

DISKONTINUITÄTEN IM STÄDTISCHEN NETZ STUDIENFALL CARACAS

Fachbereich Architektur der Universität Hannover
Zur Erlangung des Grades einer Doktor Ingenieurin (Dr. Dipl.-Ing.)

Genehmigte Dissertation von
Dipl.- Ing.
MARIA AUXILIADORA
JAIMES GUEVARA

Geboren am 6. April 1971
In Caracas, Venezuela

2004

Referent: Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. habil. Alfons Dworsky
Korreferent: Prof. Dr. Michael Peterek

Tag der Promotion: 6. Juli 2004

DANKSAGUNG

An meinen Doktorvater, Prof. Dr. Alfons Dworsky, für seine unendliche Geduld, mich zu verstehen und meine Ideen zu strukturieren. An Prof. Dr. Michael Peterek für seine Beratung bei der Entwicklung meiner Dissertation. An Frau Heidemarie Neuhäuser für die enorme Arbeit, mein gebrochenes Deutsch zu korrigieren. An meine Eltern und Schwiegereltern für ihre Unterstützung und ihren Glauben. An meine liebe Freundin Alexandra Uzcategui für ihre technische Beratung bei der visuellen Darstellung. An Viviana Bravo Botta für ihre Ideen zum Kapitel "Wohnen" und Ihr Design des Covers. An German Massabié für seine Hilfe bei der Strukturierung der Schlussfolgerungen. Und an meinen lieben Mann, der von Anfang an an mich geglaubt hat.

"The task of modern civilization is to live in a wall-less world."
Lewis Mumford

ABSTRACT

Beyond its spatial distribution the city represents a social system, whose relationships are reflected in the use, access and perception of space. According to the expansion and density of the city, the social relations that support the spatial system seem to be unclear; the chaotic appearance of the urban structure makes it difficult to understand the social-spatial logic behind it. Otherwise, the different contexts that define the city growth impede direct comparisons and even the understanding of the social-spatial logic of the city from one country to another.

The cities of developing countries are subject to diverse scientific studies and investigations not only because of their rapid growth and the apocalyptic predictions about their destiny but because of the interesting scenarios which accompany the economical, social and political transition they are experiencing today. The great disparities produced by the rapid growth have generated contradictory situations in those cities: while some parts of it can be compared with developed cities, other ones seem to belong to completely different human settings from centuries ago.

These different parts of the city live together under the same social, political, legal and economic system but nowadays they are searching for their self-determination and, because of it, are experiencing an era of changes and contradictions. Such a contradictory situation is unconceivable in other parts of the world that have grown under an aggregative process which took place during many centuries. But it is time to face these contradictions as an alternative urban logic and to search its origin and meaning.

The confrontation of the numerous forces that compose the social system of these cities has produced and still produces the shift from the traditional spatial continuity towards a fragmentary system of spatial appropriation that goes beyond a collage-shaped structure and establishes a particular spatial order. "Discontinuities in the Urban Net" is focused on the analysis of this spatial order and its origin starting from the present urban structure towards its origin and cause. Therefore I have chosen a city that is experiencing a significant change in all its aspects and levels: The city of Caracas.

It is hard to define a city as typical Latin-American. Latin-American countries, though most of them were colonized by the Spanish crown, do not share the same history and evolution; even so, today they share the same problems. In contrast to the Caribbean region, in Venezuela the wealth of natural resources like petroleum and minerals have contributed enormous revenues to the country. The rapid economic growth experienced after the discovery of crude oil has had a significant influence on the social-spatial structure of its capital city.

On the other hand, like other Latin-American countries, Venezuela is a centralistic country whose capital concentrates power and efforts. Insecurity, pollution, lack of services, social confrontations, political and economic changes, inequalities and rapid growth characterize not only the Latin-American cities but most of the metropolises of the developing world. In this sense, the choice of Caracas as case study responds to the need to understand the logic of the

developing cities in order to create adequate planning instruments and sustainable policies.

If the chaos is an order to decipher, the concept of urban discontinuity is the search for the organisational order of a city like Caracas. As urban logic, the urban discontinuity results in the different aspects that compose the urban structure. Geography, laws, infrastructure and people represent the main components of the urban system; hence, they are the first analysis parameters of my dissertation.

The geography, as physical substrate for the urban development, plays a significant role in the urban functioning and modelling. If the geography imposes the physical limits and spatial possibilities, the laws impose the parameters that rule the human behaviour. As my investigation is focused on the social-spatial relations, I have limited the analysis of the legal parameters in the regulations that rule the urban growth and development as well as the forming of the constructed infrastructure. Demographical growth and social organization are analyzed under the term "people" as counterweight to geography. This four analysis parameters represent the frame of the urban discontinuity, which is analysed in the second part within five different scales.

Caracas is socially and spatially divided into east and west: an evident division which under the present politic joint has turned more visible and radical than ever before. This first level of discontinuity is followed by the spatial fragmentation produced by the urban highway-network, which beyond its negative effects on the spatial configuration has brought a special way to live and perceive the city. The formal-informal discontinuity, perhaps the most important urban phenomena in Caracas, is analyzed in a third scale. The spatial relation between inside and outside of the formal and informal city is the main subject of the fourth scale, while the integration of the informality into the formality is studied at a fifth scale: the discontinuity within the private sphere.

These five analytic scales focus on the identification and description of the urban discontinuity as an organisational order, which is related to the functioning and organisation of the society and the state. In this sense, "Discontinuities in the Urban Net" represents a critical analysis of a city. For this, there is no attempt to search for solutions: the discontinuity is not meant to be a problem but rather a condition that must be faced in the urban planning and development

Catchwords:
Differentiation,
Fragmentation,
Informal

ABSTRAKT

Jenseits ihrer räumlichen Konstruktion bildet die Stadt ein soziales System, dessen Beziehungen sich in der Nutzung, Zugänglichkeit und Wahrnehmung des Raumes widerspiegeln. Entsprechend der Ausdehnung und Dichte der Stadt erscheinen die sozialen Beziehungen unklar, welche die räumliche Ordnung bilden, da das vermeintliche Chaos der urbanen Expansion das Verstehen ihrer sozialräumlichen Logik erschwert. Die verschiedenen Kontexte, die das städtische Wachstum bestimmen, behindern direkte Vergleiche und sogar das Verstehen der sozialräumlichen Logik der Stadt von einem Land zum anderen.

Die Städte der Entwicklungs- und Transformationsländer sind interessante Studienfälle für verschiedene Wissenschaftsbereiche, nicht nur auf Grund ihres schnellen, oft explosionsartigen Wachstums sowie der apokalyptischen Vorhersagen über ihr Schicksal, sondern auch wegen der interessanten Szenarien, die der ökonomische, soziale und politische Übergangsprozess eröffnet. Die vom schnellen Wachstum hervorgebrachten großen Disparitäten haben in den Städten widersprüchliche Situationen hervorgerufen: Während manche Stadtteile mit denen der Städte der entwickelten Länder verglichen werden können, findet man andere, die frühere Entwicklungsstadien der heutigen modernen Städte vor Jahrhunderten aufweisen.

Diese unterschiedlichen Stadtteile leben unter dem gleichen sozialen, politischen, gesetzlichen und wirtschaftlichen System zusammen; sie befinden sich jedoch gegenwärtig auf der Suche nach ihrer Selbstbestimmung und erfahren daher eine Ära von Veränderungen und Widersprüchen. Diese widersprüchliche Entwicklung ist in anderen Teilen der Welt nahezu unvorstellbar, in Städten, die in einem jahrhundertelangen aggregativen Prozess gewachsen sind. Es ist aber an der Zeit, diese Widersprüche als eine alternative urbane Logik zu verstehen und nach deren Abstammung und Bedeutung zu suchen.

Die Gegenüberstellung der zahlreichen Kräfte, die das soziale System dieser Städte gestalten, hat einen Wechsel von der traditionellen räumlichen Kontinuität zu einem fragmentarischen System der räumlichen Aneignung hervorgerufen, der sich auf die collageförmige Struktur auswirkt und eine bestimmte räumliche Ordnung errichtet. Im Mittelpunkt von „Diskontinuitäten im städtischen Netz“ stehen die Analyse dieser räumlichen Ordnung sowie die Untersuchung der Ursachen ihrer Entstehung und ihre Bedeutung. Aus diesem Grund habe ich eine Stadt gewählt, die gerade einen bedeutsamen Wechsel in allen Aspekten und Ebenen ihrer Gesellschaft erfährt: Die Stadt Caracas.

Es ist schwierig, eine Stadt als typisch lateinamerikanisch zu definieren. Obwohl die meisten lateinamerikanischen Länder von der spanischen Krone kolonisiert wurden, teilen sie nicht die gleiche Geschichte und Entwicklung, dennoch teilen sie heute die gleichen Probleme. Im Kontrast zur karibischen Region haben in Venezuela die natürlichen Ressourcen, wie Erdöl und Mineralien, dem Land enorme Staatseinkünfte gebracht. Das schnelle wirtschaftliche Wachstum, das Venezuela nach der Entdeckung des Erdöls erfuhr, hatte einen bedeutenden Einfluss auf die sozialräumliche Struktur der Hauptstadt.

Andererseits ist Venezuela, wie andere lateinamerikanische Länder, ein zentralistisches Land, in dessen Hauptstadt sich die Macht und die Entwicklung

des Landes konzentrieren. Unsicherheit, Umweltverschmutzung, ein Mangel an Versorgungseinrichtungen, soziale Konfrontationen, politische und ökonomische Veränderungen, Ungleichheiten und schnelles Wachstum bestimmen nicht nur die lateinamerikanischen Länder, sondern auch die Mehrheit der Metropolen in den Entwicklungsländern der Welt. In diesem Sinne antwortet die Wahl von Caracas als Studienfall auf die Notwendigkeit, die Logik der Städte in den Entwicklungsländern zu verstehen, um geeignete Planungsinstrumente und nachhaltige Vorgehensweisen entwickeln zu können.

Ist das Chaos eine Ordnung, die es zu entziffern gilt, dann bildet der Begriff Diskontinuität die Suche nach einer Ordnungslogik für eine Stadt wie Caracas. Als urbane Logik entsteht die städtische Diskontinuität aus den verschiedenen Aspekten, die die urbane Struktur gestalten. Geographie, Gesetze, Infrastruktur und Mensch bilden die grundsätzlichen Komponenten des urbanen Systems; daher bilden sie die ersten Analyseparameter meiner Dissertation.

Die Geographie spielt als physisches Substrat der städtischen Entwicklung eine wichtige Rolle in der urbanen Gestaltung und Funktionsweise. Bestimmt die Geographie die physischen Grenzen und räumlichen Möglichkeiten, so legen die Gesetze die Parameter fest, die das menschliche Verhalten regeln. Da sich meine Forschung auf die sozialräumlichen Beziehungen konzentriert, habe ich die Analyse der legalen Parameter auf die Regulierungen beschränkt, die das urbane Wachstum und die städtische Entwicklung sowie die Gestaltung der gebauten Infrastruktur regeln. Das demographische Wachstum und die soziale Organisation werden unter dem Begriff „Mensch“ als Gegengewicht zur Geographie untersucht. Diese vier Analyseparameter bilden den Rahmen der städtischen Diskontinuität, welche im zweiten Teil meiner Dissertation in fünf verschiedenen Analysemaßstäben analysiert wird.

Caracas ist sozial und räumlich in den Westen und den Osten geteilt: Eine offensichtliche Trennung, die in der gegenwärtigen politischen Konjunktur sichtbarer und radikaler dann je geworden ist. Diesem ersten Analysemaßstab folgen die Untersuchung der räumlichen Fragmentierung sowie die besondere Wahrnehmung der Stadt aus der Perspektive der städtischen Autobahnen, die Caracas durchschneiden. Die Diskontinuität zwischen der Formalität und der Informalität, das vielleicht wichtigste urbane Phänomen in Caracas, wird im dritten Analysemaßstab untersucht. Die räumlichen Beziehungen zwischen Innen- und Außenraum in der formellen und informellen Stadt stehen im Mittelpunkt des vierten Maßstabes, während die Integration der Informalität in der Formalität im fünften Maßstab analysiert wird: Die Diskontinuität innerhalb der privaten Sphäre.

Schlagwörter:
Differenzierung
Fragmentierung
Informal

Diese fünf Analysemaßstäbe konzentrieren sich auf die Identifizierung und Beschreibung der städtischen Diskontinuität als Ordnungslogik, welche mit dem Funktionieren und der Organisation der Gesellschaft und des Staates verbunden sind. In diesem Sinn stellt „Diskontinuitäten im städtischen Netz“ die kritische Analyse einer Stadt dar. Deshalb habe ich keinen Versuch unternommen, nach Lösungen zu suchen: Die Diskontinuität wird nicht als eine Problematik verstanden, sondern als eine Kondition, die bei der städtischen Planung und Entwicklung betrachtet werden muss.

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	1
TEIL I: ELEMENTE DER STADT	
1	GEOGRAPHIE 7
1.1	Die Topographie 9
1.1.1	El Avila 10
1.1.2	Die südliche Bergkette 12
1.2	Die Flüsse 13
1.2.1	El Guaire 13
1.2.2	Die ehemaligen Bäche 14
2	RAUMORDNUNG 15
2.1	Die koloniale Stadt: Caracas von 1567 bis 1920 16
2.1.1	Das Rastergefüge 19
2.1.2	Das Bauernhofgefüge 23
2.2	Die Stadt des Erdölbooms: Caracas von 1920 bis 1972 26
2.2.1	Der Städtebau in Caracas: Paris oder New York? 32
2.2.2	Der Plan Rotival 34
2.3	Die heutige Stadt: Caracas von 1972 bis 2000 43
2.3.1	Die heutigen Raumordnungen 44
2.3.2	Das Ergebnis der Stadtanordnungen 50
3	RAUMGESTALTUNG 53
3.1	Das Straßennetz 54
3.1.1	Die Ebenen des Straßennetzes 57
3.1.2	Die Autobahnen 61
3.2	Die öffentlichen Räume 63
3.2.1	Die Kategorien der öffentlichen Räume 64
3.2.2	Die Vernetzung der öffentlichen Räume 73
3.3	Das Bild der Stadt 75
3.3.1	Die Silhouette 76
3.3.2	Die Zentren 77
4	MENSCH 81
4.1	Das Bevölkerungswachstum von Caracas 83
4.1.1	Die Kolonialherrschaft 87
4.1.2	Der Erdölboom 89

4.2	Die Differenzierung	92
4.2.1	Die Bevölkerungsentwicklung	97
4.2.2	Die Segregation	101
TEIL II: DISKONTINUITÄTEN		
EINFÜHRUNG DES KAPITELS		105
5	GESAMTSTADT	107
5.1	Die Ost-West Differenzierung	107
5.2	Die politische Trennung	110
5.3	Die private und die staatliche Stadt	116
5.4	Die Symbole	124
6	STRASSEN	127
6.1	Die Stadt der Flüsse	128
6.2	Die städtebauliche Entwicklung	140
6.3	Die Resträume	143
7	STADT-TEILE	149
7.1	Die zweigeteilte Stadt	149
7.2	Die Marginalität	155
7.3	Die Auswirkungen	160
8	BAUBLOCK	167
8.1	Die Trennung zwischen Innen und Außen	168
8.2	Das moderne Wohnen	173
8.3	Die geteilte Öffentlichkeit	178
9	WOHNEN	181
9.1	Das Informelle im Formellen	183
9.2	Der Dienstmarkt	187
9.3	Das Informelle bleibt informell	190
III: SCHLUSSFOLGERUNGEN		193
ABBILDUNGSVERZEICHNIS		201
LITERATURVERZEICHNIS		209

EINLEITUNG

Jenseits ihrer räumlichen Konstruktion bildet die Stadt ein soziales System, dessen Beziehungen sich in der Nutzung, Zugänglichkeit und Wahrnehmung des Raumes widerspiegeln. In dem Maße in dem sich die Stadt ausbreitet, verschwimmen die Beziehungen, die ihre räumliche Ordnung bilden, da das vermeintliche Chaos der urbanen Expansion das Verstehen ihrer sozialräumlichen Logik erschwert.

