

Na początku 2016 roku nakładem wydawnictwa Fundacji Bęc Zmiana ukaże się książka Kacpra Pobłockiego *Kapitalizm. Historia krótkiego trwania*. Zapraszamy do przedpremierowej lektury jej fragmentu.

H
IT!



/// fot. Zouzou Wizman, flickr

Kacper Pobłocki

DELIRYCZNE *Lagos*

Próba nakreślenia przyszłości urbanizacji w Lagos była dla Rema Koolhaasa nostalgiczną wyprawą w poszukiwaniu utraconej przeszłości Nowego Jorku, dzięki której mógł oddać się doświadczeniu „koszmarnej rozkoszy” zachodniego miasta

W 1998 roku Rem Koolhaas, jeden z najbardziej znanych architektów na świecie, postanowił pojechać do nigeryjskiego Lagos. Jak sam mówił w filmie Bregtje van der Haak pt. *Lagos/Koolhaas*, było to wówczas „najbardziej niebezpieczne miasto na świecie. (...) obce i odległe, odcięte od globalnego systemu”. Jednocześnie prognozy sugerowały, że do roku 2015 jego populacja zwiększy się do 25 milionów, więc Lagos stanie się trzecim co do wielkości miastem świata. „Przeczuwaliśmy, że to będzie bardzo ważne miasto, ale nie było żadnych dostępnych informacji o tym, jak ono działa. Żadnego archiwum. Chcieliśmy być pierwszymi, którzy je zrozumiemy.”

Przygoda badawcza Koolhaasa była „wymuszonym spotkaniem” z miejscem, w którym wykuwał się model miasta przyszłości.

Dziś Lagos liczy 21 milionów mieszkańców, ale pod względem populacji jest „dopiero” jedenastym miastem na świecie – z podium wyparły go między innymi Dżakarta (30 milionów mieszkańców) i Seul (26 milionów). Najludniejszym ośrodkiem miejskim od lat pozostaje Tokio (obecnie 38 milionów mieszkańców). Proces eksplozji tak zwanych „megamiast” przerósł zatem oczekiwania nawet jednego z jego pierwszych proroków. Tym niemniej, między innymi dzięki Koolhaasowi Lagos

stało się „modelowym” miastem XXI wieku¹. „Język oraz wartości dyskursu architektonicznego”, twierdzi Koolhaas, „są boleśnie nieadekwatne do opisu obecnych wyzwań urbanizacji. Powielają obraz miasta zachodniego i chcą, aby każde miasto było interpretowane w jego kontekście – a każdą formę miejską, która do tego obrazu nie pasuje, odrzucają”². Stanowiące swoisty „szybkowar niedoboru, ogromnego bogactwa, presji rozbudowy, gorączki religijnej i eksplozji demograficznej Lagos wyhodowało formę miejskości, która jest »uporczywie elastyczna« (*resilient*), mocno osadzona w tym co materialne, zdecentralizowana i gęsta. Jest dziś prawdopodobnie najbardziej radykalnym z miast, a do tego takim, które działa”³.

Co więcej, to lagosiański model urbanizacji stanowi horyzont rozwoju miast Zachodu: „pisanie o mieście afrykańskim to pisanie o stanie przedśmiertnym takich miast jak Chicago, Londyn czy Los Angeles”⁴. O ile „śmierć miasta, czy też śmierć kapitalizmu, stanowiła długo oczekiwany punkt na horyzoncie”, tak „Lagos znajduje się dwadzieścia, pięćdziesiąt lub może nawet i sto lat przed innymi miastami niż te, których struktura wydaje nam się dziś znajoma”⁵. Frederic Jameson tak komentował wyniki jego badań w Lagos i chińskiej delcie Rzeki Perłowej: „tradycyjny, lub też modernistyczny, urbanizm umarł (...) Koolhaas zabiera nas w przyszłość (...). Pojawia się zatem pytanie: czy wyłania się przed nami nowa przestrzeń miejska? Co to wszystko oznacza dla ludzkiej psychiki, rzeczywistości społecznej i utopii?”⁶.

