routledge Studies in Affective Societies Key Concepts*, New York 42-51
110. Tiedens, L., Z., Linton, S. 2001. Judgment Under Emotional Certainty and Uncertainty: The Effects of Special Emotions on Information Processing. *Journal of Personality and Social Psychology* 81(6): 973-988. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.81.6.973>
111. Tregenna, F. 2013. A new theoretical analysis of deindustrialisation. *Cambridge Journal of Economics* (38): 1373–1390 <https://doi.org/10.1093/cje/bet029>
112. Usha, K., B. 2014. Social Consequences of Neoliberal Economic Crisis and Austerity Policy in the Baltic States. *International Studies* 51(1-4): 72–100.
<https://doi.org/10.1177/0020881717718006>
113. Vaccaro, I., Harper, K., Murray, S. 2016. The Anthropology of Postindustrialism *Ethnographies of Disconnection*. In Vaccaro, I., Harper, K., Murray, S. (eds.) *The Anthropology of Postindustrialism: Ethnographies of Disconnection*. Routledge: 1-21.

114. Vilke, H. 2021. No Direction Home? Anthropology in and of Norway Chapter in Bendixen Synnøve N.K. and Hviding Edward (eds.) Anthropology in Norway. The RAI series Sean Kingston Publishing, 42-59
115. Wetherell, M. Smith, L. Campbell, G. 2018. Introduction: Affective heritage practices. In Wetherell Margaret, Smith Laurajane, Campbell Gary (eds.). Emotion, Affective Practices and the past in the present, 6-38
116. Wonneberger, A. 2008. Notions on Community. Locality and Changing Space in the Dublin Docklands, in Kokot W., Gandelsman-Trier M., Wildner K., Wonneberger A. (eds.) Port Cities as Areas of Transition Ethnographic Perspectives, 47-74
117. Zigon, J. 2008. Morality: An anthropological perspective. London: Routledge <https://doi.org/10.4324/9781003086147>
118. <https://www.archdaily.com/777207/great-amber-concert-hall-volker-giencke> (accessed 16, May 2023)
119. <https://www.liepaja2027.lv/eng> (accessed 23.01.2023)
120. <https://liepaja-sez.lv/en> (accessed 23.01.2023)
121. <https://karostascietums.lv> (accessed 23.01.2023)
122. <https://liepaja.travel/en/see-and-do/karosta-and-independence-war-museum-2/>(accessed 23.01.2023)
123. <https://architecturecompetitions.com/warportmicrotecture/> (accessed 23.01.2023)
124. <https://architecturecompetitions.com/ghosttownchallenge/> (accessed 23.01.2023)
125. <https://architecturecompetitions.com/brutalistfacelift/> (accessed 23.01.2023)
126. https://www.baltictimes.com/reputation_of_investor_in_kv_v_liepajas_metalurgs_questio_ned_by_employees/ (accessed 4.03.2023)
127. <https://eng.lsm.lv/article/economy/economy/owners-mothball-liepaja-steelworks-plan-to-lay-off-300.a174227/> (accessed 4.03.2023)
128. <https://eng.lsm.lv/article/society/society/steel-workers-stage-protest-demanding-their-jobs-back.a167122/> (accessed 4.03.2023)
129. <https://eng.lsm.lv/article/economy/business/stalemate-at-the-steelworks-in-liepaja.a454047/> (accessed 4.03.2023)

130. <https://www.liepaja.lv/en/the-liepaja-industrial-park-an-opportunity-for-3-000-new-jobs/> (accessed 4.03.2023)
131. <https://lielaisdzintars.lv/lv/par-mums/koncertzale/apakslapa/lielais-dzintars> (accessed 26.05.2023)
132. <https://www.archdaily.com/777207/great-amber-concert-hall-volker-giencke> (accessed 26.05.2023)
133. <https://liepajaport.lv/sakums/> (accessed 17.05.2023)
134. <https://www.apmterminals.com/ka/poti/our-port/news/2021/210518-apm-terminal-poti-marks-its-10th-anniversary> (accessed 30.07.2023)
135. <https://www.interpressnews.ge/ka/article/337083-potis-meriam-sazgvao-navsadgurs-sasamartlo-dava-mougo/> (accessed 2.08.2023)
136. <https://ghn.ge/news/58508> (accessed 2.08.2023)
137. https://issuu.com/observer-diplomat/docs/diplomat_july_2023/s/28385490 (accessed 7.08.2023)
138. https://issuu.com/observer-diplomat/docs/diplomat_july_2023/s/28385490 (accessed 7.08.2023)

Ivane Javakhishvili Tbilisi State University

Faculty of Humanities

Institute of Ethnology-Anthropology

PHD Program in Anthropology

Boris Komakhidze

Post-Soviet Urban Transformation and Historical Memory Representation in
Georgia and Latvia (Poti and Liepāja)

The thesis has been submitted to obtain PhD degree in Anthropology

The supervisor: Rozeta Gujejani

TSU, associated professor

Tbilisi

2024