Die Städte der Entwicklungs- und Transformationsländer sind interessante Studienfälle für verschiedene Wissenschaftsbereiche, nicht nur auf Grund ihres schnellen, oft explosionsartigen Wachstums sowie der apokalyptischen Vorhersagen über ihr Schicksal, sondern auch wegen der interessanten Szenarien, die der ökonomische, soziale und politische Übergangsprozess eröffnet. Die vom schnellen Wachstum hervorgebrachten großen Disparitäten haben in den Städten widersprüchliche Situationen hervorgerufen: Während manche Stadtteile mit denen der Städte der entwickelten Länder verglichen werden können, findet man andere, die frühere Entwicklungsstadien der heutigen modernen Städte vor Jahrhunderten aufweisen. Viele Städte der Schwellenländer wachsen in einem unterschiedlichen Zeitgefüge.

Die sozialräumlichen Unterschiede zwischen den Stadtteilen sind dramatischer in größeren sowie schnell wachsenden Agglomerationen, in denen die lineare städtische Entwicklung von den Wachstumskräften unterbrochen wurde. Diese Unterschiede scheinen im Zusammenhang mit den sozialen Systemen von Städten, die in einem Jahrhunderte währenden Aggregationsprozess gewachsen sind, nicht vergleichbar zu sein:

„Diskontinuierliches Wachstum und typologische Innovation entsprechen der Fortführung einer Logik der Stadtentwicklung, deren Ursprung sich mit dem Wesen der Stadt deckt.“¹

Diskontinuierliches Wachstum ist charakteristisch für die schnell wachsenden Städte, die keine lineare Geschichte aufweisen, sondern bestimmte Zeitpunkte, in denen die Stadtstrukturen tief greifend und schnell erweitert wurden. Ein so rasches städtebauliches Wachstum ist kein natürlicher Aggregationsprozess, der die ursprüngliche strukturelle Logik der Stadt weiterentwickelt, sondern die parallele Entstehung und Entwicklung unterschiedlicher städtischer Strukturen, die zusammenwachsen und aufeinander einwirken.

Die lateinamerikanischen Länder haben verschiedene historische Hintergründe, wobei die Entwicklungsstufen der vorhispanischen Gesellschaften sehr variierten. Auf Grund dieser Tatsache sowie der ungleichmäßigen Verteilung der natürlichen Ressourcen, hat die spanische Kolonialisierung unterschiedliche Entwicklungen bewirkt. Es ist daher schwierig, von einer gemeinsamen Entwicklung zu sprechen. Trotz ihrer mannigfaltigen Geschichte teilen die lateinamerikanischen Städte heute vergleichbare Probleme, wie Unsicherheit, Versorgungsmängel, soziale Konfrontationen, politische Instabilität und ein hohes Maß an Ungleichheiten.

¹ Panerai, Phillip: Vom Block zur Zeile. Bauwelt Fundamente. Braunschweig, 1985. S.115

Auswahl des Studienfalls

Venezuela ist, wie alle anderen lateinamerikanischen Länder, ein zentralistisches Land, in dem sich alle Mächte in der Hauptstadt Caracas konzentrieren. Staat und Hauptstadt haben in Venezuela die gleiche Bedeutung: Die politischen, wirtschaftlichen, kulturellen und auch kriminellen Aktivitäten erreichen ihren Höhepunkt in der Hauptstadt des Landes.

Bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts war Venezuela ein Agrarland, als die ersten Erdöllagerstätten entdeckt und erschlossen wurden. Danach erlebte Venezuela ein explosives ökonomisches Wachstum innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums, wobei es sich von einem landwirtschaftlich geprägten zu einem wirtschaftlich attraktiven Land entwickelte. Diese unerwartete Prosperität brachte eine Verwahrlosung der Landwirtschaft sowie hohe Zuwanderungen in die Hauptstadt mit sich. Als Ergebnis des schnellen Wachstums besitzt Caracas eine große Vielfalt an sozialräumlichen Typologien, die wie eine Collage zusammenleben. Als sozialräumliche Typologie ist diese Collage viel komplexer als die Gesamtheit ihrer städtebaulichen Formen, die nebeneinander wachsen.

Die Gegenüberstellung der verschiedenen Kräfte, die das soziale System der Stadt gestalten, impliziert die Konzipierung einer bestimmten sozialräumlichen Ordnung, die sich auf die „collageförmige“ Struktur auswirkt. „Diskontinuitäten im städtischen Netz“ untersucht diese sozialräumliche Ordnung und ihre Entstehung aus der gegenwärtigen Struktur heraus, auf der Suche nach den Ursachen und der Entstehungslogik. Aus diesem Grund habe ich eine Stadt gewählt, die gerade einen tief greifenden Wandel erfährt: Die Stadt Caracas.

Die Geschichte von Caracas ist auch die Geschichte vieler anderer lateinamerikanischer Hauptstädte, wobei Caracas im Vergleich zu anderen Stadtmetropolen, wie Rio de Janeiro, Sao Paulo oder Mexiko-Stadt, einen noch recht begreifbaren Maßstab besitzt. Mit weniger als fünf Millionen Einwohnern weist Caracas alle Probleme der Städte der unterentwickelten Länder auf, wie Armut, Gewalt und einen Mangel an Infrastruktur. So ist Caracas eine repräsentative Stadt innerhalb der lateinamerikanischen Metropolen und hilft trotz historischer Unterschiede, das Funktionieren anderer lateinamerikanischer Städte zu verstehen.

Methodik

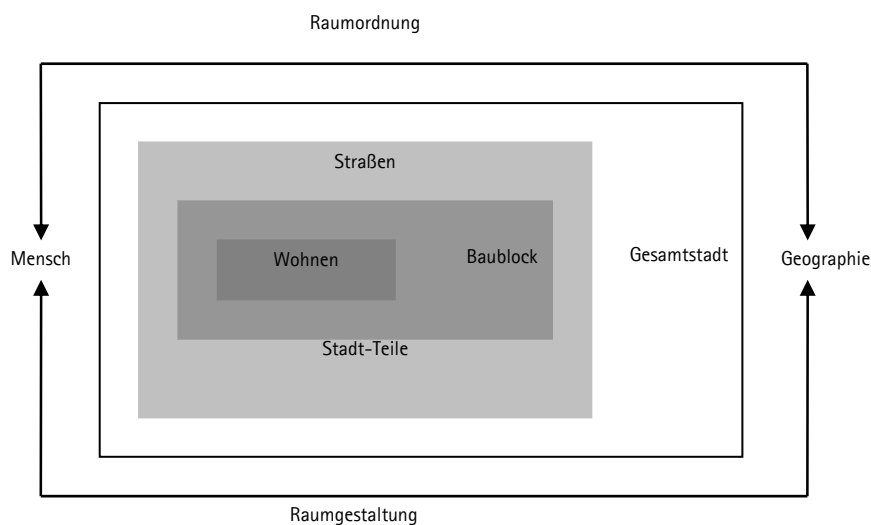
Im Mittelpunkt meiner Untersuchung stehen die sozialräumlichen Beziehungen innerhalb der Stadt, wobei der Mensch und die Geographie die beiden Pole bilden. Für die Analyse der Beziehung zwischen Mensch und Geographie habe ich vier Analyseparameter gewählt, die ich aus einer Untersuchung von Dieter Läßle ableite. In seinem Buch „Essay über den Raum“ schlägt Dieter Läßle vier Parameter für die Analyse eines Wohnquartiers vor:

1. „ein materiell-physisches Substrat,
2. Interaktions- und Handlungsstrukturen,
3. ein normatives Regulationssystem und schließlich
4. ein Symbol- und Repräsentationssystem als Komponenten gesellschaftlicher Räume“.²

² Läßle, Dieter. *Essay über den Raum*. Technische Univ. Hamburg-Harburg, Arbeitsbereich 1-06, Stadtökonomie. Hamburg, 1991

Auf Grund ihrer Klarheit und leichten Anwendbarkeit können die ersten drei Parameter Lämples auch auf die Analyse der Stadt angewendet werden, da die Stadt sowie ihre Teile generell die gleichen Eigenschaften besitzen: Beide sind menschliche Siedlungen, jedoch auf verschiedenen Stufen der Komplexität. Der erste Teil meiner Dissertation beschreibt die folgenden Elemente der Stadt:

1. Geographie,
2. Raumordnung,
3. Raumgestaltung und
4. Mensch.



Die Geographie ist der natürliche Ort, dem der Mensch gegenübertritt; Mensch und Geographie sind die ursprünglichsten Komponenten, die die Stadt gestalten. In Caracas spielt die Natur eine bedeutende Rolle; die unregelmäßige Topographie bedingt die Bewegung sowie die Kommunikation innerhalb der Stadt. Sie bestimmt Form und Verlauf der Stadtstruktur, die sich den Gegebenheiten des Ortes anpasst. Obwohl die Flüsse zur Topographie gehören, werden sie auf Grund ihrer Bedeutung im städtischen Wachstumsprozess als separates Element analysiert.

Geographie

Die Raumordnungen, nach denen die Stadt errichtet wurde, stellen die Geschichte des Städtebaus in Caracas dar und lassen die Logik der Stadt und ihres Wachstums verstehen. In diesem Kapitel werden die Ordnungsprinzipien der Stadt als ein vom Menschen geschaffenes System untersucht, das die Form und Gestalt der Stadt beeinflusst und beherrscht. Deshalb werden die wichtigsten städtebaulichen Entwicklungsphasen in Caracas analysiert: Die koloniale Stadt Caracas von 1567 bis 1900, in der die ersten städtebaulichen Parameter festgelegt wurden, Caracas während des Erdölbooms und der großen Stadtveränderungen und schließlich die heutige Stadt, deren Raumordnungen einen großen Teil der schon gebauten Stadt modelliert haben und noch weiter modellieren werden.

Raumordnung

Raumgestaltung	<p>Die Raumgestaltung wird in drei Ebenen analysiert. In einer ersten Analyseebene wird das zeitgenössische Straßennetz als Verkehrs- sowie Organisationsträger beschrieben, dessen physische Bedeutung durch eine morphologische Analyse bestätigt wird. In einer zweiten Analyseebene werden die öffentlichen Räume als Indikator für die Qualität des städtischen Lebens analysiert. In der letzten Ebene untersuche ich das resultierende Bild der Stadt als physisches Ergebnis der Morphologie der Stadt.</p>
Mensch	<p>Die Bewohner der Stadt sind sowohl die Gestalter als auch die Nutzer der Stadträume. Auf Grund der morphologischen Orientierung meiner Dissertation untersuche ich anhand dieses Parameters, wie die menschlichen Beziehungen den Raum beeinflussen. In diesem Kapitel werden zwei zusammenhängende soziale Aspekte analysiert: Das demographische Bevölkerungswachstum und die sozialräumliche Segregation. Die soziale Segregation wird hinsichtlich ihrer städtebaulichen Aspekte analysiert, wobei die relative Deprivation das Ergebnis eines explosiven Bevölkerungswachstums und der sozialen Segregation darstellt.</p> <p>Im zweiten Teil meiner Dissertation analysiere ich die städtische Diskontinuität in Caracas als eine Art sozialräumliche Beziehung, die sich in den unterschiedlichen Maßstäben der Stadt widerspiegelt. Dabei gehe ich von fünf verschiedenen Maßstäben aus, die vom Maßstab der Gesamtstadt bis hin zur privaten Sphäre ihrer Bewohner führen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Gesamtstadt,2. Straßen,3. Stadt-Teile,4. Baublock und5. Wohnen.
Gesamtstadt	<p>Caracas ist gesellschaftlich und räumlich in zwei Teile getrennt; in den Osten und den Westen der Stadt. Die Ursache dieses Phänomens wird anhand der topographischen Eigenschaften der Stadt sowie der ursprünglichen kolonialen Differenzierung zwischen Stadt und Land untersucht.</p>
Straßen	<p>Das im ersten Teil analysierte Straßennetz wird im zweiten Teil als Ursache der Diskontinuität innerhalb einer Ebene untersucht. Anhand der Theorie³ von Kevin Lynch, nach welcher die Straßen als Flüsse im städtischen Gefüge wirken können, analysiere ich das Straßennetz, das aus trennenden, statt verbindenden Elementen besteht. Da die Straßen unterschiedliche Größen, Charaktere und Verkehrsdichten aufweisen, beeinflussen sie die Stadtstruktur in bestimmter Weise. Auch die Bevölkerung verändert die Straßenstruktur durch die Umformung ihrer Räume und die Aneignung und Nutzung der Resträume, die das räumliche Ergebnis dieser Ebene der Diskontinuität darstellen.</p>
Stadt-Teile	<p>In einem dritten Maßstab analysiere ich ein Phänomen, das nicht nur Caracas, sondern die Mehrheit der Städte in den Entwicklungsländern charakterisiert: Die Trennung zwischen Formalität und Informalität. Diese Trennung ist die vielleicht</p>

³ Lynch, Kevin. *The Image of the City*. 1960.

bedeutendste Disparität der Gesellschaft und wird daher in den zwei folgenden Analysemaßstäben weiter untersucht.

Baublöcke und Gebäude bilden eine untrennbare Einheit, welche für die gesamte Stadtstruktur wichtig ist. Der vierte Analysemaßstab bildet die Grundlage für die Untersuchung der Diskontinuität zwischen innen und außen, die in der formellen Stadt besteht, im Gegensatz zur Kontinuität zwischen dem privaten und dem öffentlichen Raum in der informellen Stadt. Das Kapitel schließt mit der Gegenüberstellung von Formalität und Informalität.

Baublock

In diesem Maßstab untersuche ich die Vernetzung des informellen mit dem formellen Teil der Stadt anhand des Beispiels der Bediensteten im formellen Sektor. Im Maßstab des Wohnens zeige ich die widersprüchliche Rolle des Dienstzimmers anhand der Wohntypologien der Mittel- und Oberschichten auf.

Wohnen

Diese fünf Analysemaßstäbe konzentrieren sich auf die Identifikation und Beschreibung der Diskontinuitäten als organisatorische Logik, die mit dem Funktionieren der Gesellschaft und des Staates verbunden ist. In diesem Sinne bildet meine Dissertation eine kritische Analyse der Stadt Caracas. Da ich die städtischen Diskontinuitäten nicht als Problematik betrachte, suche ich auch keine Lösungen: Die städtischen Diskontinuitäten an sich stellen kein Problem dar, sondern vielmehr eine Kondition, die bei der Stadtplanung und Entwicklung der Stadt berücksichtigt werden muss.

Ich untersuche jede der Analyseebenen anhand der gleichen Fragestellungen:

1. Die Identifizierung der Diskontinuität
2. Die Entstehung der Diskontinuität und
3. Ihre Auswirkung

Diese drei Punkte stellen die Basis dar, anhand derer die unterschiedlichen Maßstäbe der Diskontinuität verglichen werden, auf der Suche nach einer gemeinsamen Grundlage für deren Entstehung und Entwicklung. Da die städtischen Diskontinuitäten Trennungen darstellen, werden sie durch einen Vergleich der implizierten Teile miteinander identifiziert. Generell entspricht der zweite Teil meiner Dissertation einer vergleichenden Studie zwischen Gegensätzen; den städtischen Dichotomien, die in Konfrontation zueinander stehen. Osten und Westen, Formell und Informell, Innen und Außen und das Informelle im Formellen, dies sind die sozialräumlichen Widersprüche, die das Konzept der „städtischen Diskontinuitäten“ gestaltet haben.

Im dritten Teil, den Schlussfolgerungen, fasse ich die Ergebnisse meiner Untersuchungen zusammen und suche Antworten auf die Fragen, die meine Ergebnisse aufgeworfen haben.

TEIL I: ELEMENTE DER STADT

1 GEOGRAPHIE

„Welche Faktoren bestimmen nun tatsächlich die Gestalt der geplanten und der ungeplanten Städte? Der großenteils anerkannte Zusammenhang mit der natürlichen Landschaft erscheint schon deshalb plausibel, weil er optisch unmittelbar einsichtig ist. In manchen Teilen der Welt – so in Lateinamerika – resultieren Anlage und Ausdehnung der Siedlung so sehr aus der Formation der Landschaft, dass man die Gestalt der Städte unmöglich losgelöst von geographischen Gegebenheiten betrachten kann.“⁴

Die Geographie spielt eine wichtige Rolle für die städtische Gestaltung sowie das Bild einer Stadt. Wie in Rio de Janeiro, dessen Bild stets mit den umliegenden Hügeln und Bergen sowie der Bucht verbunden ist⁵, so ist die Geographie in Caracas für die „Caraqueños“⁶ nicht nur Landschaft oder Kulisse der Stadt, sondern ein wesentlicher Bestandteil der Geschichte und der täglichen Orientierung in der Stadt.