Uwagę Koolhaasa przykuła niemożliwość Lagos – miasto „tkwiło w stanie permanentnego bezruchu. To nie było miasto przepływow, ale permanentnego zakorkowania i przestojów”⁷. Zdawało się „działać”, pomimo że nie było, w przeciwieństwie do miast europejskich czy amerykańskich, w zasadzie w żaden sposób planowane czy odgórnie zarządzane. Było to możliwe dzięki, jak nazwał to Koolhaas, „czystej inteligencji samoorganizacji”. To, co na pierwszy rzut oka zdaje się być chaotyczne i przypadkowe, regulowane jest przez „widmowe prawo”, które stoi za „szeregiem złożonych struktur sieciowych”⁸. Jednym z jego ulubionych przykładów „samoistnego” funkcjonowania Lagos jest rzeczywistość zatłoczonych autostrad. „Gdy samochody stają w korku, do kierowców podbiega cała armia drobnych handlarzy, którzy oferują im różnorakie produkty. Autostrada na chwilę przeobraża się w bazar. W chwili gdy samochody ruszają, handlarze rozpierają się na pobocze, a jezdnią odzyskuje swą pierwotną, transportową funkcję. Stąd w tym zakorkowanym,

slimaczącym się mieście (*go-slow*) pojawia się przestrzeń dla „nieokreślonej przedsiębiorczości”⁹ – właśnie dzięki temu, że przestało ono działać tak, jak powinno funkcjonować zachodnie miasto.

Współczesna urbanizacja, twierdzi Koolhaas, „eksponuje to, co poprzednie pokolenia wolały trzymać w ukryciu: nowe struktury wyłaniają się jak sprężyny ze starego materaca”¹⁰. Podobnie wielkie wysypisko śmieci nie jest, według niego, wyłącznie miejscem, gdzie składa się niechciane odpadki (jak na Zachodzie), ale stanowi skomplikowany mikrokosmos, w którym zachodzi proces „sortowania, rozkładania na elementy, ponownego składania i recyklingu”. W działania te zaangażowanych jest wiele różnych grup społecznych. Ogromne lagosiańskie targowisko Alaba – największe w zachodniej Afryce, z obrotem sięgającym 2,8 miliardów dolarów rocznie – nie ma przy tym żadnych formalnych struktur i rozwijało się „oddolnie”. Osoby z nim związane stworzyły własny mikrosystem – w tym między innymi coś, co Koolhaas opisuje jako „osobny system sprawiedliwości”: własne sądy i nawet małe więzienie¹¹. W filmie dokumentalnym opisującym projekt architekta znajduje się bardzo wymowna scena, która ilustruje to, co zafascynowało Koolhaasa – przez jeden z bazarów, widziany z kadru z góry, powoli przejeżdża pociąg. Gdy lokomotywa zbliża się do ludzi, rozstępują się na chwilę na boki; tam, gdzie pociąg już przejechał, tory od razu zajmowane są przez kupujących i sprzedających. Miasto zdaje się być więc żywym, spontanicznym i niemalże myślącym organizmem, który funkcjonuje świetnie bez centralnego zarządzania¹². Stąd lekcja, jaką Koolhaas wyciągnął z Lagos, stanowiła „konfrontację z [jego własnym – przyp. KP] sceptycyzmem wobec możliwości, jakie daje planowanie przestrzenne”. Po konfrontacji z nigeryjskim modelem miasta doszedł do wniosku, że „samoorganizacja jest wpisana w model miasta zorganizowanego”. Dlatego też należy również na Zachodzie przywrócić planowaniu miast spontaniczność. Koolhaas uznał, że „nieformalność nie stanowi przeciwieństwa planowania, ale raczej je uzupełnia i wzbogaca”¹³.

