

Hi ha una òbvia i molesta inadequació dels mots i dels valors fixats en el discurs arquitectònic actual quan pretén descriure la ciutat en totes les seves manifestacions. Aquesta incapacitat per interpretar la ciutat tal com ara s'està constituint a si mateixa, perpetua una imatge essencialment occidental; subconscientment insisteix a fer que qualsevol ciutat, sigui allà on sigui, s'interpreti a partir d'aquesta imatge. Fa quatre anys vaig anar a l'Àfrica amb la intenció específica d'investigar i entendre Lagos. Llavors era extraordinàriament difícil accedir a informació sobre Nigèria des de l'exterior. La imatge, de fora estant, era la d'un país abstracte amb una única ciutat notòria, i també extremadament perillosa. La motivació per a anar-hi responia en part a la voluntat de posar en qüestió aquesta fixació de la ciutat des de la perspectiva occidental, però també provenia del fet que Lagos dins de quinze anys serà la tercera ciutat del món en nombre d'habitants, amb una població de 24 milions. A aquesta enorme grandària, s'hi afegeixen unes condicions urbanes infrafuncionals.

La presa de contacte amb la ciutat es va esdevenir al Meridian, un hotel edificat els anys seixanta amb una complexitat i una intensitat que hom no espera trobar, per dir-ho així, en una ciutat del Tercer Món. Era un indret de comerciants no gaire escrupolosos. A cada taula es discutien transaccions que, per regla general, es resolien amb diners; i els diners nigerians ja eren en si un fenomen interessant per tal com la més petita transacció exigia unes quantitats ingents de paper, de l'ordre de diversos metres cúbics. Comptar diners era una de les tasques diàries; els bitllets, però, eren tan vells, que es desfeien a les mans com si tota la història de Nigèria estigués encarnada en la seva moneda.

Atesa la densitat fora mida de rumors sobre els perills de Lagos, el nostre primer contacte amb la ciutat es va produir des d'un punt de vista en moviment (des d'algun mitjà de transport). Això, en certa manera, suposava restringir el contacte amb la ciutat al «primer pla» o pla aparent. I en aquella època Lagos posseïa un primer pla extraordinàriament dens. Sens dubte, aquesta fou la raó per la qual l'enorme profunditat de la ciutat va trigar prou de temps a fer-se palesa. La primera impressió de Lagos era d'una violència apocalíptica. Semblava que la ciutat fos un immens contenidor de deixalles. Resultava molt difícil de distingir fins a quin punt allò era un desastre real, o bé una representació del desastre; on acabava aquesta imatge aparent i on començava el fons de realitat. L'urbanista europeu G. Dioxiadis feia anys havia dut a terme un diagrama sobre el funcionament del sistema circulatori de Lagos, en el qual el gruix de les venes indicava la intensitat del trànsit. El plànol comprèn la part nord de la ciutat i els ponts que duen a l'illa de Lagos. De fet, però, un diagrama de fluxos és una representació totalment inadequada perquè el tret que més caracteritza Lagos és la immobilitat: un sistema de desplaçament lent, barreja de trànsit rodat i a peu que captura la ciutat i en fa un espai que no és pas de fluxos sinó de congestió permanent. D'acord amb aquest fenomen, la meua primera hipòtesi, ja desmarcada de la impressió inicial, consisteix a descriure Lagos com una «zona de fricció». La coincidència d'un gran nombre d'autopistes, a tots dos costats de les quals es representa una mena de drama urbà, crea una extraordinària zona de friccions visibles entre distintes categories d'habitants, amb una aparença de crisi perpètua i amb uns mecanismes de distribució en la seva forma més dràstica i brutal. Aquesta zona de fricció sembla culminar en un laberint fet a posta d'infraestructura morta i en desús. Perdre-s'hi amb el cotxe, en aquest laberint, vol dir trobar-se de seguida

davant la possibilitat que l'automòbil sigui desballestat i prematurament reciclat. L'espai de circulació també ho és de desballestament, i els ponts de les autopistes fan de tapadores de les activitats més diverses. Són indrets especialment atractius i colpidors per al nouvingut, i per això no és pas difícil caure en la temptació de novel·lar-ne els perills i els avalots: cotxes esquarterats, víctimes reciclades, *gangsters* crucificats... en una recerca del cantó positiu d'aquesta intensitat.