Die Zugänglichkeit zu bestimmten Stadtteilen, die Form der Straßen, die architektonischen Lösungen, die politischen und räumlichen Grenzen sowie die Wahrnehmung der Stadt werden von der Geographie bestimmt. Die städtische Diskontinuität kann als sozialräumliche Gestaltung durch das physische Substrat beeinflusst werden. Aus diesem Grund untersuche ich die Geographie als ersten Bestandteil der Stadtstruktur.

„Caracas ist von Bergen umgeben, welche sie nicht nur umgeben, sondern deren Seitenarme an verschiedenen Orten in das Tal eindringen, was ihm ein malerisches und einzigartiges Aussehen verleiht. Wenn Caracas aus einem Flugzeug beobachtet würde, sähe man, wie die Bevölkerung ein Versteckspiel mit den Bergen spielt: ein Teil kauert sich am Fuße der Berghänge zusammen, und an der gegenüberliegenden Seite entsteht eine andere Wohnsiedlung. An anderen Orten klettern die Häuser bis an die Berge heran und geben zusammen ein vielfarbiges Spektakel, welches die Aufmerksamkeit der Touristen erweckt.“⁷

⁴ Kostof, Spiro. *Das Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt*. Campus Verlag. Frankfurt/New York. 1991. S.54

⁵ Ib.

⁶ Spanische Bezeichnung der Einwohner von Caracas.

⁷ „Caracas está rodeada de montañas que no sólo la circundan sino que sus ramales se introducen en diversos sitios del valle dándole un aspecto pintoresco y singular. Si la contempláramos desde un avión veríamos que la población juega al escondite con los cerros: una parte se acurruca al pie de sus laderas y en el lado opuesto nace otra urbanización. En otros sitios las casas trepan hasta los montes y forman un policromado espectáculo que llama la atención del turista.“

Irma de Sola, *Contribución al Estudio de los Planos de Caracas*. Caracas, 1967. S.17

Die malerische Geographie der Stadt ist aus einer mosaikartigen Topographie gestaltet. Das Tal, in dem Caracas ursprünglich gegründet wurde, bildet heute nur einen kleinen Teil der gesamten ebenen Fläche, welche aus vielen kleinen Tälern besteht. Diese Täler werden durch die Bergausläufer der Küstenkordillere und die südlich liegenden Hügel getrennt. Topographisch ist Caracas ein diskontinuierliches Gebiet; ein Mosaik von Fragmenten, welche auf natürliche Art und Weise durch die Topographie und die Flüsse getrennt sind.

Der Bereich der Stadt wird geographisch klar durch zwei Elemente definiert: Die Topographie und die Flüsse. Diese zwei Elemente bestimmen das Wachstum der Stadt und bilden die Grenzen für die Ausdehnung des städtebaulichen Netzes. Die Berge und Flüsse stellen auch „Grenzlinien“⁸ in der Stadt dar, welche die Form und Ausdehnung der Stadt beeinflusst haben.

Die Topographie und die Flüsse spielen auch eine wichtige Rolle als materiell-physisches Substrat der Stadt; sie bilden die physischen Parameter des städtischen Wachstums sowie die visuellen Referenzen für die Orientierung und Bewegung in der Stadt. Mehr als der physische Kontext bestimmt die Geographie die räumlichen Möglichkeiten und Schwierigkeiten für die Entwicklung des urbanen Lebens und des Städtebaus.

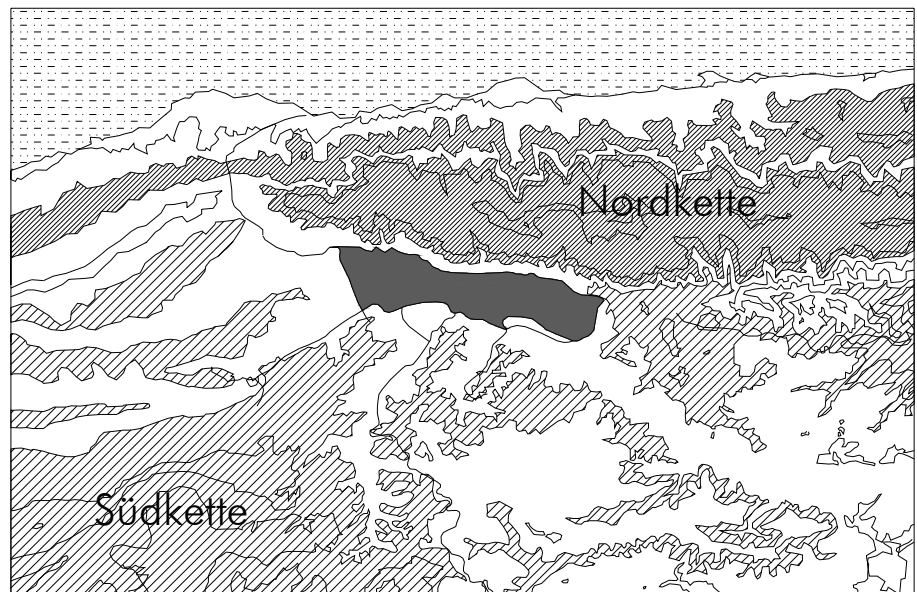


Abbildung 1

Das Relief der Stadt Caracas

Die nördliche Bergkette (Cordillera de la Costa) trennt Caracas von der Küste, während die südliche Bergkette das zentrale Tal definiert und die anderen Täler begrenzt

⁸ „Grenzlinien (Ränder). Grenzlinien oder Ränder sind diejenigen linearen Elemente, die vom Beobachter nicht als Wege benutzt oder gewertet werden. Sie sind die Grenze zwischen zwei Gebieten, lineare Unterbrechungen des Zusammenhangs: Küsten, Eisenbahnstrecken, Baugebietsränder, Mauern. Sie stellen eher «seitliche Richtmarken» als Koordinatenachsen dar. Solche Grenzlinien können z.B. als mehr oder weniger überwindbare Schranken gelten, die ein Gebiet vom anderen abschließen, oder aber sie können als Säume, als Nähte, als Linien betrachtet werden, die zwei Gebiete aneinanderfügen und miteinander in Verbindung bringen.“

Lynch, Kevin. *Das Bild der Stadt*. Ullstein. Frankfurt am Main. 1965. S.62

1.1 DIE TOPOGRAPHIE

„Häufig sind bei der Entstehung unregelmäßiger Stadtformen nur einige wenige topographische Besonderheiten ausschlaggebend.“⁹

„El Valle de Caracas“ (das Tal von Caracas) war der historische Ort, an dem die Stadt erstmals gegründet wurde. Dieses Tal läuft von Westen nach Osten und ist geographisch betrachtet ein einziger Raum, der auf Grund seiner morphologischen Eigenschaften longitudinal gewachsen ist, woher die Einwohner von Caracas den Eindruck besitzen, dass die Stadt eine Sequenz von Stadtteilen ist. Die longitudinale Ausrichtung des zentralen Bereiches der Stadt hat die Richtung der Kommunikation in der Stadt beeinflusst; die wichtigsten Hauptstraßen der Stadt folgen den Höhenlinien der Topographie und damit der westöstlichen Richtung (siehe Abbildung 1).

Das zentrale Tal bildet nur einen begrenzten Anteil an der gesamten Stadtfläche, die weiterhin auf kleine Täler und Berghänge verteilt ist. Die verschiedenen Täler, über die sich die Stadt erstreckt, liegen im Durchschnitt 900 m über dem Meeresspiegel. Die Hauptachse der Stadt folgt einem langen Tal in westöstlicher Richtung, welches von zwei Bergen umgeben ist (in Abbildung 1 grau). In diesem Tal ist die Stadt über einen langen Zeitraum gewachsen, weswegen es lange Zeit als der zentrale Bereich der Stadt betrachtet wurde.

Auf Grund seiner topographischen Ebenheit ist das zentrale Tal das hochwertigste Stadtgebiet, da die Stadt hier durch einfache konstruktive und strukturelle Lösungen entwickelt werden konnte und kann. Auch die Kommunikation ist im zentralen Tal wesentlich einfacher als in den anderen, meist bergigen Stadtteilen. Die ebenen und geraden Straßen bieten im Vergleich zu den serpentinenförmigen Straßen der südlichen Bergkette eine direkte räumliche und visuelle Verbindung, die die Bewegung und Orientierung am einfachsten ermöglichen.

Der zentrale Bereich der Stadt ist von zwei Bergketten umgeben: Der nördlichen Bergkette, „El Avila“ (in Abbildung 1 dunkelgrau) und der südlichen Bergkette (in Abbildung 1 hellgrau). Die höchsten Berggipfel befinden sich auf der nördlichen Bergkette: Der Pico Naiguatá (2.765 m), der Pico Oriental (2.640 m) und der Pico Occidental (2.478 m), während die südlichen Berge die Höhe von 1.300 m nicht übersteigen.



Abbildung 2
Seilbahn
Seilbahn von der Stadt zum Avila und Blick vom Avila



Abbildung 3
Ausblick aus dem Hotel Humboldt
Vom höchsten Punkt sind im Süden die Stadt Caracas und im Norden das Karibische Meer sichtbar.

⁹ Kostof, Spiro. *Das Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt*. Campus Verlag. Frankfurt/New York. 1991. S.55

1.1.1 El Avila

Die nördliche Bergkette wurde von den Ureinwohnern der Küstenregion in indianischer Sprache „Guairaira Repano“ genannt, was „große Bergkette“ bedeutet. Nach der Eroberung der Küstenregion durch die spanischen Kolonialisten wurde die größte und höchste Bergkette der Stadt in El Avila umbenannt.

El Avila besitzt eine große Artenvielfalt an Vegetation und ist die grüne Lunge der Stadt. Er ist der größte Naturpark der Stadt, der einmal pro Woche zu ihrem größten öffentlichen Raum wird. Die Stadtautobahn „Avenida Boyacá“, die entlang der Kante des Bergmassives verläuft, wird jeden Sonntagmorgen für den Autoverkehr gesperrt und als öffentlicher Raum freigegeben. Sie wird dann für einige Stunden zum größten Freizeittreffpunkt der Stadt und zur Begegnungsstätte für alle sozialen Schichten. Das Laufen, Radfahren, Wandern, Spielen und Treffen sind für gewöhnlich die Aktivitäten, die sonntags auf der Avenida Boyacá stattfinden.

Die Avenida Boyacá wird auch „Cota Mil“ genannt, da die Autobahn fast auf der Höhenlinie Tausend verläuft. Mit mehr als einhundert Metern über der Stadt ist die Cota Mil einer der schönsten Aussichtspunkte in Caracas. Diese Autobahn verläuft von West nach Ost und verbindet die beiden Extreme der Stadt; La Pastora im Westen und Petare im Osten. Wegen seiner Größe und Monumentalität stellt El Avila das wichtigste Merkzeichen der Stadt dar:

„Merkzeichen können als außerhalb des Betrachters befindliche Bezugspunkte angesehen werden. Sie treten in allen Größenordnungen auf. Bei den Personen, die mit der Stadt gut vertraut waren, konnte man eine Neigung beobachten, sich zur Orientierung weitergehend auf ein System von Merkzeichen zu verlassen und eher auf Einmaligkeit und Spezialisierung als auf Kontinuität zu achten.“¹⁰

El Avila bildet den Hintergrund der Stadt und ist gleichzeitig eine visuelle Kontinuität im Bild der Stadt; er besitzt eine einfache und klare Form und ist von allen Punkten der Stadt aus sichtbar. Für die Einwohner von Caracas stellt er einen wesentlichen Orientierungsreferenzpunkt dar, welcher den longitudinalen Charakter des zentralen Bereiches der Stadt markiert.



Abbildung 4

El Avila mit der Avenida Boyacá als nördliche Grenze der Stadt

¹⁰ Lynch, Kevin. *Das Bild der Stadt*. Ullstein, Frankfurt am Main, 1965. S. 96

Räumlich trennt der Avila die Kommunikation zwischen Caracas und der Küstenregion. Zur Zeit der Stadtgründung wurden verschiedene Wege vom Meer zur Stadt angelegt. Der „Weg der Spanier“ war der erste Weg, der ausgehend von der Hafenstadt La Guaira den Avila überquerte. Er besteht noch heute als Wanderweg. Später wurde ein zweiter Weg angelegt, welcher den Avila umgeht, auf dem die heutige moderne Autobahn errichtet wurde.¹¹

Die Berghänge des Avilas stellen die stärkste Grenzlinie der Stadt dar, die von der Stadtautobahn Avenida Boyacá markiert wird und als Begrenzung des Naturparks wirkt. Diese riesige Grenzlinie verbindet und definiert die Stadtteile des zentralen Bereiches der Stadt, welche durch die Cota Mil verbunden werden und durch den Avila vor einer möglichen Entstehung von informellen Siedlungen geschützt werden.

Im Jahr 1958 wurde El Avila von der Stadtregierung als Naturpark ausgewiesen und unter Schutz gestellt¹², daher ist es verboten, ihn zu besiedeln und zu bebauen. Trotz dieses Verbotes wurde er durch informelle Siedlungen und „Ranchos“¹³ außerhalb des Stadtbereiches bebaut, deren Wachstum nicht kontrolliert werden konnte¹⁴. Die nahe des Avilas gelegenen Stadtteile stellen einen privilegierten Ort dar, was sich in den Bodenpreisen widerspiegelt. Die Stadtteile, die durch die Cota Mil bedient werden, besitzen die teuersten Grundstücke der Stadt, da sie hohe Qualitäten besitzen: Eine gute Verkehrsanbindung, eine relativ hohe Sicherheit, Ruhe sowie sehr schöne Aussichten auf das Stadtpanorama.

¹¹ Der „alte Weg nach La Guaira“ wurde nicht erweitert, sondern nur einfach ersetzt: Eine moderne Autobahn wurde parallel zum neuen Weg aufgebaut, da er keinen Raum für eine mögliche Erweiterung besaß.

¹² Am 12.12.1958 wurde El Avila als Naturpark ausgewiesen. Mit 85.192 ha ist er der größte Naturpark der Stadt.

¹³ Der Begriff „Rancho“ ist das venezolanische Wort für „Favela“ (portugiesisch) oder „Slum“ (englisch). Die Ranchos sind provisorische Behausungen aus Blech, Holz und Pappe, welche meist auf den Berghängen oder Resträumen der Stadt errichtet werden.

¹⁴ San Antonio de Galipan ist das einzige legale Dorf, das auf dem Avila liegt. Es bestand schon vor der Ausweisung des Avilas als Naturpark, daher dürfen es die Einwohner weiterhin bewohnen, jedoch nicht erweitern.

1.1.2 Die südliche Bergkette

Die Südkette wird von verschiedenen Hügeln gebildet, welche unterschiedliche Täler gestalten. Wegen ihrer unregelmäßigen Formen ist die südliche Bergkette schwer zu bebauen und weist keine klare Nutzung auf¹⁵. Diese Berghänge markieren Gebiete, deren Ränder Grenzlinien sind (siehe Abbildung 5) und daher räumliche Diskontinuitäten darstellen.

Um die Stadt zu erweitern, wurde die Topographie der südlichen Bergkette im Laufe der Zeit stark verändert. Auf Grund dieser menschlichen Eingriffe sind viele Berghänge sehr instabil, was insbesondere während der Regenzeit gefährlich wird. Häufig stürzen Ranchos und Häuser ein, welche auf verändertem Terrain errichtet wurden oder rutschen die vom Regen aufgeweichten Berghänge hinab. Heute ist die Südkette, im Gegensatz zur nördlichen Bergkette, in die Gesamtstruktur der Stadt integriert und gehört zum Stadtbereich.