Jak przyznał w jednym z wywiadów, architekt początkowo bał się wyjść z samochodu. Dlatego też chętnie korzystał z helikoptera użyczonego mu przez władze miasta. „To, co z perspektywy ulicy wydawało się być nagromadzeniem dysfunkcyjnych przemieszczeń, z lotu ptaka zamieniło się w imponujący taniec” wspomina Koolhaas¹⁴. Moment, w którym znalazł „klucz” do zrozumienia przestrzennej spójności Lagos, był jednocześnie



/// Kadr z filmu *Lagos/Koolhaas* w reżyserii Bregtje van der Haak

chwila, w której zdystansował się od jego codzienności. Jak przypomina Lorraine Daston, historyczka nauki, widok z lotu ptaka będący kwintesencją perspektywy „znikąd” jest tylko pozornie „obiektywny” – *de facto* stanowi zakamuflowaną perspektywę władzy¹⁵. James Scott nazwał to nawet „widzeniem jak państwo” będące dla niego kwintesencją modernizmu zarówno w architekturze i urbanistyce, jak i polityce czy ekonomii. To właśnie łączy pruską politykę leśną, logikę kolektywizacji rolnictwa w ZSRR, projekty rozwojowe w Tanzanii czy przebudowę Paryża przez Barona Haussmana – każda z tych przestrzeni wytwarzana jest „odgórnie”, a jej wewnętrzna spójność (czy też jej porządek) może być doceniony dopiero z lotu ptaka. „Nie da się przecenić roli samolotu w modernistycznej myśli oraz w planowaniu” – pisze Scott. To dzięki niemu społeczeństwo stało się „czytelne”. „Dzięki dobrodziejstwu dystansu, widok lotniczy przekształcał to, co mogło z perspektywy ulicy wydawać się chaotyczne, w symetrię wyższego porządku”¹⁶.

Koolhaasowska odgórna wizja oddolnej urbanizacji spotkała się z ostrą krytyką właśnie ze względu na swe odpolitycznienie. Matthew Gandy zauważył na przykład, że „traktując miasto jako żywą instalację

artystyczną lub porównując ją do neutralnej przestrzeni laboratorium badawczego, [Koolhaas] jednocześnie odhistoryzuje i odpolitycznia lagosiańskie doświadczenie miejskości”¹⁷. To, co zobaczył architekt, nie było spontanicznie pojawiającym się systemem, ale pozostałością po boomie z lat 70. oraz kryzysie, który nastąpił po nim. Szczątki „modernistycznej” struktury Lagos (m.in. autostrady) pochodzą właśnie ze „złotego” okresu lat 60. i 70., kiedy powstał tam pierwszy wieżowiec w Afryce, a ceny działek w mieście były porównywalne do tych w Nowym Jorku. Jednakże „połączenie bogactwa złóż ropy oraz rządów wąskiej elity doprowadziło do wyssania nigeryjskiej gospodarki z zasobów, ogromnej polaryzacji społecznej, hiperinflacji, upadku lokalnej waluty oraz deprecjacji eksportu – zarówno przemysłowego, jak i rolniczego”¹⁸. Podobnie jak Zambia, której gospodarka w latach 60. była uważana za „wschodzącą” i rokującą większe nadzieje niż ekonomia takich krajów jak Korea Południowa, Brazylia, Malezja czy Turcja¹⁹, Nigeria od tamtego czasu doświadczyła katastrofalnej zapaści gospodarczej. Głównym czynnikiem odpowiedzialnym za „nieformalność” przestrzeni Lagos jest ogromny dług Nigerii sięgający 75 proc. PKB i stanowiący dwukrotność rocznych zysków z eksportu. Nigeryjski rząd wydaje trzy razy więcej na obsługę długu niż na edukację i piętnaście razy tyle co na

¹ S. D. Kaplan, *What Makes Lagos a Model City*, „The New York Times”, 7 styczeń 2014.

² R. Koolhaas w: Matthew Gandy, *Learning from Lagos*, „New Left Review” 33 2005, s. 39–40.