Tanmateix, no estàvem del tot convençuts de la certitud d'aquella història i vam mirar d'esbrinar-la millor. Durant la segona o la tercera visita, vam sortir del cotxe i vam començar a descobrir que allò que ens semblava totalment aleatori i improvisat incloïa unes xarxes molt elaborades d'organització. Aquelles àrees que de primer semblaven tràgiques manifestacions de vida urbana degradada en realitat eren zones intensament emancipatòries per tal com hi tenien lloc moltes de les activitats a què es dedicava la població recent de Lagos. A les fotografies que en vam treure apareix una zona decrepita i pel que sembla abandonada, on, si s'hi mira bé, enmig del que podrien semblar deixalles aleatòries distingim grups de coses de colors similars que corresponen a materials triats i amuntegats. Així doncs, allò que hi veiem, a les fotografies, més que no un abocador incontrolat de deixalles, és un procés de classificació i de reciclatge potencial. Sota el viaducte, damunt la brossa, es desplega una activitat contínua. Alguns dels elements són triats i transformats per a una segona vida, com ara alguna mena de primitiu aparell electrònic o de comunicació. D'aquesta manera, en una cruïlla d'autopistes amb aspecte d'estar totalment abandonada es podia dibuixar un mapa acurat —això vam fer— del funcionament i les activitats de transformació que tenien lloc a ran de terra. D'aquí, la primera lliçó exemplar: una ciutat aparentment caòtica pot organitzar unes transformacions eficients de residus mitjançant un procés altament estructurat; així doncs, encara que no sigui evident, es tracta d'una comunitat amb un grau elevat de planificació.