Die Quartiere der Südkette weisen auch Schwierigkeiten bei der verkehrstechnischen Erschließung auf. Auf Grund der unregelmäßigen Topographie sind die Straßen in den Stadtteilen sehr steil und kurvenreich, was die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel behindert und die Nutzung des privaten Autoverkehrs fördert. Als Folge der Topographie sind viele Gebiete zu Resträumen geworden, da die Grundstücke zu steil sind, um sie bebauen zu können. Als Resträume werden diese Gebiete nicht kontrolliert, sie erscheinen im Raumordnungsplan als weiße Fläche; als Räume ohne weitere Nutzung.

Da auf ausgedehnten Gebieten der Südkette kaum Kontrolle über die Nutzung des Bodens ausgeübt wird, erleichtert dies die Entstehung und Entwicklung informeller Siedlungen. Auf den Hügeln der südlichen Bergkette befinden sich die größten Konzentrationen informeller Siedlungen in der Stadt, die sich wegen ihrer physischen Eigenschaften am besten der steilen Topographie anpassen.



Abbildung 5

Luftbild der südlichen Stadteile.

Im Bild die Gegenüberstellung verschiedener städtebaulicher Formen auf der unregelmäßigen Topographie

¹⁵ Stadtbaurechtlich werden einige Gebiete der Südkette als grüne Zonen ausgewiesen, da sie als nicht bebaubar eingestuft werden und auch nicht als Park definiert werden können.

1.2 DIE FLÜSSE

Caracas besitzt ein übersichtliches Flussnetz. Es besteht aus parallel zueinander verlaufenden Flüssen und Bächen, die die Südhänge des Avilas hinab fließen und im Tal in den Fluss Guaire münden, der als größter Fluss nach Westen durch das Tal von Caracas fließt.

Das Flussnetz spielte eine wesentliche Rolle für die Gründung der Stadt, da es die einzige Referenz oder Grenzlinie darstellte. Damals bildeten die Bäche Quebrada de Caruata und Quebrada Catuche die erste Grenze der Stadt; sie definierten das Territorium, auf dem das Rastergefüge gestaltet wurde.

Außer diesen Flüssen gibt es andere kleinere Flüsse oder Bäche, welche wegen ihrer geringen Größe kaum Bedeutung besitzen. Um den Fluss Guaire von den anderen Flüssen und Bächen zu unterscheiden, habe ich alle anderen fließenden Gewässer „ehemalige Bäche“ genannt, obwohl sie verschiedene Größen und Wassermengen aufweisen.

1.2.1 El Guaire

El Guaire ist der Fluss, der heute sichtbar die Stadt Caracas durchquert. Er bildete zur Zeit der Stadtgründung die südliche Grenze der Stadt. Er war auch sehr wasserreich und besaß kristallklares Wasser, in dem die Caraqueños baden konnten.

El Guaire ist nie schiffbar gewesen, da er nicht mit anderen Flüssen verbunden ist. Er gehört zu keinem größeren Flusssystem und vielleicht ist dies einer der Gründe, weshalb er so rücksichtslos kanalisiert, überbaut und verschmutzt wurde.

Heute ist der Fluss ein riesiger Abwasserkanal, durch den das Schmutzwasser der Stadt fließt. Seine Wasser sind Krankheitsüberträger und die Verwesungsgase tragen zur Luftverschmutzung bei. Deshalb gibt es wenige Wohnsiedlungen entlang seines Laufes und keine von ihnen liegt direkt am Fluss. Beide Ufer des Guaires sind Resträume geworden, da dort kein Gebäude errichtet werden darf.



Abbildung 6

Autobahnen als Flüsse

Im Bild die Autobahn Francisco Fajardo und der Flughafen La Carlota

1.2.2 Die ehemaligen Bäche

Auf den Berghängen des Avila fließen ein Dutzend Bäche nach Süden hinab, die in den Fluss Guaire münden. Diese Bäche bildeten während der Gründung der Stadt die Stadtgrenzen der spanischen Eroberer. Die Namen Blandin, Seca, Pajaritos, Los Palos Grandes, Agua de Maiz, Juan Gomez, Caurimare, Catarate, Faustino, Agua Salada, La Ayala und Báquira sind die Namen der Bäche, die während der Kolonialherrschaft die Grenzen der Bauernhöfe formten. Einige der heutigen informellen Wohnsiedlungen – wie Agua de Maiz – sowie der formellen – wie Caurimare und Los Palos Grandes – tragen die Namen der ehemaligen Bäche.

Heute spielen die ehemaligen Bäche keine wesentliche Rolle im Wachstum sowie in der Entwicklung der Stadt, fast alle sind überbaut und daher nicht mehr sichtbar. Sie stellen keine Grenze mehr für die Entwicklung der Stadt dar: Die heutigen politischen oder räumlichen Grenzen zwischen den Stadtteilen weisen keinen Zusammenhang mit dem Verlauf der ehemaligen Bäche auf.



Abbildung 7

Die meisten ehemaligen Bäche sind heute zu Mülldeponien geworden, welche bei starken tropischen Regenfällen eine Gefahr für mögliche Überschwemmungen und Lawinen darstellen.

Trotz der geringen Bedeutung der ehemaligen Bäche für die gegenwärtige formelle Stadtstruktur bilden sie ein ideales Gebiet für die Gründung und Entwicklung informeller Siedlungen. Die noch nicht überbauten Bäche stellen eine Wasserquelle für die verschiedenen informellen Siedlungen dar, die über keine öffentliche Wasserversorgung oder Müllentsorgung verfügen.

In der Regenzeit ¹⁶ sind die Bäche oft Ausgangspunkte von starken Überschwemmungen. Im Dezember 1999 verursachten starke Regenfälle in der Küstenregion die schlimmsten Schlammlawinen aller Zeiten, wobei verschiedene Dörfer ganz oder teilweise zerstört wurden. Die Schäden können noch heute im Litoral, der Küstenregion, beobachtet werden. Das Risiko solch starker Überschwemmungen ist in Caracas immer latent.

¹⁶ Wie viele tropische Länder hat Venezuela zwei Jahreszeiten, die Regen- und die Trockenzeit. Niederschläge und Trockenheit variieren im Land; in der Region der Hauptstadt sind die Niederschläge im Vergleich zu anderen Regionen nicht so ausgeprägt. Dennoch führen starke Regenfälle oft zum Aufweichen der Berghänge und damit zum Einsturz von Häusern, hauptsächlich der informellen Siedlungen.

2 RAUMORDNUNGEN

„The city, as one finds it in history, is the point of maximum concentration for the power and culture of a community. It is the place where the diffused rays of many separate beams of life fall into focus, with gains in both social effectiveness and significance. The city is the form and symbol of an integrated social relationship: it is the seat of the temple, the market, the hall of justice, the academy of learning. Here in the city the goods of civilization are multiplied and man folded; here is where human experience is transformed into viable signs, symbols, patterns of conduct, systems of order. Here is where the issues of civilization are focused: here too, ritual passes on occasion into the active drama of a fully differentiated and self-conscious society.“¹⁷

Mumford sieht die Stadt als eine Bühne, auf der verschiedene Beziehungen und Aktivitäten geschehen: Die Stadt ist nicht mehr eine Ansammlung von Gebäuden, sondern ein Netz von sozialen und menschlichen Beziehungen, die die Software der Stadt darstellen. Um dieses komplexe Beziehungsnetz zu ermöglichen, hat der Mensch verschiedene Ordnungssysteme entwickelt: Die Gesetze, die Rechte, die Planung und die Verwaltung sind Beispiele für die unterschiedlichen Ordnungssysteme des Menschen.

Kein Ordnungssystem ist richtig oder falsch, es ist ein Instrument zur Aufrechterhaltung der Ordnung, welche in einer Gesellschaft zu einem bestimmten Zeitraum gilt. Es gibt so viele Ordnungssysteme wie gesellschaftliche Aktivitäten und Beziehungen, gleichfalls haben sie bestimmte Begriffe und Bedeutungen. Die Regeln, Anordnungen und Gesetze sind Instrumente des Menschen, anhand derer er seine Gesellschaft und seine Siedlungen zu kontrollieren sucht. Die Ordnungssysteme sind ein wesentlicher Ausdruck der immer wechselnden Interessen der Menschen und daher folgen sie dem Lauf der Geschichte. Sind die Ordnungssysteme eine menschliche Erfindung, dann sollten sie immer im Kontext ihrer Geschichte analysiert werden.

Meine Untersuchung konzentriert sich auf die Ordnungsprinzipien, welche das Stadtgefüge direkt gestalten und ihre dementsprechenden Diskontinuitäten stark beeinflussen können. Der Begriff „Raumordnungen“ umfasst die allgemeinen Raumordnungen, Bauleitregelungen und Regulierungspläne, die die Stadt in ihren unterschiedlichen Zeiträumen ihrer Geschichte entwickelt haben und in Zukunft gestalten werden. In der Analyse meines Studienfalls werden zwei große städtebauliche Entwicklungsphasen dargestellt, welche zwei verschiedenen Raumordnungen in zwei verschiedenen Zeiträumen entsprechen:

Die Phase der Kolonialisierung und
die Phase des Erdölbooms.

¹⁷ Mumford, Lewis. *The Culture of Cities*. Harcourt Brace Jovanovich, Inc. New York. 1966. S.3

Ich halte die Phasen der Kolonialisierung und des Erdölbooms für die zwei wichtigsten Zeiträume des städtebaulichen Wachstums von Caracas, da sie nach zwei verschiedenen Ordnungsprinzipien konzipiert wurden.¹⁸ Aus diesem Grund analysiere ich erst die folgenden historischen Linien: Den Zeitraum von 1567, dem Jahr der Gründung von Caracas, bis 1920 und den Zeitraum von 1920, dem Jahr des Beginns des Erdölbooms, bis 1972.

Der Zeitraum von 1972 bis heute weist keinen erkennbaren Höhepunkt in der städtebaulichen Entwicklung auf, da seit 1972 keine neuen Raumordnungen verabschiedet wurden, obwohl viele Projekte vorgestellt, jedoch nicht umgesetzt wurden. Deshalb analysiere ich diesen Zeitraum nicht als einen abgeschlossenen, sondern als einen weiterführenden Prozess.

2.1 DIE KOLONIALE STADT: CARACAS VON 1567 BIS 1900

„Die von verschiedenen Historikern aufgeworfenen Vermutungen über das Datum der Gründung von Caracas sind kein neues Problem. Trotzdem weisen die 1578 vom Gouverneur der Stadt Caracas Juan de Pimentel geschriebenen Informationen 1567 als das Jahr der Gründung der Stadt aus.“¹⁹

Der erste vorgefundene Stadtplan von Caracas stammt aus dem Jahre 1567, daher wurde dieses Datum als offizielles Jahr der Gründung der Stadt angenommen. Auf diesem Stadtplan wird Caracas in starker räumlicher Verbindung mit der Küste dargestellt, ja es scheint, dass die Stadt nahe dem Meer liegt, obwohl den westlichsten Teil von Caracas ungefähr 17 km von der Küste trennen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Darstellung der Ansiedlungen am Meer (siehe Abbildung 8). Aufgrund des Alters des Stadtplanes konnte er nur für eine freie Darstellung der Realität gehalten werden; er ist eher Ausdruck der Vision der Eroberer, für welche die eroberte Küste einen außergewöhnlichen Standort für die zukünftige Kommunikation zwischen den Kolonien und einen idealen Ort des Handelsaustausches darstellte. Die Meeresnähe war ein entscheidender Faktor für die Gründung vieler Städte Lateinamerikas; noch heute ist zu erkennen, dass die meisten lateinamerikanischen Hauptstädte unmittelbar am Meer gegründet wurden.

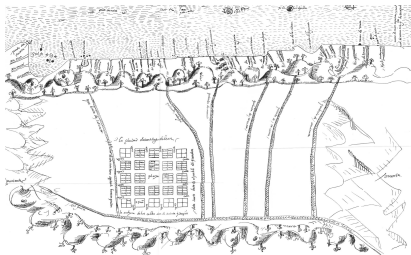


Abbildung 8

Caracas im Jahr 1567

Diese Landkarte ist die bisher erste bekannte Dokumentation der Stadt Caracas, eingefasst von der Küstenkordillere im Norden und dem Fluss Guaire im Süden.

Als Diego de Losada die ehemalige Stadt Santiago de León²⁰ gründete, wurden viele andere Siedlungen entlang der karibischen Küste und auf den Inseln errichtet²¹, welche anfangs als strategische Militär- und Handelsstützpunkte

¹⁸ Im historischen Kontext werden noch mehrere Phasen identifiziert; viele Historiker erkennen andere Phasen an, die durch die jeweiligen Regierungen geprägt wurden, welche bestimmte historische Zeiträume charakterisiert haben, diese Phasen sind für die Ziele meiner Arbeit zu spezifisch und detailliert.

¹⁹ Graziano Gasparini, *Caracas a través de su Arquitectura*. Caracas, 1969. S.3

²⁰ „Caracas“ ist der Name eines berühmten Indianers, der gegen die Kolonialisten kämpfte. Die Hauptstadt Venezuelas wurde erstmals nach dem Gründer der Kolonialstadt, Santiago de León, benannt, daher hieß die Stadt „Santiago de León de Caracas“, eine Komposition aus dem indianischen und dem Namen des Eroberers.

²¹ Eigentlich wurde die Hafenstadt Coro zuerst gegründet. Viele Historiker weisen „La Vela de Coro“ als die erste Stadt aus, die von Christoph Kolumbus gegründet wurde.

angelegt wurden. Die Stadt Caracas wurde in der zweiten Phase der spanischen Eroberung gegründet, in welcher die Kolonialisten auf amerikanisches Territorium eindrangten.²²

Bisher gibt es keine genauen Daten über die damalige Bevölkerungszahl; die historische Dokumentation weist unterschiedliche Zahlen auf. Trotz all dieser Ungenauigkeiten ist das Jahr 1728 als Höhepunkt der Kolonialisierung anzunehmen, als die Gesellschaft „Guipuzcoana“ nach Venezuela kam.

Die Gesellschaft „Guipuzcoana“ spielte eine wesentliche Rolle bei der Entwicklung des Landes im 18. Jahrhundert. Diese Handelsgesellschaft prägte die Entwicklung des Landes von 1728 bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts entscheidend, indem sie kommerzielle Beziehungen zu Europa aufbaute. Im Jahre 1781 wurden die Vorrechte der Handelsgesellschaft Guipuzcoana abgeschafft, wonach die Stadt noch mehr prosperierte. Damals begann eine Epoche der Entwicklung und des Reichtums, welche die Stadtstruktur jedoch nur wenig veränderte.

Es war nur ein kurzes ökonomisches Wachstum, da Caracas im Jahre 1812 durch ein Erdbeben fast völlig zerstört wurde, was die Stadt in den Zustand von 1772 zurückwarf. Die bis dahin erreichte Entwicklung wurde an einem Tag zerstört. Da die Gebäude der Stadt aus weichen Materialien, wie Lehm und Zuckerrohr errichtet wurden, konnten sie dem Erdbeben nicht widerstehen. Auch die kleine und einfache Kathedrale, welche noch heute in ihrer ursprünglichen Form zu sehen ist, wurde durch das Erdbeben stark zerstört und später originalgetreu wiederaufgebaut. Deshalb erscheint die Kathedrale von Caracas recht klein und provinziell im Vergleich zur Größe der Stadt und ist Zeuge der Vergangenheit und Geschichte der Stadt.

Die nächsten Jahre waren noch schlimmer für die Entwicklung der Stadt. Das Erdbeben von 1812 war nur der Anfang der folgenden Naturkatastrophen, Kriege und Krankheiten, welche die Bevölkerung des Landes heimsuchten. Der prekäre Zustand der Hauptstadt erzeugte einen Teufelskreis aus Krankheiten und Bevölkerungsabwanderungen. Die Phase des Wiederaufbaus nach dem Erbeben dauerte sehr lange. Erst ca. siebzig Jahre später erreichte die Bevölkerungszahl wieder das gleiche Niveau, wie vor dem Erdbeben.