³ R. Koolhaas i in., *Mutations*, Actar, 2000, s. 718.

⁴ Gandy, op.cit, s. 42.

⁵ Koolhaas i in., *Mutations*, op.cit, s. 719.

⁶ F. Jameson, *Future City*, „New Left Review” 21, 2003, s. 66–68.

⁷ Film van der Haak, *Lagos/Koolhaas*.

⁸ Ibid

⁹ Koolhaas i in., *Mutations*, op.cit. s. 685.

¹⁰ Jameson, op.cit, s. 73.

¹¹ Ibid., s. 702–706.

¹² Krytyka projektu Koolhaasa z perspektywy jego użycia wizualności, por. T. Hecker, *The Slum Pastoral: Helicopter Visibility and Koolhaas's Lagos*, „Space and Culture” 13, nr 3, 8 styczeń 2010, s. 256–69.

¹³ Film van der Haak, *Lagos/Koolhaas*.

¹⁴ K. Whiteman, *Lagos: A Cultural and Literary History*, Signal Books, Oxford 2012, s. 243.

¹⁵ L. Daston, *Objectivity and the escape from perspective*, „Social studies of science” 22, nr 4 (1992), s. 597–618.

¹⁶ J. C. Scott, *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, Yale agrarian studies, Yale University Press, New Haven 1998, s. 58.

¹⁷ Gandy, op.cit, s. 42.

¹⁸ Ibid., s. 45.

¹⁹ Ferguson, op.cit, s. 6.



/// Lagos, fot.noise64, flickr

służbę zdrowia. Aż 40 proc. długu jest przy tym wynikiem pożyczek, które zaciągnęli wojskowi dyktatorzy – znaczna część tych środków znalazła się na ich prywatnych kontach bankowych i nigdy nie została, wbrew oczekiwaniom, zainwestowana w rozwój lokalnej gospodarki²⁰.

Nie jest więc prawdą, że Lagos było, jak twierdzi Koolhaas, „odcięte od globalnego systemu”²¹. Nie da się zrozumieć jego współczesnego „chaosu” na przykład bez analizy tego, co dziennikarz Kaye Whitman nazywa „bergeryzacją” Lagos, czyli wpływu niemieckiej firmy budowlanej Julius Berger na politykę miasta. To właśnie Berger wybudował w 1990 roku ikoniczny most Third Mainland wijący się na długość dwunastu kilometrów i łączący wyspę Lagos z wybrzeżem, do dziś jeden z najdłuższych na świecie. Firma ta cieszyła się dużym zaufaniem rządu i niemalże całkowitą autonomią, a od roku 1965 ma bardzo duży wpływ na kształt Lagos²². Nieprawdą jest też, że Lagos nie ma swojego „archiwum”. Whiteman pokazuje niezbitnie, że lokalni pisarze, dziennikarze czy artyści pozostawili wspaniały materiał, z którego można budować teorię

Lagos²³. To, co obserwował Koolhaas, nie było przy tym niczym szczególnie nowym. Whiteman twierdzi nawet, że przestrzenna spójność miasta została w zasadzie ustanowiona w trakcie jednej burzliwej dekady w połowie XIX wieku²⁴.

Tam, gdzie Koolhaas widział samoorganizujący się system, ścierały się zatem siły polityczne i globalne konstelacje władzy. Nie każdy mógł tak po prostu handlować na ulicy: miasto było podzielone na strefy wpływów różnych mniej lub bardziej formalnych grup. Dostrzeżenie tego nie jest szczególnie trudne. Autorzy większości nawet dziennikarskich relacji ze współczesnych megamiast, takich jak chociażby świetna książka Suketu Mehty o Bombaju, szczegółowo pokazują, w jaki sposób „podobnie jak pokłady niskiego ciśnienia atmosferycznego półświatek natychmiast pojawia się wszędzie tam, skąd wycofuje się państwo: sądownictwo, osobista ochrona, przepływy kapitału”²⁵.