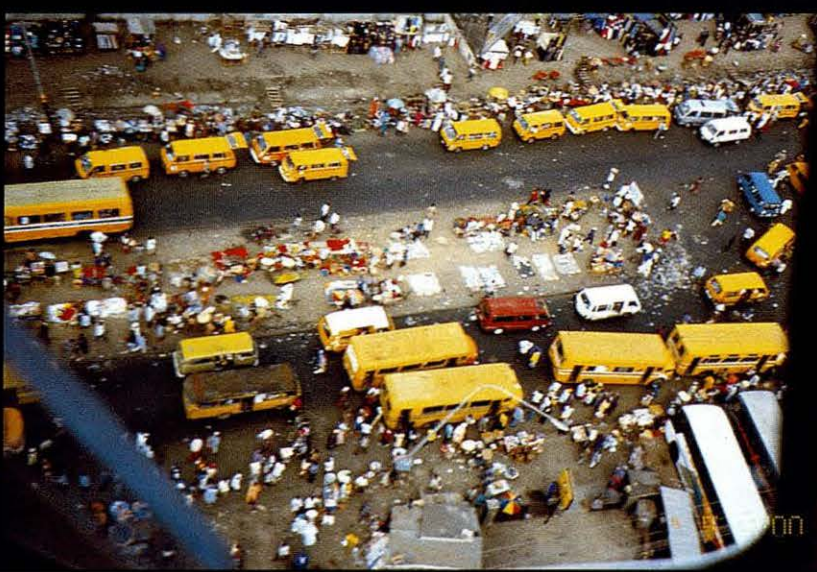
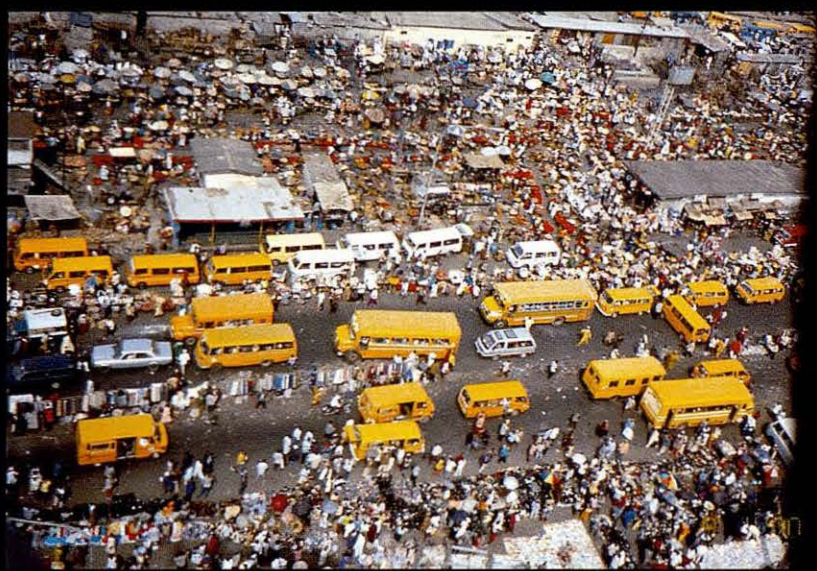
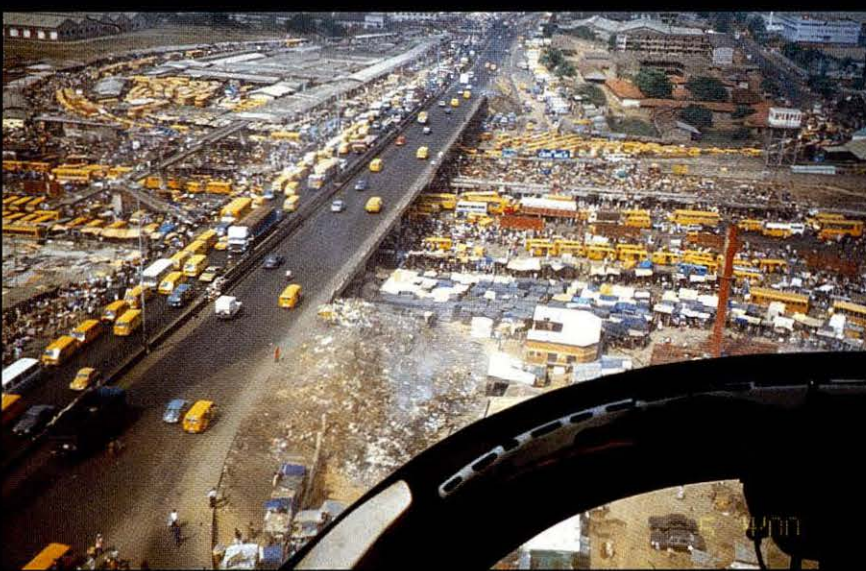
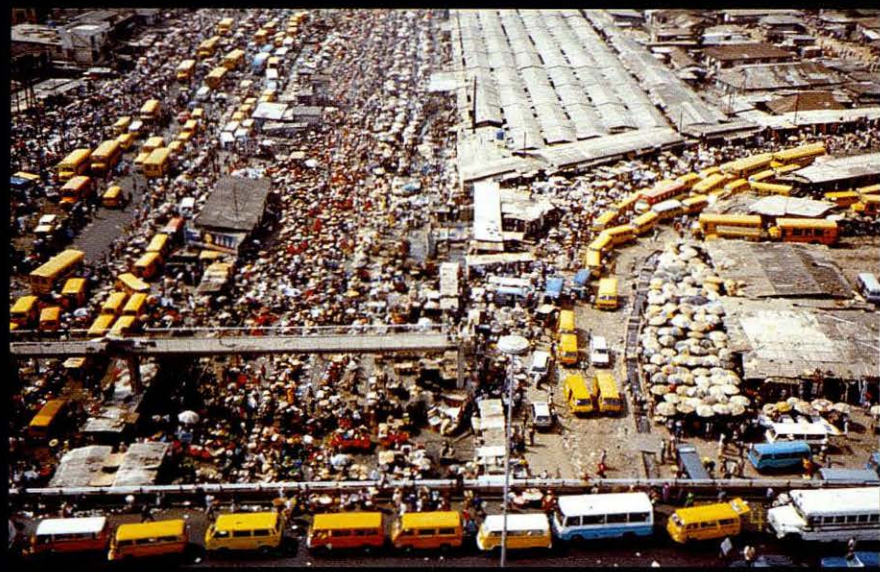
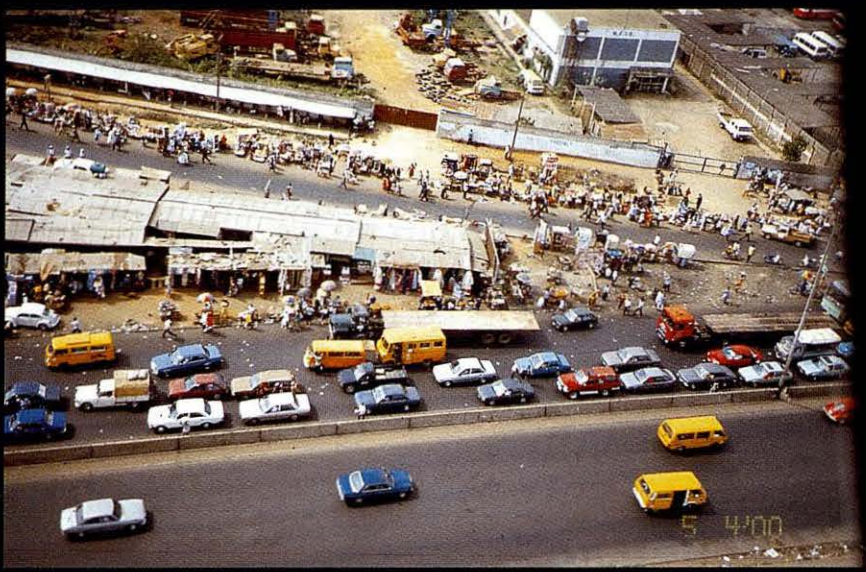
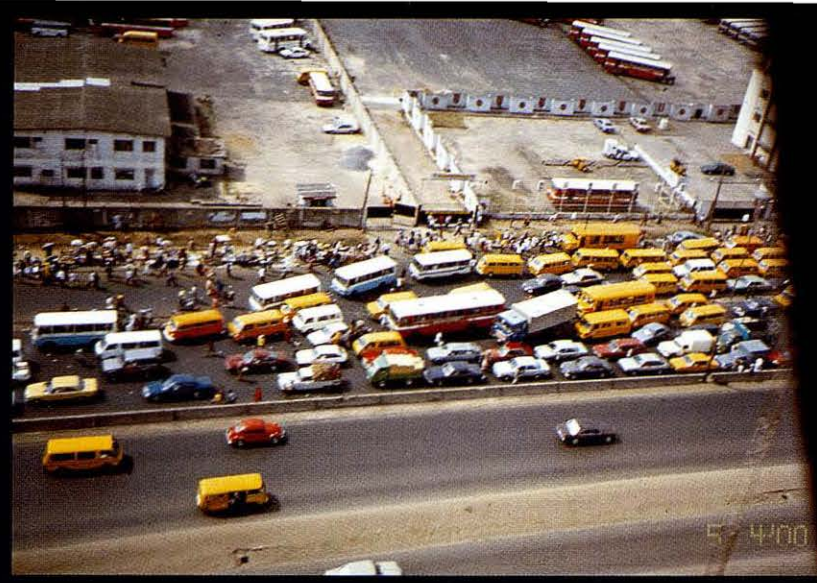
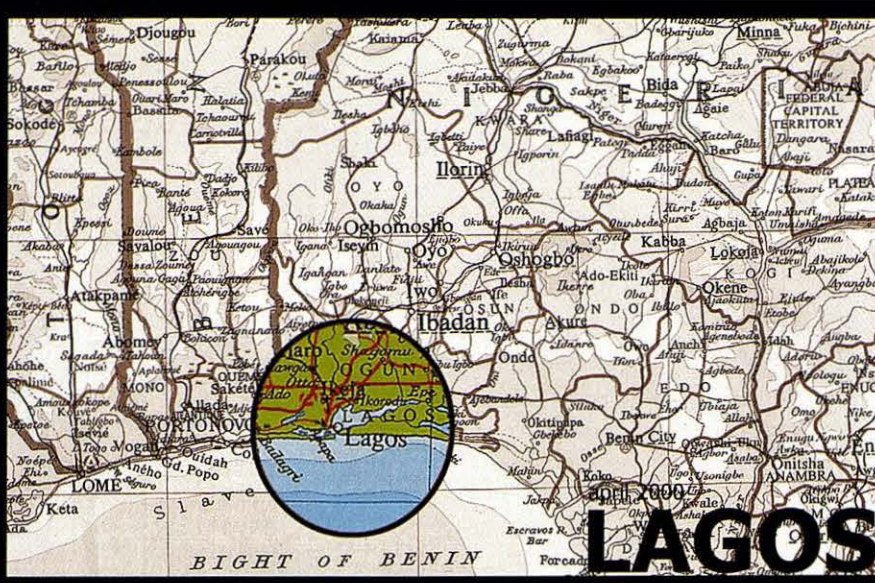
Quan vam poder llogar un helicòpter i allunyar-nos del primer pla de la realitat, vam comprovar que, en efecte, hi havia un altre Lagos molt menys improvisat i caòtic, i que la insistència inicial en els aspectes aparentment informals era prematura i equivocada. Des de l'aire, allò que semblaven munts de deixalles cremant, resulta que eren un poble o una petita ciutat on estaven tractant una enorme quantitat de troncs per obtenir-ne fusta i que cremaven les serradures sobrants. El volum de troncs manipulats en aquesta ciutat-factoria era d'una magnitud increïble, cosa que implica una organització clara i una gran determinació. Aquests processos s'esdevenen a escales gairebé inimaginables en qualsevol altra ciutat i en si mateixos constitueixen una mostra de com podrà funcionar Lagos quan esdevingui la tercera metròpolis del món, una ciutat de fenòmens incontinguts que tenen lloc a ran de terra, i que no pas per això són menys organitzats o pensats. Cadascun d'aquests processos constitueix una entitat que és gairebé un enclavament administratiu, fins a cert punt un autogovern amb una legislació estricta pel que fa a elements específics.