Zeitgleich begannen die Befreiungskriege, die im Jahre 1810 zur offiziellen Befreiung des Landes von der spanischen Krone führten; es war die Zeit der großen „Caudillos“, der Kriegsanführer. Die kurzzeitig eroberte Freiheit wurde mehrmals von spanischen sowie lokalen Diktaturen unterbrochen, die die Entwicklung des Landes und seiner Hauptstadt behinderten. Aus dem Zeitraum von 1810 bis 1870 gibt es heute nur ein kleines architektonisches Erbe, das die geringfügige Entwicklung der Stadt von damals bestätigt.

Im Jahre 1870 wurde Antonio Guzman Blanco Präsident der Republik von Venezuela, der das Land direkt und auch indirekt bis 1888 regierte. In diesem



Abbildung 9
Blick von der Straßenecke Santa Teresa nach Norden.
Das Datum wird auf die Dekade 1860 bis 1870 geschätzt.

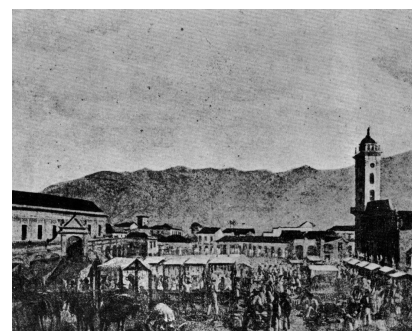


Abbildung 10
Turm der Kathedrale und die Plaza Bolívar,

²² In dieser Phase waren die ersten Siedlungen bereits gegründet und die spanischen Kolonialisten begannen, die kontinentalen Gebiete zu erobern. In dieser Phase wurde Caracas gegründet.

Zeitraum wurden endlich die durch das Erdbeben von 1812 verursachten Zerstörungen beseitigt und die Gebäude wiedererrichtet. Stark beeinflusst von Baron Haussmann in Paris begann Guzman mit dem Wiederaufbau von Caracas.

Mit großzügigen Boulevards, imposanten Gebäude und Skulpturen versuchte er, dem provinziellen Aussehen der Stadt entgegenzuwirken, ohne deren Gefüge grundlegend zu verändern oder die Stadt zu erweitern. In dieser Zeit wurden viele öffentliche Gebäude errichtet, wie Theater, Kirchen, die Universität und das Kapitol im Zentrum der Stadt, welche heute das kleine historische Architekturerbe der Stadt darstellen und auch nationale Symbole des Landes sind. Von besonderer Bedeutung ist Guzmans Beitrag zum Aufbau der Verkehrsinfrastruktur des Landes. Während seiner Amtszeit wurden Aquädukte, Eisenbahnlinien, Landstraßen und Häfen gebaut, welche später die Entwicklung des Landes sowie der Hauptstadt förderten.



Abbildung 11
Die Kirche Santa Teresa

„Trotz seines „fortschrittlichen“ Auftretens zog er kein Programm zum Aufbau der Industrie oder der dafür erforderlichen Grundlagen in Erwägung. Obwohl sein Föderalismus ihm erlaubte, einige Fehler der nationalistischen Rhetorik zu vermeiden, zog er die einfachen Erfolge der architektonischen Rhetorik vor. Für Guzman Blanco war Paris das Modell einer Hauptstadt und seine Umbaumaßnahmen können ohne diesen Hintergrund nicht verstanden werden. Leider kann das städtebauliche Gefüge von Caracas von 1870 und das Verhältnis zwischen seiner physischen Realität und dem Modell nur als Realisierung einer „zwerghaften“ Nachbildung gelten“²³.

Nach der Regierungsperiode Guzman Blancos bis zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde die ursprüngliche Stadtstruktur von Caracas kaum verändert, jedoch mehr verdichtet. Der Anreiz für die städtebauliche Entwicklung und Urbanisierung²⁴ der Stadt war direkt mit der Person des Präsidenten verbunden; die nächsten Regierungen knüpften an keine der Veränderungen Blancos an. Seine Regierungszeit stellt eine isolierte Episode in der Entwicklung von Caracas dar, die das weitere Wachstum der Stadt prägte.

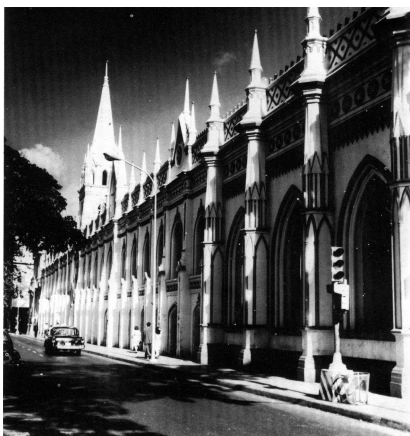


Abbildung 12
Das erste Universitätsgebäude im Stadtzentrum

„So setzte die guzmanische Maschinerie die Grundlagen für die städtebauliche Verwaltung in Venezuela. Mit seiner Fähigkeit, das ganze Land mit Infrastruktur zu versehen, wurde das MOP (Ministerium für öffentliche Bauwerke) das erste Verwaltungsorgan, das speziell zum

²³ „Sin embargo en su „progresista“ actuación no contempló un programa industrial o las bases para iniciarlo. Aunque su federalismo le permitió evitar algunos errores debidos a la retórica nacionalista, prefirió los éxitos más fáciles derivados de la retórica arquitectónica. Para Guzman Blanco el modelo de capital es París y su intento de transformaciones no puede entenderse sin este hecho. Lamentablemente, la estructura urbana de Caracas de 1870 y la relación entre su realidad física y el modelo, no permitieron mas que la realización de un simulacro “enanizado.”
Graziano Gasparini, *Caracas a través de su Arquitectura*. Caracas, 1969. S.201

²⁴ Die Maßnahmen der Regierung von Guzman Blanco waren nicht nur auf den Bereich des Städtebaus beschränkt, Blanco strebte nach einer neuen „zivilisierten Urbanität“; damals erschienen die so genannten „Handbücher der Urbanität“, in denen die europäische Etikette sowie die gesellschaftlichen Verhaltensnormen zusammengefasst wurden.

Urbanisieren eines Landes dirigiert wurde, dessen rückständige ländliche Gebiete seit der Kolonie intakt geblieben waren.“²⁵

Die Geschichte der Stadt bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts ist eine Folge von Erdbeben, Revolutionen, politischer Instabilität, Krankheiten und Armut, in der Caracas keine hoch entwickelten politischen oder ökonomischen Strukturen besaß, anhand derer kurze Zeit später der plötzlich erlangte Reichtum nach der Entdeckung des Erdöls sinnvoll hätte verwertet werden können. Venezuela war unter allen spanischen Kolonien das am wenigsten entwickelte Land.

Das koloniale und das heutige Caracas sind sehr verschieden und der Zeitraum sowie die einzelnen Entwicklungsstufen, die zwischen beiden Städten liegen, bilden keinen kontinuierlichen Verlauf. Das heutige Caracas ist innerhalb einer extrem kurzen Zeitspanne entstanden.

2.1.1 Das Rastergefüge

“In general, one may say that a geometric layout is more characteristic of a freshly founded town, and the irregular layouts, with blocks of different dimensions, with varied perimeters, were a product of a slower growth and less systematic settlement.”²⁶

„Das Gitter – auch Gitternetz oder Schachbrett genannt – ist bei weitem das gebräuchlichste Muster in der Geschichte der Stadtplanung. Es ist geographisch und historisch universell. Keine andere Stadtstruktur kann als Standardschema für jedes Gelände gelten und ermöglicht auf so einfache Weise die Aufteilung von Land und den Verkauf der Grundstücke.“²⁷

Caracas wurde, wie alle neuen Städte in Amerika, auf der Grundlage eines Rastergefüges gestaltet, das bis zum Ende des 19. Jahrhunderts trotz seines zweidimensionalen Charakters das einzig annehmbare Ordnungssystem blieb. Das Rastergefüge war das Instrument der Kolonialisten, schnell und einfach neue Städte zu gründen. Man brauchte nur ein ebenes Gelände mit einer guten strategischen Lage, um eine neue koloniale Siedlung zu gründen. Aus diesem Grund gibt es so viele Ähnlichkeiten zwischen den Städten Lateinamerikas, die trotz ihrer eigenen Charaktere die gleiche Struktur aufweisen.



Abbildungen 13 und 14
Caracas und Lima

Die erstaunliche Ähnlichkeit zwischen den Stadtzentren der venezolanischen und der peruanischen Hauptstadt zeigt die Anwendung des „Gesetzes für die westindischen Gebiete“ innerhalb der spanischen Kolonien.

²⁵ „Así, la maquinaria guzmancista sentó las bases de la administración urbana en Venezuela. Con su capacitación para proveer infraestructura a lo largo a ancho de la nación, el MOP pasó a ser el primer órgano administrativo dirigido específicamente a urbanizar a un país cuyas atrasadas áreas rurales habían permanecido intactas desde la colonia.“

Almadoz Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870 – 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997. S.88

²⁶ Mumford, Lewis. *The Culture of Cities*. 1966. S.52

²⁷ Kostof, Spiro. *Der Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt*. Campus Verlag. Frankfurt/ New York. 1991. S.95

„Die Anlage der neuen Städte folgte einem einheitlichen Modell: Die Grundstruktur bildete ein schachbrettartig angelegtes Straßennetz und zwischen den einzelnen Straßen befand sich eine Vielzahl – meist quadratischer – Häuserblocks. In der Mitte der Stadt wurden einige Häuserblocks weggelassen oder in ihrer Größe reduziert, um Raum für freien Platz zu schaffen, um den die bedeutendsten Gebäude gruppiert wurden: Die Kirche, das Rathaus, die Häuser der Kaufleute und die der reichsten Kolonisten.“²⁸

Der Platz bildete nach den „Gesetzen für die westindischen Gebiete“ die Entwurfseinheit, nach dem das gesamte Gefüge gestaltet wurde; entsprechend der Länge der Seiten des Marktplatzes wurden die Häuserblöcke entworfen:

„Der Hauptplatz muss im Zentrum der Stadt liegen und in Form eines Rechtecks angelegt sein, dessen Länge mindestens das Anderthalbfache der Breite betragen muss, weil diese Ausmaße am günstigsten sind für Veranstaltungen mit Pferden und andere Feierlichkeiten... Die Größe des Platzes soll sich nach der Einwohnerzahl bemessen, wobei stets bedacht werden muss, dass die Städte Indiens – sofern sie neue Städte sind – weiter wachsen sollen und dies wahrscheinlich auch tatsächlich tun werden. Deshalb also muss der Platz im Verhältnis zum voraussichtlichen Wachstum der Stadt geplant werden.“²⁹

„Charakteristisch für die Gitterstruktur der Kolonialstädte sind die beiden Hauptachsen und der öffentliche Platz an ihrem Schnittpunkt, die *plaza*. Die Größe der *plaza* entschied über die Ausmaße der Blocks, wobei diese Blocks an der *plaza* in vier Abschnitte (*solares*) untergliedert und unter den ersten Ansiedlern aufgeteilt wurden. Manchmal waren die Blocks auch so ausgerichtet, dass der Wind abgelenkt wurde, wie es Vitruv gefordert hatte.“³⁰

Der Platz bildete das Zentrum der Stadt; sowohl physisch als auch gesellschaftlich war er der Ort des Handels und des Treffens, wo auch Kirche und zivile Verwaltungsgebäude standen. Es war untersagt, um den Platz herum zu wohnen, die unmittelbar angrenzenden Parzellen waren nur für öffentliche oder amtliche Nutzungen vorgesehen: Die Kirche, das Rathaus sowie die wichtigsten Gebäude, die der Repräsentation der Macht der spanischen Krone dienten.

„Wenige Städte wurden tatsächlich nach den Vorschriften des Königs erbaut. Doch die Verkündung des Gesetzes war das Zeichen einer rapide zunehmenden Bürokratisierung, ein Fingerzeig auf die moderne Welt.“³¹

²⁸ Benevolo, Leonardo. *Die Geschichte der Stadt*. 2000. S.674

²⁹ Benevolo, Leonardo. *Die Geschichte der Stadt*. 2000. S.674–675

³⁰ Kostof, Spiro. *Der Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt*. Campus Verlag. Frankfurt/New York. 1991. S.115

³¹ Lerup, Lars. *Das Unfertige bauen, Architektur und menschliches Handeln*. Fried. Vieweg & Sohn. Braunschweig. 1986. S.47

Das Rastergefüge brachte schnelle und praktische Ergebnisse, welche nicht immer mit den „Gesetzen für die westindischen Gebiete“ in Einklang gebracht werden konnten, sondern mit den individuellen Interessen oder Visionen der Eroberer. Ein Beispiel dafür ist der Hauptplatz von Caracas, die „Plaza Bolivar“; obwohl er im Zentrum der Hauptstadt liegt, ist er nur von geringer Größe.

„Bei der Gründung einer neuen Stadt wurde noch kein dreidimensionaler Organismus angelegt, sondern nur eine so genannte *traza*, eine zweidimensionale Grundstruktur, wie in Ferrara. Man plante dabei nicht – wie im Mittelalter –, diese Grundstruktur möglichst bald vollständig zu bebauen; die genau abgegrenzten Grundstücke wurden vielmehr einzelnen Besitzern zugesprochen, die auf ihnen bauen konnten, wie und wann immer sie wollten. In den amerikanischen Städten nahm die von den Straßen und Plätzen gebildete Grundstruktur oftmals übertriebene große Ausmaße an, während die einzelnen Gebäude klein und bescheiden waren und die Häuser meist sogar nur über ein Stockwerk verfügten.“³²

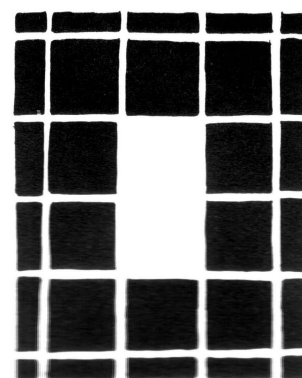
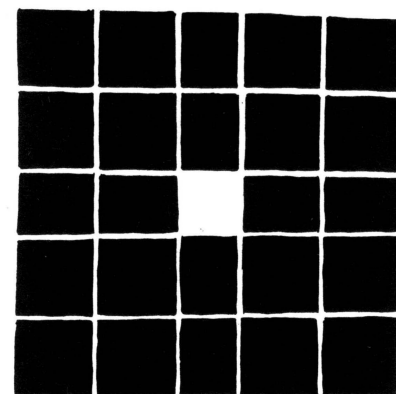
Lars Lerup begründet in seinem Buch „Das Unfertige bauen“ die Entstehung des lateinamerikanischen Rastergefüges, dessen Idee schon im Geist der Kolonialisten vorhanden war:

„Die Form der klassischen spanischen Kolonialstadt basiert auf einem Rasterplan. Es ist unwahrscheinlich, dass die ersten Siedler den Plan schon in dieser klassischen Form mitbrachten. Die iberische Halbinsel war relativ abgeschottet vom übrigen Europa gewesen, wo „Rasterstädte“ weit verbreitet waren. Das bedeutet, dass der Rasterplan mehr als eine Idee einschloss, ein Samenkorn, das die Siedler in ihren Köpfen mitbrachten und erst in voller Blüte sahen, nach dem sie es erprobt hatten (d.h., nachdem sie es sozusagen in der Praxis neu entdeckt hatten).“³³

Dieses „Samenkorn“ wurde im Jahre 1573, neun Jahre nach der Gründung von Caracas, in einem offiziellen Gesetz festgeschrieben: Das „Gesetz für die westindischen Gebiete“. Dieses Gesetz beinhaltete sehr einfache Regeln, welche von den Kolonialisten in allen eroberten Gebieten angewandt wurden.

„Das Gesetz war niemals ein Planungsinstrument, eher ein historisches Dokument. Trotzdem ist es für uns äußerst interessant, weil es ein klassisches behavioristisches Manifest darstellt. Seine Philosophie spricht laut und deutlich: Die physische Welt ist Matrize der sozialen Welt; Phillip glaubte, dass die Überstimmung zwischen der idealen Stadt und dem Verhalten ihrer Bewohner vollkommen sein würde.“³⁴

Die wesentlichen Aspekte der Stadtgründung von Caracas wurden beschrieben: Die Charakteristika der Orte der zukünftigen Städte, die Größe der Plätze, sowie



Abbildungen 15 und 16

Die Plaza Bolivar in Caracas und in Barinas. Die Stadt Barinas wurde im 18. Jahrhundert entworfen, als die damalige Regierung einen neuen und angenehmeren Standort für die Hauptstadt suchte. Damals war Barinas eine blühende Stadt mit großen Zukunftsperspektiven und dem Potential, die neue Hauptstadt des Landes zu werden. Bei der Gründung von Caracas hatte man nicht, im Gegensatz zu Barinas, mit seiner späteren Prosperität gerechnet, worauf die geringe Größe der Plaza Bolivar zurückzuführen ist. Daher sind ihre Ausmaße nicht einmal halb so groß, obwohl Caracas die Hauptstadt des Landes ist.