²³ Ibid., rozdz. 4, 5.

²⁴ Ibid., s. 13–19, 80.

²⁵ S. Mehta, *Maximum City: Bombay Lost and Found*, Penguin Books India, New York 2006, s. 195. Fragment przełożył autor. Dostępne jest również polskie tłumaczenie książki: S. Mehta, *Maximum City: Bombaj*, przełożyła M. Bręgiel-Benedyk, Wydawnictwo Namas, Warszawa 2011.

„Czarne kołnierzyki”, jak sami siebie nazywali lokalni mafiosi, stanowią jeden z najważniejszych czynników miastotwórczych we współczesnych metropoliach globalnego Południa, choć zupełnie nie pasują do koolhaasowskiej romantycznej wizji spontanicznej urbanizacji²⁶.

Co więcej, idąc tropem wyznaczonym przez Maxa Webera, autora najpopularniejszej definicji państwa jako instytucji posiadającej monopol na stosowanie środków przemocy, trzeba stwierdzić, że we współczesnych megamiastach granica między czarnymi a białymi kołnierzykami coraz mocniej się zaciera²⁷. Podatki ściągane z otwartych rynków oraz parkingów samochodowych to lwia część dochodu elit rządzących Lagos. Rywalizacja między władzą lokalną a federalną tłumaczy, zdaniem Laurenta Fourcharda, pojawienie się pozornie „nieformalnych” struktur. Brak inwestycji w infrastrukturę Lagos jest wynikiem między innymi faktu, iż stolicę Nigerii przeniesiono na północ do Abudży. Elity rządowe cały czas uważają Lagos za miasto „obce” – zarówno etnicznie, jak i politycznie, nienależące do ich sfery wpływów i zdominowane przez system klientelizmu opanowany przez elity z południowo-zachodniej części kraju. „Konflikty przestrzenne”, twierdzi Fourchard, „nie pojawiają się w analizie Koolhaasa, podobnie jak ogromny wpływ przedstawicieli rządowych oraz liderów partii politycznych na kształt przestrzeni miejskiej”. Lagos nie funkcjonuje samoistnie, lecz „działa” szczególnie dobrze dla tych, którzy są w stanie wyciągnąć zyski z użytkowania przestrzeni publicznej wedle skomplikowanej sieci powiązań między patronem a klientem²⁸.

Koolhaas próbował więc w pewnym sensie odnaleźć w Lagos coś, co zostało bezpowrotnie utracone w okcydentalnych miastach – spontaniczność, dynamizm, różnorodność, przedsiębiorczość czy indywidualizm. Mimo że tego rodzaju hasła zostały wymalowane na sztandarach tak zwanego nowego urbanizmu, czyli ruchu sprzeciwiającemu się bezdusznemu modernizmowi, to, jak pokazał na przykładzie Nowego Jorku lat 90. i 2000. Julian Brash, władze amerykańskich miast *de facto* realizowały wizję bardziej zbieżną z monolityczną urbanistyką spod egidy Le Corbusiera czy Roberta Mosesa²⁹. Koolhaas w swoim retroaktywnym „manifestie” dla Manhattanu wyróżnia dwie cechy stanowiące o wyjątkowości Nowego Jorku: gęstość i różnorodność³⁰. Gdy pisze o wieżowcach, rozumie je jako antytezę modernistycznego strefowania,

²⁶ A. Simone, *City Life from Jakarta to Dakar*, Routledge, New York 2010, s. 76–89.

²⁷ Najlepiej widać to na przykładzie pakistańskiego Karaczi. Por. S. Inskip, *Instant City: Life and Death in Karachi*, Penguin, Londyn 2011, s. 101–108, L. Gayer, *Karachi: Ordered Disorder and the Struggle for the City*, C. Hurst & CO, Publishers, Limited, 2014, s. 49–51, 134–138.