Quan sobrevolem la ciutat, veiem, doncs, que en realitat no hi ha res d'abandonat. Un nus d'autopista es pot transformar en un mercat de cotxes de segona mà eficaç i competent sense, d'altra banda, deixar d'absorbir intensitats increïbles de trànsit. En particular, el nus d'Oshodi, l'encreuament de carreteres i autopistes més important de Lagos, absorbeix la més gran densitat de persones i de trànsit de vehicles en permanent desplaçament lent i (integrats) que he vist mai. Tot i que es pot interpretar com una situació cons-

tant de col·lapse, també es pot veure com una situació amb una enginyeria precisa en la qual el desplaçament lent té per si mateix una funció i genera un espai entre vehicles que és ocupat per comerciants. Les vies del tren, encara en funcionament, estan cobertes per una massa de gent distribuïda en grups que, per descomptat, es dediquen al comerç de manera eficaç. Un altre cop, rere l'aparent improvisació hi ha una sistemàtica estratificació en la qual es produeix el gran volum de transaccions que, en certa manera, permet que Lagos sobrevisqui. La pobresa, que per descomptat hi és un problema endèmic, provoca aquesta mena d'ordre, d'intersecció d'elements i de confrontació mútua que, més que no impossibilitar, fa possible la continuïtat d'aquesta forma de funcionament. Condicions que semblen extremes resulta que responen a una organització comercial estructurada entre compradors, usuaris i venedors. Quan s'estudia aquest tipus de moviments, hom s'adona que, en definitiva, i encara que a ran de terra res no sembli organitzat ni projectat a la manera de l'urbanisme tradicional, hi ha un model que funciona tal com ha estat pensat.

Alaba és un mercat d'electrònica a la perifèria de Lagos on els elements s'amunteguen amb el mateix ordre que hi hauria en un abocador de productes electrònics. S'hi venen productes nous i de segona mà. L'escala del mercat és extraordinària: prop de cinquanta mil comerciants i uns dos-cents mil visitants en qualsevol moment del dia. Cada parada disposa d'un aparell de comunicació que consisteix en una gran antena, que pot arribar a trenta metres d'altura, que permet d'estar en contacte amb la resta del món. El poder econòmic d'aquest indret és extraordinari, així com la seva autonomia. Té jutjat i presó propis que resolen amb diligència els casos d'infracció o conflicte. D'aquesta manera, s'assegura la qualitat dels productes i la seguretat de les transaccions, ja que per a la reputació del mercat és essencial que l'autenticitat de les marques estigui garantida. Així doncs, al contrari del que es podria deduir per l'aspecte, aquí no hi ha ni pirateria ni falsificacions. D'altra banda, aquest mercat és el més gran importador d'electrònica de l'Àfrica oriental. Manté un sistema permanent d'una dotzena d'*scouts* que volen de Lagos a Dubai, Singapur, Moscou, Nova Delhi, a la recerca del més petit senyal de crisi o d'abaratiment del mercat per tal d'aprofitar-se'n modificant sistemàticament els volums d'importació. El volum de la importació d'electrònica queda reflectit fins i tot en els plans de vols de Nigeria Airways, on comprovem que hi ha una preferència inusual i molt marcada per destinacions com són ara els països àrabs, l'Índia, Bombay o Seül, en comptes de les habituals ciutats d'Europa i Amèrica.