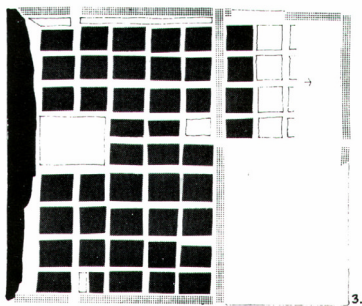
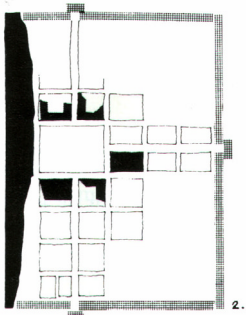
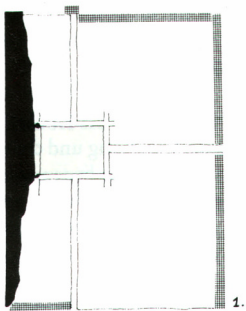
³² Benevolo, Leonardo. *Die Geschichte der Stadt*. 2000. S.675

³³ Aus den „Bulas y Decretos para el Gobierno de las Indias“ des spanischen Königs Phillip II; sie waren die Gesetze, mit denen die spanische Krone ihre frisch eroberten Territorien kontrollieren und regulieren wollte.

³⁴ Lerup, Lars. *Das Unfertige bauen, Architektur und menschliches Handeln*. Fried. Vieweg & Sohn, Braunschweig. 1986.

die Beziehungen zwischen den Kolonialisten und den Ureinwohnern. Es scheint, dass sich die städtebaulichen Parameter für die Gründung der neuen Städte nur auf ökonomische und formelle Aspekte reduzierten.

Das Rastergefüge schlug keinen Plan für das weitere Wachstum der Stadt vor: Die Größe des Rasters wurde durch die umliegenden Flüsse begrenzt und sah keine weiteren neuen Zentren vor. Die einzige Beschränkung dieses Systems bestand in der Kontinuität der Form des Rasters als zweidimensionales Ordnungssystem, aber nicht in der Dichte, der Nutzung oder im Inhalt der Häuserblöcke. Auf Grund seiner strengen Form scheint das Rastergefüge ein stark ordnendes System zu sein, aber der Mangel an genauen Festlegungen über die Nutzung, die Form sowie die Größe der Gebäude bewirkte ein diskontinuierliches Wachstum auf einem kontinuierlichen Raster.



„Einige Städte, die zunächst nur aus einigen Dutzend Häuserblöcken bestanden, sind im Laufe der Zeit unter Beibehaltung ihrer ursprünglichen Struktur zu großen Metropolen geworden. Diese im 16. Jahrhundert festgelegte Struktur war für die Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert gleichermaßen geeignet wie für unsere Zeit. Tatsächlich ähnelt sie auch in vielerlei Hinsicht den heutigen Stadtentwicklungsplänen.“³⁵

„Die Stadt musste wachsen können, und man wusste nicht im Voraus, wie groß sie einmal werden würde. Dementsprechend konnte die schachbrettartige Anlage der Stadt nach allen Richtungen hin ausgedehnt und je nach Notwendigkeit durch weitere Häuserblöcke erweitert werden. Die äußere Stadtgrenze war immer nur provisorisch, zumal es nicht notwendig war, sie mit Mauern und Gräben zu umgeben.“³⁶

Die natürlichen Grenzen der Stadt beschränkten die Erweiterung des Rastergefüges; es endet in Caracas an den Flussufern, hinter denen die Bauernhöfe und die kultivierte Landschaft lagen. Da die Stadt nur bis zum Flussufer wachsen konnte, bestand ein starker Kontrast zwischen Stadt und Land, der die erste Ebene der Diskontinuität in Caracas darstellt. Die Graphiken von Lars Lerup (siehe Abb. 17) erklären sehr deutlich das Wachstum der Häuserblöcke im Rastergefüge. Die Häuserblöcke sind in dieser Struktur nur virtuelle zweidimensionale Quadrate, die langsam mit Häusern „gefüllt“ werden. Das koloniale Rastergefüge gab keine bauliche Struktur vor; oft wurden die einzelnen Parzellen einfach nur ummauert und als kleine Bauerhöfe genutzt.

Das Rastergefüge rief auch eine erste Differenzierung zwischen Stadt und Land hervor, welche durch die „Gesetze für die westindischen Gebiete“ verstärkt wurde. Das ehemalige Verbot, nach dem die Ureinwohner die Stadt nicht betreten durften, war der Beginn der sozialräumlichen Segregation in Caracas, die bis heute besteht.

Mit dem Rastergefüge erscheint eine neue Wohnungstypologie, die in Venezuela bisher noch unbekannt war, aber später charakteristisch für die venezolanische

Abbildung 17
Das Wachstum der kolonialen Stadt

³⁵ Benevolo, Leonardo. *Die Geschichte der Stadt*. 2000. S.687

³⁶ *Ib.*

Architektur wurde: Das Hofhaus. Die Hofhaustypologie war die typische architektonische Lösung für das Rastergefüge, dessen Blöcke auf verschiedenste Art und Weise unterteilt wurden. Jede Parzelle besaß eine bestimmte und andere Größe; daher gab es so viele typologische Lösungen für die verschiedenen Parzellen.

Lars Lerup analysiert die vielfältige Hofhaustypologie (Abbildung 18), in dem die verschiedenen möglichen Haustypen zu beobachten sind. Der Hof ist der wichtigste zentrale Raum des Hauses, er ist das Fenster zum Himmel und die Verlängerung des Platzes im Außenraum. Der Hof hatte verschiedene Nutzungen: Er diente als Eingangsraum und Speicher, zur Lüftung und Trocknung von Kakao, Kaffee oder Früchten. So wie der Platz der öffentliche Raum für die Stadtbevölkerung war, diente der Hofraum den gemeinsamen Aktivitäten der Bewohner des Hauses.

Die Typologie des Hofhauses stammt aus den arabischen Ländern, die die südspanische Architektur stark beeinflusst haben. Es ist anzunehmen, dass das amerikanische Hofhaus eine städtische Typologie ist und nur in der Stadt vorzufinden ist, wo die einzelnen Häuser in ihrer Erscheinung verschmelzen, und eine kontinuierliche Außenfassade bilden.

Die Hofhaustypologie hat die venezolanische Architektur stark beeinflusst; das Konzept der Geschlossenheit sowie das Vorhandensein einzelner Elemente, wie Mauern und Gitterfenster sind noch heute zu finden. Natürlich gibt es kontemporäre architektonische Deutungen der Hofhaustypologie, die ich später im Rahmen der städtischen Diskontinuitäten analysiere.

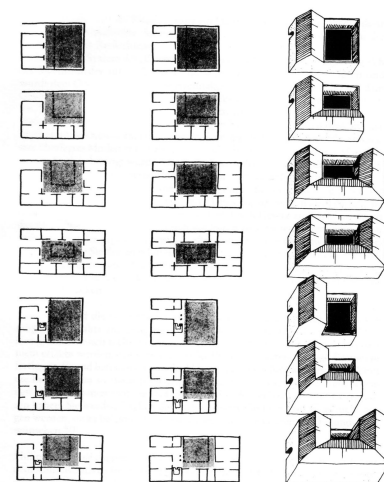


Abbildung 18
Verschiedene Variationen der Typologie des kolonialen Hofhauses, in dem der *Patio* den wichtigsten und größten Raum des Hauses darstellt.

2.1.2 Das Bauernhofgefüge

In der Umgebung des Rastergefüges von Caracas lagen die Bauernhöfe, die „Haciendas“, welche die ökonomische Struktur und Quelle der kolonialen Gesellschaft repräsentierten. Sie wurden dort gegründet, wo es fruchtbare Erde gab, und ihre Grenzen waren nur den Besitzern und Landarbeitern bekannt. Aufgrund der natürlichen Schönheit der Umgebung von Caracas waren einige Bauernhöfe auch Ausflugsziele. Ein Beispiel dafür war die Ansiedlung Los Chorros nordöstlich der Stadt, welche bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts ein beliebtes Ausflugsziel war und heute ein Stadtteil ist.

Bisher gibt es wenige Informationen über das Bauernhofgefüge von damals; da heute kaum ein architektonisches Erbe davon besteht. Von den Bauernhöfen La Vega, La Floresta, La Trinidad oder El Paraiso³⁷ haben nur die Haupthäuser die schnelle Entwicklung der Stadt überlebt, von denen keines in das heutige Stadtgefüge integriert ist. An den Orten der damals größten und bedeutendsten Bauernhöfe befinden sich heute Stadtteile, die die Namen der früheren Haciendas tragen.

³⁷ La Trinidad, El Paraiso, La Floresta oder La Vega sind die spanischen Namen der ersten adeligen Grundbesitzer.

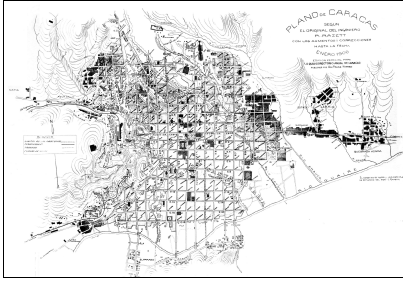


Abbildung 19
Caracas zu Beginn des 20. Jahrhunderts

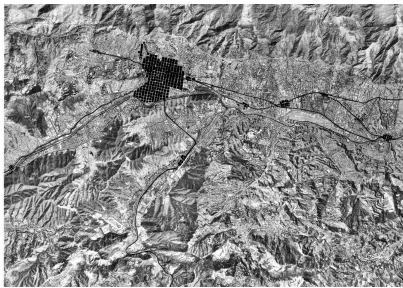


Abbildung 20
Caracas im Jahr 1895

In diesem Plan sind die ersten Siedlungen in der Umgebung von Caracas dargestellt, welche später zu eigenen Stadtteilen wurden.



Abbildung 21
Bauernhofhaus



Abbildung 22
Hofhaus im Zentrum der Stadt

Jeder Bauernhof bestand aus wenigen Elementen: Dem Haupthaus und seinen Ausstattungen, wie Pferdhöfen oder Getreidespeichern, die meist in der Nähe von Flüssen oder Bächen lagen. Die Kommunikation zwischen den Bauernhöfen erfolgte über Wege, deren Länge von der Größe der Bauernhöfe abhing. Die Wege folgten der Topographie des Ortes: Dem Fluss Guaire, der in ostwestlicher Richtung durch das Tal floss, im Norden und Süden von den Bergketten begrenzt.

Im Vergleich zum Rastergefüge steht das Bauernhofgefüge in direkter Beziehung zur Natur; seine Gründung sowie sein späteres Wachstum waren wesentlich natürlicher als die des Rastergefüges. Jeder Bauernhof bildete eine kleine, in sich geschlossene Einheit, die über alle notwendigen Dienste verfügte: Jeder Bauernhof war daher eine städtebauliche Einheit.

Das Rastergefüge war ein sehr demokratisches Ordnungssystem, in dem – zumindest theoretisch – alle Einwohner ähnliche Lebensbedingungen besaßen. In den geometrischen Entwürfen des Rastergefüges bildete der Platz den zentralen Ort der Struktur, der gesellschaftlichen Ereignissen diente und damit der wichtigste Ort der Stadt war. Das Bauernhofgefüge ist ein gegenteiliges Ordnungssystem.³⁸

Im Rastergefüge besaßen alle Einwohner ein Grundstück in einem regelmäßigen Raster, dessen Baublöcke relativ gleichmäßig unterteilt waren. Diese städtebauliche Gerechtigkeit war jedoch nicht Ausdruck der damaligen gesellschaftlichen Realität. Es gab wenige aber riesige Bauernhöfe, die wenigen Grundbesitzern gehörten. Obwohl in Venezuela die Sklaverei offiziell sehr früh abgeschafft wurde, zeigte die ungerechte Verteilung des Grundbesitzes eine ökonomische Abhängigkeit, die sich nicht von jener der Sklaverei unterschied. Im Vergleich dazu war das Bauernhofgefüge ein repräsentatives Ordnungssystem, welches den Charakter der Kolonialzeit ausdrückte.

Das Bauernhofgefüge bildete den Ursprung des heutigen östlichen Caracas, es war das Ordnungssystem, anhand dessen die Stadt erweitert wurde³⁹. Das Fehlen von Häuserblöcken erleichterte die Gründung anderer städtebaulicher Formen in der Peripherie. Die Umgebung des Rastergefüges wurde später zu der modernen östlichen Stadt, wie wir sie heute kennen. Die Peripherie wurde zur neuen Stadt.

„Einige Städte, die zunächst nur aus einigen Dutzend Häuserblocks bestanden, sind im Laufe der Zeit unter Beibehaltung ihrer ursprünglichen Struktur zu großen Metropolen geworden. Diese im 16. Jahrhundert festgelegte Struktur war für die Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert

³⁸ Auch innerhalb des Rastergefüges gab es kleine Bauernhöfe; ein ummauerter Hausblock wurde zum Bauernhof mit besonderen typologischen Eigenschaften umgenutzt, was jedoch die Ausnahme bildete.

³⁹ Das Bauernhofgefüge wurde nicht erweitert, sondern durch andere städtebauliche Formen ersetzt, welche nicht auf das ursprüngliche System eingingen; außer den wenigen alten kolonialen Herrschaftshäusern der Bauernhöfe gibt es heute fast keine architektonische oder städtebauliche Prägung aus dieser Zeit.

gleichermaßen geeignet wie für die unsere Zeit. Tatsächlich ähnelt sie auch in vielerlei Hinsicht den heutigen Stadtentwicklungsplänen.“⁴⁰

Das Zentrum des Bauernhofgefüges wurde vom Haupthaus eingenommen; wie die Plaza in der Mitte der Stadt, war das Haupthaus das Zentrum des Lebens. Im Haus geschahen alle Aktivitäten und Ereignisse des Bauernhofes. Dort wohnten die Grundbesitzer und ihre Dienerschaft und dort wurden die Besucher empfangen. Das Haupthaus konnte sich in der freien Landschaft ausdehnen, um den Reichtum der Besitzer zu zeigen; so wie der Grundbesitzer seine Arbeiter beherrschte, dominierte es die Landschaft.

Das Bauernhofhaus gehört zu einer Typologie, die heute weit verbreitet in der venezolanischen Architektur zu finden ist. Es gibt in den venezolanischen Städten zeitgenössische Interpretationen; auf kleinen und von Mauern umschlossenen Parzellen werden moderne architektonische Interpretationen gebaut, die aus den gleichen Elementen des traditionellen Bauernhofhauses bestehen.

Das Haus orientierte sich zur Natur. Im Unterschied zum städtischen Haus, das von den Aktivitäten im Hof lebt, verrichteten die Bauern die Arbeiten auf den außen liegenden Veranden. Diese charakterisieren das Bauernhofhaus und bilden den Zwischenraum zwischen Innen und Außen. In städtischen Häusern wird diese Funktion vom „Zaguán“⁴¹ übernommen.

Wie das städtische Haus, besaßen auch viele Bauernhofhäuser einen oder mehrere Höfe, welche auf verschiedene Nutzungen ausgerichtet waren. Entlang der ursprünglichen Wege, die die Bauernhöfe miteinander verbanden, wurden nach und nach Dörfer gegründet, die oft an den Wegkreuzungen entstanden. Auf den früheren Wegen verlaufen heute die wichtigsten Autobahnen und Hauptstraßen der Stadt.