²⁸ L. Fourchard, *Lagos, Koolhaas and Partisan Politics in Nigeria*, „International Journal of Urban and Regional Research” 35, nr 1, styczeń 2011, s. 76–89.

²⁹ J. Brash, *Bloomberg's New York Class and Governance in the Luxury City*, University of Georgia Press, Ateny 2011, s. 290.

³⁰ R. Koolhaas, *Deliryczny Nowy Jork. Retroaktywny manifest dla Manhattanu*, przełożył D. Żukowski, Karakter, Kraków 2013, s. 10, 140.

czyli praktyki, która przypisywała jednemu miejscu jedną funkcję. Wieżowiec to dla niego metoda „tworzenia wielu dziewiczych przestrzeni w jednym miejscu”, przez co „jest czynnikiem destabilizacji przestrzeni miejskiej – zapowiada nieustanną programową niestabilność”³¹. Jako że Nowy Jork u progu XXI wieku nie był już ani gęsty, ani różnorodny, Koolhaas wybrał się w wyprawę do egzotycznej i niebezpiecznej podróży, aby znaleźć dowody na to, że są to właśnie dwie konstytutywne cechy życia w wielkim mieście.

Szukanie przyszłości urbanizacji w Lagos było zatem dla Koolhaasa w zasadzie nostalgiczną wyprawą w poszukiwaniu utraconej przeszłości Nowego Jorku, dzięki której mógł doświadczyć tego, co geograf Andy Merrifield nazwał „koszmarną rozkoszą” (*dreadful delight*) miejskości³². „Koszmarna rozkosz” to doświadczenie towarzyszące uczestnictwu w życiu miasta Zachodu, jego zdaniem po raz pierwszy opisane przez Dantego – wyprawa do swoistego piekła, w którym jednakże można oddychać „wolnym” powietrzem. Tak właśnie funkcjonowały europejskie miasta kupieckie w dobie feudalizmu – były one nie tylko niehigieniczne, ale wręcz stanowiły demograficzne „czarne dziury”, w tym sensie, że były w stanie utrzymać się demograficznie wyłącznie dzięki kolejnym rzeszom przybywających do nich migrantów (dopiero w XIX wieku miasta w Europie zaczęły się samoistnie reprodukować, czyli liczba urodzeń zaczęła przekraczać w nich liczbę zgonów). Jednocześnie, ze względu na fakt, że patrycjusze w sensie prawnym pozostawali częściowo poza feudalnymi relacjami władzy, często mówiono, że „miejskie powietrze czyni ludzi wolnymi”. Usilnie więc poszukując „inności” i alternatywny dla bezdusznego, jego zdaniem, zachodniego modernizmu, Koolhaas tak naprawdę wrócił z wyprawy do Lagos, jedynie utwierdzając się w przekonaniu o uniwersalności zachodniego modelu miasta, w którym głównym czynnikiem miastotwórczym są przedsiębiorcze jednostki. Bez względu na fakt, czy są to kupcy z włoskich państw-miast czy też uliczni sprzedawcy ze współczesnego Lagos.

Kacper Pobłocki (1980) – antropolog, pracuje w UAM w Poznaniu oraz w EUROREGU w Uniwersytecie Warszawskim. Zajmuje się globalną i historyczną analizą związku między rozwojem gospodarczym a urbanizacją. Absolwent University College Utrecht, Central European University w Budapeszcie oraz Center for Place, Culture and Politics na nowojorskim CUNY. Współautor książki *Anty-bezradnik przestrzenny* (2013). W latach 2009–2014 wspomagał powstanie i rozwój ruchów miejskich w Polsce.

³¹ Ibid., s. 96.

³² A. Merrifield, *Dialectical Urbanism: Social Struggles in the Capitalist City*, Monthly Review Press, New York 2002, s. 16.

²⁰ Gandy, op.cit, s. 48.

²¹ van der Haak, *Lagos/Koolhaas*.

²² Whiteman, op.cit, s. 57, 80.