Aquesta mena d'espais que conformen les grans entitats autoorganitzades a Lagos conviu amb projectes d'habitatge enormes, molts dels quals estan subvencionats per altres països. Hi ha zones residencials homogènies que estan extraordinàriament militaritzades, fins al punt que es poden considerar autèntics enclavaments militars. Aquests projectes són l'exemple que l'interès d'aquestes ciutats que no són a Occident però que estan basades en models occidentals rau en el fet que són la mostra irònica que l'arquitectura moderna floreix en qualsevol lloc tret del lloc on es va inventar. A l'Àsia s'ha demostrat espontàniament i de forma generalitzada que allò que els blocs d'habitatges de gran altura necessitaven era el confucianisme i els seus valors associats. A l'Àfrica, l'elasticitat i el domini de la zona de fricció ha absorbit àvidament l'espai indefinit entre volums, el qual sempre ha estat un espai de flux per a l'arquitectura moderna.





LAGOS

Il y a une évidente et fâcheuse inadéquation entre les mots et les valeurs fixés dans le discours architectural actuel lorsqu'il s'agit de décrire la ville dans toutes ses manifestations. Cette incapacité à interpréter la ville telle qu'elle est elle-même en train de se constituer sous nos yeux perpétue une image essentiellement occidentale et insiste, dans notre subconscient, sur le fait que toute ville, où qu'elle soit située, devrait être interprétée sous ce prisme. Il y a quatre ans, je suis allé en Afrique avec l'intention spécifique d'étudier et de comprendre la ville de Lagos. A cette époque, il était extraordinairement difficile d'accéder, depuis l'extérieur, à n'importe quel type d'information concernant le Nigeria. Du dehors, l'image était celle d'un pays abstrait ayant une seule ville remarquable et terriblement dangereuse. La raison pour laquelle je souhaitais y aller tenait en partie à ma volonté de remettre en question cette idée fixe de la ville vue dans la perspective occidentale ; mais elle venait aussi du fait que, d'ici une quinzaine d'années, Lagos sera, avec vingt-quatre millions d'habitants, la troisième ville du monde par sa population. A cette taille énorme s'ajoute dès aujourd'hui des conditions urbaines infra-fonctionnelles.

La prise de contact avec la ville s'est faite à l'hôtel Méridien. Il s'agit d'un immeuble qui a été construit dans les années soixante-dix et qui a une complexité et une intensité que l'on ne s'attend pas à trouver, pourrait-on dire, dans une ville du Tiers-monde. L'hôtel était le repère de commerçants peu scrupuleux. A chaque table du restaurant, des transactions avaient lieu qui, en général, étaient en rapport avec l'argent. Or, l'argent nigérian était déjà en lui-même un phénomène intéressant, parce que la plus petite transaction exigeait d'énormes quantités de papier, de l'ordre de plusieurs mètres cubes. Compter l'argent constituait ainsi une des tâches quotidiennes, mais les billets étaient si vieux qu'ils se défaisaient dans la main, comme si l'histoire complète du Nigeria était incarnée dans sa monnaie.

Étant donné les rumeurs de toute sorte qui circulent sur les dangers que présente Lagos, notre premier contact avec la ville a eu lieu en mouvement, grâce à un moyen de transport—. Cela impliquait, dans une certaine mesure, un contact limité au « premier plan », ou plan apparent. A cette époque, Lagos jouissait d'un premier plan extraordinairement dense. C'est sans aucun doute la raison pour laquelle l'énorme profondeur de la ville a tardé un certain temps à se manifester. Notre première impression de la métropole nigériane était celle d'une violence apocalyptique. Elle avait l'air d'un énorme conteneur de détritrus. Il était très difficile de distinguer jusqu'à quel point il s'agissait d'un désastre réel ou bien d'une représentation du désastre, où se terminait cette image apparente et où commençait le fond de la réalité. L'urbaniste européen G. Dioxiadis avait réalisé, des années auparavant, un diagramme sur le fonctionnement du système circulatoire de Lagos, dans lequel l'épaisseur des veines montrait l'intensité du trafic. Le plan comprend la partie nord de la ville et les ponts qui conduisent à l'île de Lagos. Mais, de fait, un diagramme des flux est une représentation absolument inadéquate parce que ce qui caractérise la ville de Lagos, c'est l'immobilité : un système de déplacement lent, mélange de transit automobile et piétonnier, qui prend la ville en otage et la transforme en un espace qui n'est plus marqué par le flux mais par la congestion permanente. En rapport avec ce phénomène, ma première hypothèse, déjà détachée de cette impression initiale, consistait à décrire Lagos comme une « zone de frictions ». La confluence d'un grand nombre d'autoroutes, en bordure desquelles une sorte de drame urbain est représenté, crée une extraordinaire zone de frictions visibles chez différentes catégories d'habitants, avec une apparence de crise perpétuelle, avec des mécanismes de distribution dans leur forme la plus drastique et la plus brutale. Cette zone de frictions paraît culminer dans un labyrinthe délibéré d'infrastructures mortes et abandonnées. Se perdre en voiture dans ce labyrinthe équivaut à prendre le risque que l'automobile soit mise en pièces et prématurément recyclée. L'espace de circulation côtoie des zones de casses automobiles, et les ponts des autoroutes servent de couvertures aux activités les plus diverses. Il s'agit de lieux tout spécialement attrayants, ayant un impact particulier sur le nouvel arrivant, et il n'est pas difficile d'être tenté de fabuler sur leurs désordres et leurs dangers : automobiles démantelées, victimes recyclées, gangsters crucifiés, etc. quand l'envie nous vient de trouver un côté positif à cette intensité.