Innerhalb des Bauernhofgefüges bildeten die Flüsse die Grenzen, welche die Ausdehnung der einzelnen Höfe einschränkten aber auch eine wichtige Ressource darstellten. Auch die Topographie begrenzte die Ausdehnung der Bauernhofstruktur; die Bauernhöfe wurden auf fruchtbaren, aber auch ebenen Böden gegründet. Aus diesem Grund entspricht der heutige zentrale Stadtteil - das zentrale Tal - dem Gebiet der früheren Bauernhöfe.

Der zentrale Bereich der Stadt ist von den Bergen umschlossen. Das Tal, in dem die Stadt liegt, besitzt bis heute fast die gleiche Fläche des ehemaligen Bauernhofgefüges. Die durch die Bauernhöfe definierte Fläche wurde später nicht wesentlich ausgedehnt, sondern verdichtet. Einige Stadtplaner betrachten die Grenzen des Tals als die Grenzen der formalen Stadt.

⁴⁰ Benevolo, Leonardo. *Die Geschichte der Stadt*. 2000. S.687

⁴¹ Der „Zaguán“ ist der geschlossene Korridor zwischen der Haupttür und dem Innern des Hauses.

2.2 DIE STADT DES ERDÖLBOOMS: CARACAS VON 1920 BIS 1972

„Nachdem Caracas eine Hauptstadt der zweiten Kategorie innerhalb des spanischen Imperiums war, blieb es das Aschenputtel Südamerikas bis in die ersten Dekaden dieses Jahrhunderts, als der Wohlstand des Erdöls ein explosives Wachstum auslöste und es in eine neuartige Hauptstadt umwandelte, mit einer Modernität, die mit der von Brasilia vergleichbar ist und Autobahnen, die mit denen von Los Angeles konkurrieren... Die Modernität von Caracas wurde sogar noch dramatischer in den folgenden Jahren: Voller Wolkenkratzer und Einkaufszentren, Vorstädten der Mittelklasse und Barrios mit Ranchos; das heutige Caracas erinnert den Besucher wenig an seine europäische Abstammung“⁴²

Ab 1900 wurde die Stadt, die wir heute kennen, geplant und erbaut. In der Geschichte der Stadt Caracas sind die Jahre von 1900 bis 1980 der wichtigste Zeitraum für die städtebauliche sowie ökonomische Entwicklung des Landes. Innerhalb dieses relativ kurzen Zeitraumes fanden große städtebauliche und gesellschaftliche Veränderungen statt. Das 20. Jahrhundert wurde durch die Entdeckung reichhaltiger natürlicher Ressourcen und deren Ausbeutung durch private Investoren geprägt. Die folgenden privaten Stadtentwicklungen wurden nur während der Regierungsperiode von Juan Vicente Gomez und unter der Diktatur von Marcos Perez Jimenez unterbrochen und dabei durch staatliche Planungen ersetzt. In meiner Untersuchung werde ich vier Regierungsperioden und damit die wesentlichen Phasen in der städtebaulichen Entwicklung von Caracas beschreiben:

- Die Regierungsperiode von Juan Vicente Gomez
- Die Regierungsperiode von Eleazar Lopez Contreras
- Die Diktatur von Marcos Perez Jimenez und
- Der demokratische Zeitraum

Nach der Ära Guzman Blancos begann eine sehr instabile Zeit, in der erneut Kämpfe zwischen den militärischen Führern aufkamen. Die nachfolgenden Regierungen äußerten öffentlich ihren Unmut über die Werke der Regierung Blancos⁴³; das „Raffinement“ seiner französischen Kultur wurde zum Zeichen von Dekadenz.

⁴²„Después de ser una capital de segunda dentro del imperio español, Caracas permaneció como la Cenicienta de Suramérica hasta las primeras décadas de este siglo, cuando la bonanza petrolera catalizó un explosivo crecimiento que la transformó en una capital novedosa, con una modernidad comparable a la de Brasilia y autopistas que compiten con las de Los Angeles...“

La modernidad caraqueña sería aún más dramática en los años venideros: repleta de rascacielos y centros comerciales, suburbios de clase media y barrios de ranchos, La Caracas de hoy poco recuerda al visitante de su linaje europeo.“

Almendoz Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870 – 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997: S.18

⁴³ Almendoz Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870 – 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997

Auf Grund der politischen Instabilität dieser Jahre wuchs die Hauptstadt nicht wesentlich. In den kurzen Regierungsperioden konnten keine grundlegenden städtebaulichen Planungen realisiert werden, obwohl wichtige gesellschaftliche sowie politische Veränderungen stattfanden. Diese Übergangsphase endete mit der Machtübernahme des Generals Juan Vicente Gomez, der das längste Mandat in der Geschichte des Landes hielt.

Die Regierungsperiode von
Juan Vicente Gomez
1908 - 1935

Unter seiner Regierung begann ein bedeutendes wirtschaftliches Wachstum, das wenig später seinen Ausdruck in der städtebaulichen Entwicklung fand. Gomez' Regierungsperiode fällt mit dem Ende des ersten Weltkriegs und der darauf folgenden großen Wirtschaftsdepression in Europa zusammen. Diese Krise brachte eine massive Einwanderungswelle nach Venezuela. Aus Portugal, Spanien und Italien kamen viele Flüchtlinge, die ihr Glück im Wirtschaftswachstum des Landes suchten. Die starke Bevölkerungszunahme wirkte sich positiv auf die Entwicklung des Landes und seiner Hauptstadt aus, da die vorwiegend südeuropäischen Neuankömmlinge nicht nur motivierte Arbeitskräfte darstellten, sondern auch ihre eigenen Auffassungen von Stadt und Architektur mitbrachten. Noch heute finden sich architektonische Zeugen jener Zeit.

Mit dem Niedergang der Agrarwirtschaft begann gleichzeitig die große Landflucht innerhalb Venezuelas, die fast zum Kollaps der Hauptstadt führte. Es fehlte an Wasser, Strom, Wohnungen, Versorgungseinrichtungen und Verkehrswegen, um die explodierende Bevölkerung mit dem Notwendigsten zu versorgen. Im Unterschied zu allen vorangegangenen Regierungen konzentrierte sich Gomez jedoch nicht mehr auf Caracas, sondern auf das nahe gelegene Maracay, die Heimatstadt des Präsidenten. Die Gleichgültigkeit der Regierung gegenüber der Hauptstadt des Landes führte zu einer freien Entfaltung privater Baugesellschaften, die sich an ihren eigenen Interessen orientierten und wenig Sinn für die Interessen der Gesellschaft oder der Zukunft der Stadt hatten.

So kam es trotz umfangreicher finanzieller Mittel des Staates zu keinem bedeutenden Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung von Caracas. Stattdessen entstanden in der Stadt - als Konsequenz auf die Ignoranz der Regierung - die ersten informellen Siedlungen, die insbesondere für die armen Zuwanderer eine Notlösung darstellten.

Das ökonomische Wachstum zu Beginn des 20. Jahrhunderts stellte die finanziellen Mittel für städtebauliche Entwicklungen zur Verfügung. Nach dem Regierungsmandat von Gomez übernahm 1936 der General Eleazar Lopez Contreras die Macht. In seiner Regierungszeit wurden die ersten städtebaulichen Ministerien und Ämter sowie die ersten Gesundheitsgesetze eingeführt. Während Gomez Venezuela wie ein riesiges Landgut behandelte, war sein Nachfolger ein Technokrat:

Die Regierungsperiode von
Eleazar Lopez Contreras
1936-1941

"Im Gegensatz zur Abneigung, die Gomez für die Techniker empfand, sorgte sich der neue Präsident um die Einbindung von Spezialisten in verschiedene Fachgebiete"⁴⁴

⁴⁴ Almandoz Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870 - 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997. S.252

Lopez Contreras setzte sich für den Aufbau einer Verkehrsinfrastruktur ein, aber im Unterschied zu den prekären Strategien der vorangegangenen Regierung veranlasste er, einen Entwicklungsplan für die gesamte Hauptstadt aufzustellen. Caracas erlangte wieder seine frühere Bedeutung, die Stadt war wieder Höhepunkt der Planungen in Venezuela. Im Jahr 1938 stellte Lopez Contreras einen Entwicklungsplan für das ganze Land vor, den „Plan Trienal“:

„Hier formulierte Lopez seine eigene Version der Bedürfnisse des Landes in den Ausdrücken „sanieren, erziehen, besiedeln“, einer verbesserten Version des Mottos „sanieren ist besiedeln“, die von Gomez verbreitet wurde“⁴⁵

Anders als Guzman Blanco, der sich stark an der europäischen Kultur orientierte, interessierte sich Lopez Contreras für Innovationen aus Amerika. Die neue Regierung richtete ihr Augenmerk verstärkt auf die Vereinigten Staaten von Amerika. Es begann ein Zeitraum wichtiger Planungen und Veränderungen der Stadtstruktur von Caracas, dessen Höhepunkt die Aufstellung des „Plan Monumental“ im Jahr 1939 bildete, der vom französischen Stadtplaner Maurice Rotival entworfen wurde:

„Die vermeintliche Dunkelheit des Caracas von Gomez endete mit der demokratischen Veränderung der blühenden Hauptstadt von Lopez Contreras, repräsentiert in dem Entwurf des „Plan Monumental de Caracas“ (PMC), geleitet von dem französischen Ingenieur Maurice Rotival Ende der 30 er Jahre.“⁴⁶

Die Epoche des französischen Einflusses auf Kultur und Städtebau endete zu dieser Zeit, während der amerikanische immer spürbarer wurde. Die Vereinigten Staaten verbreiteten auf Grund ihrer eigenen wirtschaftlichen Interessen sowie der Ausbildung venezolanischer Fachleute ihren Einfluss.⁴⁷

Die Diktatur von
Marcos Perez Jimenez
1952 – 1958

Im Jahr 1950 übernahm eine Militärjunta die Macht, deren Präsident, Carlos Delgado Chalbaud, zwei Jahre später ermordet wurde. Nach dessen Tod übernahm der General Marcos Perez Jimenez, der ehemalige Verteidigungsminister der Militärjunta, die Macht im Land. Während seiner Diktatur wurde ein Großteil der heutigen physischen Stadtstruktur geschaffen, auf Grund der idealen Bedingungen wurden schnell ehrgeizige Projekte verwirklicht:

„En contraste con la aversión que sentía Gómez por los técnicos, el nuevo Presidente se preocupó por la incorporación de especialistas en diferentes campos.“

⁴⁵ „allí Lopez formuló su propia versión de las necesidades de Venezuela en términos de “sanear, educar, poblar”, versión mejorada del lema “sanear es poblar” promulgado por Gomez.“ Almandoz ⁴⁵ Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870 – 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997. S.252

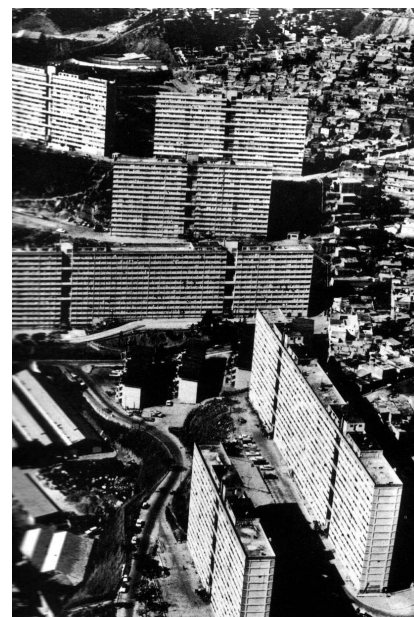
“La supuesta oscuridad de la Caracas de Gomez terminó con los cambios democráticos de la próspera capital de Lopez Contreras, representados en el diseño del “Plan Monumental de Caracas” (PMC), dirigido por el ingeniero francés Maurice Rotival a finales de los años 1930.“ Almandoz Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870 – 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997. S.22

⁴⁷ Das neu gegründete Stadtbauministerium wurde von Fachleuten geführt, die ihre Ausbildung in den U.S.A. erhielten.

„Die Zuwanderung verschaffte reichlich billige Arbeitskräfte für die öffentlichen und privaten Bauwerke und gestattete aus vielen Gründen – zuallererst durch die technisch-konstruktive Erfahrung der Einwanderer, insbesondere der Italiener, Spanier und Portugiesen – die Realisierung von für unsere Umstände schwierigen und ungewöhnlichen Bauwerken, oft in Rekordzeit.“

„Die Politik der Nationalregierung wurde nach 1948, vor allem während der Diktatur des Generals Pérez Jiménez, auf das Maximum beschleunigt und, alle Risiken tragend, die Konstruktion der unerlässlichen physischen Infrastruktur für die Stadt, die wuchs.“⁴⁸

Die Stadt wurde rasch und grundlegend verändert. Enorme Wohngebäude entstanden in der vorher freien Landschaft, riesige Autobahnen durchzogen die Stadt, in kaum zehn Jahren wurde das Bild der Stadt vollständig umgewandelt. Im Unterschied zu den vorangegangenen Regierungen wurden die städtebaulichen Planungen in Caracas während der Diktatur fortgesetzt. Perez Jiménez behielt das technische Team im Stadtbauministerium und entwickelte die von der Regierung Lopez Contreras vorgeschlagenen Planungen weiter. Die Diktatur brauchte ihre eigenen Monumente und Werke; es entstanden viele Stadtautobahnen, riesige Verwaltungsgebäude und neue Wohnsiedlungen, um die wachsende Bevölkerung mit Wohnraum zu versorgen. Die Macht der Diktatur sollte manifestiert werden.



Abbildungen 23 und 24

Zwei wichtige Beispiele für die städtebaulichen Entwicklungen während der Diktatur: Die Wohnsiedlung „23 de Enero“ und die Autobahn „Francisco Fajardo“, die Caracas mit La Guaira verbindet.

⁴⁸ „La inmigración proporcionó la mano de obra abundante y barata para las obras publicas y privadas y permitió, por muchas razones – la primera de ellas la experiencia técnico-construktiva de los inmigrantes, particularmente los italianos, españoles y portugueses – realizar obras difíciles e insólitas para nuestro medio, muy a menudo con tiempos record.“

„La política del gobierno nacional, despues de 1948, sobre todo durante la dictadura del General Pérez Jiménez, fue de acelerar al máximo, y corriendo todos los riesgos, la construcción de la infraestructura física indispensable para la ciudad que crecía“

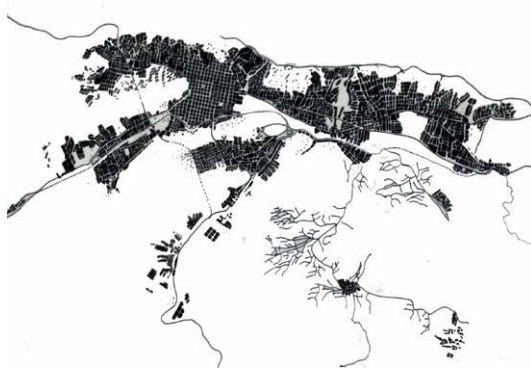
Gasparini, Graziano Et Juan Pedro Posani. *Caracas a través de su Arquitectura*. Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969. S.496



I: Abbildung 25
Caracas im Jahr 1940
Im Osten wurden die ersten neuen Stadtquartiere gegründet. Es bestehen kaum räumliche Beziehungen zwischen ihnen; kein Quartier wird auf der Grundlage des Rastergefüges strukturiert.



II: Abbildung 26
Caracas im Jahr 1954
Die neuen östlichen Stadtquartiere wurden erweitert, zwischen ihnen erscheinen die ersten räumlichen Beziehungen. Im Süden werden die bereits bestehenden Siedlungen an die Stadt angegliedert und als eigene Stadtteile anerkannt. Westlich des Stadtzentrums, im Stadtteil Catia erscheinen neue Wohnsiedlungen als die ersten Ergebnisse der städtebaulichen Planungen in Caracas.



III: Abbildung 27
Caracas im Jahr 1954
Die Infrastrukturerweiterungen der Stadt wurden bereits realisiert. Die maximale Ausdehnung und die Grenzen der heutigen Stadt sind erreicht. Später wird dieses Gefüge verdichtet, aber nicht mehr wesentlich verändert oder erweitert.