Toutefois, nous n'étions pas complètement convaincus de la véracité de cette histoire et nous avons tenté d'y voir un peu plus clair. Nous sommes sortis de la voiture au cours de notre deuxième ou troisième visite, et nous avons commencé à découvrir que ce qui paraissait complètement aléatoire et improvisé impliquait, en fait, des réseaux d'organisation très élaborés. Des zones qui, à première vue, ne semblaient être que les tragiques manifestations d'une vie urbaine dégradée s'avéraient être intensément émancipatrices : c'était là, en effet, que se développait une bonne partie des activités de la population des nouveaux-venus de Lagos. Les photographies que nous avons réalisées montrent une zone décrépite et apparemment abandonnée dans laquelle, si l'on regarde avec davantage d'attention, au milieu de ce qui pourrait apparaître comme des résidus indéterminés, on peut distinguer des groupes d'objets de couleurs similaires correspondant à des matériaux sélectionnés et empilés. Ainsi, ce que l'on voit sur ces clichés est bien, davantage qu'une décharge incontrôlée, un processus de classification et de recyclage potentiel. Sous le viaduc et sur les détritrus, une activité continue est déployée. Certains éléments sont sélectionnés et transformés pour une seconde vie, comme s'il s'agissait d'une sorte d'appareil électronique ou de communication primitive. De telle sorte qu'à un échangeur d'autoroutes ayant un aspect d'abandon complet, il était possible d'associer une carte précise du fonctionnement et des activités de transformation qui avaient lieu au niveau du sol, et c'est ce que nous avons fait. De là notre première leçon exemplaire : une ville apparemment chaotique peut organiser la trans-

formation efficace de ses résidus grâce à un processus hautement structuré. Par conséquent, même si cela ne semblait pas évident, nous avions sous les yeux une communauté mettant en œuvre des activités hautement planifiées.

Lorsqu'il nous a été possible de louer un hélicoptère, et de nous éloigner du premier plan de la réalité, nous avons pu constater qu'il y avait effectivement une autre Lagos, beaucoup moins improvisée et beaucoup moins chaotique, et que notre insistance initiale sur ce qui était apparemment informel était prématurée voire erronée. Depuis le ciel, ce qui s'apparentait à des tas de débris en feu était en réalité un village, ou une petite ville, dans laquelle une énorme quantité de troncs d'arbre étaient traités pour en faire des planches, et ce qui brûlait n'était autre que les sciures résultantes. Le volume des troncs qui est manipulé dans cette ville-usine à bois est incroyablement important, ce qui implique une organisation claire et une grande détermination. Ces processus se développent à une échelle pratiquement inimaginable dans toute autre ville et constituent, en eux-mêmes, un exemple de la manière dont fonctionnera Lagos lorsqu'elle deviendra la troisième métropole du monde, une ville aux processus qui se produisent au niveau du sol, et qui n'en sont pas moins organisés ou pensés pour cela. Chacun de ces processus constitue une entité qui est pratiquement une enclave administrative, jusqu'à un certain point, un auto-gouvernement ayant une législation stricte en ce qui concerne certains éléments spécifiques.

En survolant la ville, on voit donc qu'en réalité rien n'est laissé à l'abandon. Un nœud d'autoroutes peut se transformer en marché de voitures d'occasion, efficace et compétent, sans cesser d'absorber, par ailleurs, une circulation automobile incroyablement dense. L'échangeur d'Oshodi, en particulier, la plus importante intersection de routes et d'autoroutes de Lagos, absorbe en permanence, dans un lent déplacement, la plus grande densité de circulation de véhicules et de personnes —les deux à la fois— qu'il m'ait été donné de voir. S'il est vrai que ceci peut être interprété comme une situation de chaos constant, on peut aussi le voir comme le résultat d'une ingénierie précise dans laquelle le déplacement lent a en lui-même une fonction, en ce qu'il génère un espace entre véhicules qui est occupé par des commerçants ambulants. Les voies de chemin de fer, quant à elles, fonctionnent encore bien qu'elles soient recouvertes d'une masse humaine distribuée en groupes qui, évidemment, se consacrent au commerce de manière efficace. A nouveau, derrière l'improvisation apparente, se fait jour une stratification systématique donnant lieu à un grand volume de transactions est réalisé permettant, d'une certaine manière, à la capitale nigériane de survivre. La pauvreté, qui est évidemment un problème endémique, provoque ce type d'ordre, d'intersection d'éléments et de confrontation mutuelle. Plus qu'une entrave, elle permet la continuité de cette forme de fonctionnement. Ce sont des conditions qui paraissent extrêmes ; elles répondent à une organisation commerciale structurée entre acheteurs, utilisateurs et vendeurs. Lorsque l'on étudie ce type de mouvements, on se rend compte qu'en définitive, bien qu'au niveau du sol rien ne semble ni organisé ni projeté à la manière de l'urbanisme traditionnel, il existe un modèle, et que ce modèle fonctionne tel qu'il a été conçu.

Alaba est un marché d'électronique dans la banlieue de Lagos. Les éléments y sont empilés dans le même ordre que l'on pourrait trouver dans une décharge de produits électroniques. On y vend aussi bien des produits neufs que d'occasion. L'échelle du marché est extraordinaire, avec près de cinquante mille commerçants et de l'ordre de deux cent mille visiteurs à tout moment de la journée. Chaque stand possède un appareil de communication consistant en une grande antenne, pouvant atteindre trente mètres de hauteur, qui lui permet d'être en contact direct avec le reste du monde. La puissance économique de ce lieu est extraordinaire ; de même que son autonomie. Il possède un tribunal et une prison propres, qui résolvent efficacement et rapidement les infractions ou les conflits. De cette manière, la qualité des produits est assurée, de même que la sécurité des transactions, étant donné que pour la réputation du marché il est essentiel que l'authenticité des marques soit garantie. Ainsi, contrairement à ce que l'on pourrait déduire de son aspect, ici il n'y a ni piraterie ni falsifications. Ce marché est, d'autre part, le plus grand importateur de matériel électronique de l'Afrique occidentale. Il maintient un ensemble permanent d'une douzaine de scouts, qui voyagent en avion de Lagos à Dubaï, de Singapour à Moscou ou à New Delhi, pour capter le moindre symptôme de crise ou de baisse des coûts du marché afin d'en profiter en modifiant systématiquement les volumes d'importation. Ces volumes, en ce qui concerne l'électronique, se reflètent même dans les prévisions de vols de la compagnie Nigerian Airways, dans lesquelles on peut voir qu'il existe une préférence marquée et inhabituelle, si l'on compare avec les villes habituelles d'Europe ou d'Amérique, pour des destinations telles que les pays arabes, l'Inde, ou les villes de Bombay ou de Séoul.

Ce type d'espaces qui constituent les grandes entités auto-organisées coexiste à Lagos avec des projets de logement énormes, beaucoup d'entre eux étant subventionnés par des pays étrangers. Il y a des zones résidentielles homogènes qui sont extraordinairement militarisées, à un point tel qu'elles peuvent être considérées comme de véritables enclaves. Ces projets montrent bien que l'intérêt de ces villes, qui ne sont pas situées en Occident mais sont basées sur des modèles occidentaux, réside dans ce qu'elles sont la démonstration ironique de l'épanouissement de l'architecture moderne un peu partout sauf là où elle a été inventée. En Asie, il a été démontré, spontanément et de manière généralisée, que ce qui manquait aux tours était le confucianisme et les valeurs qui lui sont associées. En Afrique, l'élasticité et la prépondérance de la zone de friction ont absorbé avidement l'espace indéfini entre les volumes qui a toujours été considéré comme fluide dans l'architecture moderne.