Am 23. Januar 1958 wurde die Diktatur gestürzt. Das war der Beginn einer bis zum heutigen Tag anhaltenden demokratischen Epoche, die nach ihren Entwicklungszeiträumen in zwei Phasen unterteilt werden kann: Die erste Phase von 1958 bis 1981 sowie die zweite von 1981 bis heute.

Der demokratische Zeitraum

Die erste Phase, in der Perez Jimenez nach dem Staatsstreich das Land verließ, stellte einen starken politischen sowie städtebaulichen Bruch dar. Der Machtapparat der Diktatur wurde durch eine Demokratie ersetzt: Die noch unrealisierten Pläne und Projekte aus der Diktatur wurden abgewandelt oder ganz eingestellt.⁴⁹ Der demokratische Wechsel bedeutete zunächst ein Einstellen der städtebaulichen Entwicklungspläne von Caracas, deren Wachstum, Sanierung oder Erweiterung ein untergeordnetes Thema für die neue Regierung war.

Das Fehlen einer klaren politischen Linie sowie einer gemeinsamen Vision führte zu verschiedenen Handlungen, welche später in Korruption oder Chaos endeten und gleichzeitig ein zunehmendes soziales Klassenbewusstsein schafften. Diese Phase wurde von städtebaulichen Veränderungen durch private Investoren dominiert. Gleichzeitig stagnierte die Bevölkerungszuwanderung, nachdem die Landflucht ihren Höhepunkt schon überschritten hatte.

Das Jahr 1981 stellt einen historischen Höhepunkt in der wirtschaftlichen und städtebaulichen Entwicklung des Landes dar. Damals wurden die bis heute gültigen Raumordnungen eingeführt und das wichtigste Bauwerk der Demokratie eingeweiht: Die „Metro de Caracas“, das modernste öffentliche Verkehrsmittel nicht nur Venezuelas, sondern des ganzen Kontinents und das letzte bedeutende Bauwerk des 20. Jahrhunderts.

Zwei Jahre später⁵⁰ wurde die Währung des Landes, der venezolanische Bolivar, abgewertet. Seitdem begann eine große wirtschaftliche Depression, die sich im Wachstum der Stadt widerspiegelte. Venezuela ist bis heute eine stark importabhängige Nation; das Land ist nicht in der Lage, seine Bedürfnisse an Konsumgütern und Industrieprodukten aus eigener Kraft zu befriedigen. Mit den Einnahmen aus der Erdölförderung werden nach wie vor soziale Subventionen sowie die Wirtschaft des Landes finanziert. Die ökonomische Krise hat das Wachstum der Stadt Caracas gebremst, wobei die schon bestehenden Probleme bis heute nicht gelöst oder wenigstens verbessert wurden.

Innerhalb von kaum fünfzig Jahren veränderte sich Caracas stärker, als in den zweihundert vorangegangenen Jahren; von einer kleinen ländlichen Stadt ist es zu einer Metropole mit fünf Millionen Einwohnern angewachsen.

⁴⁹ Eines der bekanntesten Beispiele für die Einstellung und Verwahrlosung von Projekten der Diktatur stellt das Einkaufszentrum „El Helicoide“ dar. Es war ein ehrgeiziges und bedeutendes architektonisches Projekt, das bis heute unvollendet und ohne klare Nutzung besteht und ein wichtiges Merkzeichen in der Stadt ist

Ein weiteres Beispiel ist die Wohnsiedlung „23 de Enero“, welche vorher „Urbanizacion 5 de Julio“ hieß und nach dem Ende der Diktatur umbenannt wurde. Obwohl während der Diktatur errichtet, wurde sie später zum Symbol der Demokratie, die an jenem Tag die Diktatur stürzte. Das beste Beispiel, der „Plan Rotival“, wird im nächsten Punkt analysiert.

⁵⁰ „El Viernes negro“, der schwarze Freitag, markierte am 18. Februar 1982 das Ende des „saudischen“ Venezuelas.

2.2.1 Der Städtebau in Caracas: Paris oder New York?

Die Stadt Caracas wurde erstmals nach den spanischen „Gesetzen für die westindischen Gebiete“ gegründet, d.h. die erste Berührung mit dem Städtebau, der in Venezuela und in der gesamten Kolonie verwirklicht wurde, basiert auf aus Europa importierten Gesetzen. Der Städtebau in Venezuela wurde also stark von importierten Modellen beeinflusst, deren Ursprung hauptsächlich in Spanien und später in Frankreich lag.

Die venezolanischen Städte besitzen keine erkennbare prähispanische städtebauliche Geschichte, wie andere lateinamerikanischen Städte in Peru oder Mexiko, die vor der Kolonialisierung schon hoch entwickelt waren. Die Geschichte des venezolanischen Städtebaus beginnt mit der Kolonialisierung, sie ist die Geschichte einer einseitigen „Übertragung von Informationen“⁵¹, dessen Überträger in bestimmten historischen Perioden ersetzt wurden, wobei die Übertragung jedoch mit wechselnden Akteuren bis heute andauert:

„Im Zusammenhang mit den städtebaulichen Veränderungen wurde die „abhängige Urbanisierung“ von Lateinamerika im Einverständnis mit den Machtblöcken periodisiert, welche die postkolonialen Stadien von nun an in Abhängigkeit des Kapitalismus bedingten.“⁵²

Almandoz teilt diese Perioden des städtebaulichen Einflusses in eine europäische und eine amerikanische ein. Spanien und Frankreich spielten die Hauptrolle der europäischen, während Amerika die zeitgenössische Periode dominiert hat.

Bis zum 19. Jahrhundert wuchs Caracas sehr langsam, das von den spanischen Kolonialisten geplante Rastergefüge sollte nur wachsen, um die Grundbedürfnisse der Bevölkerung zu befrieden. Das unregelmäßige und langsame Wachstum von Wirtschaft und Bevölkerung brauchte kaum Erweiterungen oder Veränderungen der bestehenden Struktur. Das ursprüngliche Rastergefüge der Stadtgründung von Caracas überdauerte mehr als drei Jahrhunderte als Hauptstruktur, doch heute stellt es nur einen kleinen Teil der Stadtstruktur dar.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Paris zum kulturellen und politischen Zentrum Europas, das die Literatur, die Mode und die Etikette des Kontinents prägte. Mit seinen weltstädtischen Boulevards und Cafés verkörperte Paris die idealisierte Stadt der Caraqueños, die in Caracas das Inbild einer provinziellen Stadt sahen. Guzman Blanco versuchte, Caracas in ein „Paris des

⁵¹ Arturo Almandoz definiert in seinem Buch *Urbanismo europeo en Caracas (1870 – 1940)* den europäischen Einfluss auf den Städtebau als eine „Übertragung von Informationen“, die von den Kolonialisten aus Europa nach Venezuela gebracht wurden. Almandoz beschreibt die Geschichte des Städtebaus in Caracas als eine städtebauliche „Kolonialisierung“, welche bis heute in der venezolanischen Planung stattfindet.

⁵² „En relación a los cambios urbanos, la „urbanización dependiente“ de América Latina fue periodizada de acuerdo a los bloques de poder que sucesivamente condicionaron los estadios postcoloniales de dependencia capitalista“

Almandoz Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870 – 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997. S.13

Südens“ zu verwandeln, um den europäischen Lebensstil zu etablieren und die wachsende Bedeutung der Stadt zu demonstrieren. Seine Bestrebungen brachten jedoch nur geringe Veränderungen; am Ende des 19. Jahrhunderts wurde in Caracas eine französische Stimmung wahrgenommen, vor allem unter der wohlhabenden Bevölkerung, die übrige Gesellschaft und Stadtstruktur zeigte aber kaum Spuren davon.

Nach der Entdeckung des Erdöls zu Beginn des 20. Jahrhunderts erfuhr Caracas ein explosives wirtschaftliches Wachstum. Mit der Ankunft der ersten Erdölgesellschaften aus den Vereinigten Staaten begann die zweite Periode der Übertragung des städtebaulichen Einflusses, diesmal von amerikanischer Seite. Damals stellten Paris, London und andere europäische Großstädte noch das städtebauliche Idealbild dar. Dies sollte sich rasch ändern: Die Erdölgesellschaften prosperierten und brachten nicht nur ihre Maschinen oder Spezialisten aus den Vereinigten Staaten, sondern auch ihr Lebensgefühl, insbesondere verkörpert durch das Automobil. Die schnell wachsenden venezolanischen Städte, vor allem die Hauptstadt, benötigten große Erweiterungen der Verkehrswege, die das Bild der Stadt grundlegend veränderten.

„La ciudad de los techos rojos“, die Stadt der roten Dächer, verwandelte sich in ein Chaos von Autos und Menschen. Unter dem Druck der stetig wachsenden Probleme musste die Regierung rasch handeln. Zum ersten Mal bildete die Stadt den Schwerpunkt der staatlichen Ziele, wobei die venezolanische Regierung dringend ein Team von Fachleuten brauchte, die schnell Lösungen finden konnten.

Zu diesem Zeitpunkt kam die Frage auf: New York oder Paris? Nach einer langen Geschichte europäischen Einflusses erschien New York das Idealbild der modernen Stadt. Es standen sich zwei Generationen von Architekten und Städtebauern gegenüber: Die ältere Generation mit ihrer europäischen Ausbildung und die neue Generation, die von einem modernen, amerikanischen Städtebau sprach, der Notwendigkeit des Automobils und der Schönheit von Manhattan, dem Symbol für modernes Lebensgefühl und Urbanität.

Diese zwei Gruppen stimmten in einem Punkt überein: Caracas brauchte mehr Verkehrsinfrastruktur. Paris hatte seine Champs Elysées und Amerika seine großen Autobahnen, Caracas sollte auch breite und große Straßen besitzen. Der Erdölboom hatte einen wichtigen Einfluss auf die Entwicklung in allen venezolanischen Städten genommen⁵³, die nun für das Auto geplant wurden. Es war eine Konfluenz verschiedener Faktoren, welche die heutige Realität von Caracas erklären:

„Was in Caracas in diesem letzten Jahrhundert geschah, ist unreparabel und stellt die schwerste Anklage gegen die Menschen dar, welche die Macht hatten, dies zu vermeiden und die dies nicht nur unterließen,

⁵³ In einem Land, in dem Benzin billiger ist als Wasser, wurde nicht über alternative Verkehrsmittel nachgedacht, da sie eine langfristige Planung und Investition benötigen. Die kurzfristige und amerikanisch geprägte Vision der venezolanischen Regierung war ein entscheidender Faktor für die städtebauliche Entwicklung sowie das Bild der Stadt.

sondern mit ihren Taten oder Unterlassungen die städtische Degradation begünstigten.“⁵⁴

Die damaligen Architekten und Stadtplaner, Politiker und Akteure veränderten die Stadt tief greifend und radikal, sie waren jedoch nicht unfrei von den historischen Einflüssen.

2.2.2 Der Plan Rotival

Im Jahr 1937 wurde die „Technische Kommission des Städtebaus“⁵⁵ gegründet und nur ein Jahr später die „Technische Leitung des Städtebaus der Regierung des Bundesbezirkes“.⁵⁶ Die Gründung beider Institutionen stellt den Anfang bedeutender städtebaulicher Planungen in Caracas dar. Die Kommission wurde von einem technischen Team aus erfahrenen Architekten, Stadtplanern und Bauingenieuren aus Frankreich gebildet.

Die „Technische Leitung des Städtebaus der Regierung des Bundesbezirkes“ stellte sofort vier anerkannte Architekten ein: Prost, Wegenstein, Lambert und Rotival. Diese vier Architekten sollten einen ersten städtebaulichen Entwicklungsplan für Caracas aufstellen: Den „Plan General de Caracas“. Nur zwei Architekten des ursprünglichen Teams - Lambert und Rotival - vollendeten den Plan und stellen 1939 den „Plan Monumental de Caracas“ vor.

Der Plan Monumental de Caracas, PMC, ist der erste der beiden vom französischen Bauingenieur Maurice Rotival⁵⁷ aufgestellten städtebaulichen Entwicklungspläne, die bis 1951 für Caracas entworfen wurden. Im Jahre 1946 wurde Maurice Rotival erneut aufgefordert, diesmal von der „Nationalen Kommission für Städtebau“, einen Entwicklungsplan auszuarbeiten. 1951 stellte er den „Plan Regulador de Caracas“, PRC, vor. Der PRC bildete die Grundlage für die heutigen Raumordnungen, daher stellen die Vorschläge Rotivals die Basis des heutigen Städtebaus in Caracas dar. Die Wissenschaftlerin Marta Vallmitjana faßt beide Entwicklungspläne Rotivals zu einem Plan zusammen: Dem „Plan Rotival“. Obwohl beide von verschiedenen Kommissionen aufgestellt wurden, sind sie auf der Grundlage von Rotivals Ideen entstanden.

⁵⁴ „Lo que ha ocurrido en Caracas en este último siglo es irreparable y constituye la más grave acusación contra los hombres que tuvieron el poder de evitarlo y no sólo no lo hicieron, sino que favorecieron por acción u omisión la degradación urbana.“

Uslar Pietri, Arturo. *El Plan Rotival, la Caracas que no fué*. Universidad Central de Venezuela. Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989. S.10

⁵⁵ Comisión Técnica de Urbanismo

⁵⁶ Dirección Técnica de Urbanismo de la Gobernación del Distrito Federal.

⁵⁷ Maurice Rotival entwarf zusammen mit verschiedenen Kommissionen zwei Entwicklungspläne für Caracas: 1939 den „Plan Monumental de Caracas“ und 1951 den „Plan Regulador de Caracas“, welche die venezolanischen Architekten und Stadtplaner unter dem Begriff „Plan Rotival“ zusammenfassen.

Im Jahr 1937 war der Zustand von Caracas so prekär, wie in anderen Städten Lateinamerikas. Das rasche Anwachsen der Bevölkerung und des Autoverkehrs, die unterentwickelte Wasserversorgung sowie die schlechte Müllentsorgung waren die dringendsten Probleme, die es zu lösen galt.

„Die Notwendigkeit einer Verkehrsstrasse, die die Probleme des wachsenden Autoverkehrs von Caracas in diesen Jahren, die Lokalisierung der Gebäude, die eine sich ausdehnende Stadt braucht und die Normative für das Wachstum und die Ausdehnung der Stadt löst, sind in der Synthese die Probleme der Stadt, die eine Lösung benötigen. Die Erweiterung der Wege und neue Verläufe bilden die „Chirurgie, um das Herz der Stadt zu retten“⁵⁸

Diese städtebauliche „Chirurgie“ hatte drei Hauptziele:

- „1. Das Lösen des Verkehrsproblems durch neue Alleen, die in der Lage sind, die Gesamtmasse der Fahrzeuge aufzunehmen und so einen ausgedehnten Ost-West- Kreislauf zu schaffen und gleichzeitig die notwendigen Diagonalen zu eröffnen.
2. Die Flussregulierung der Hauptverkehrsrichtung des Kreislaufes durch eine zentrale Allee, die auf Grund ihrer Proportionen und der Fassaden der Gebäude der Stadt ein monumentales Aussehen mit einem besonderen Charakter verleiht.
3. Die Erschaffung monumentaler Plätze, auf denen sich der Verkehr einfach verteilt und die Bewegung der Öffentlichkeit während größerer Feste angeordnet werden kann.“⁵⁹

Die Sanierung von Paris war für Rotival das wichtigste Beispiel einer erfolgreichen städtebaulichen Sanierung; der Stadtumbau von Haussmann war das Modell, nach dem die Probleme von Caracas gelöst werden sollten.

„Manche Modelle werden aus der Vergangenheit genommen, aber nicht aus der Vergangenheit von Caracas, sondern aus den Plänen des

⁵⁸ „La necesidad de un trazado vial que resuelva los problemas del creciente tráfico automotor de Caracas en esos años, la localización de las edificaciones que requieren de un Estado en expansión, y la normativa para el crecimiento y extensión de la ciudad son, en síntesis, los problemas de la ciudad que requieren solución. Ensanche de vías y trazados de nuevas, constituye la "cirugía para salvar el corazón de la ciudad"“

Juan José Martín Frechilla. *El Plan Rotival, la Caracas que no fué*. Universidad Central de Venezuela. Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989. S.89

⁵⁹ „1. Solucionar el problema del tráfico mediante avenidas capaces de absorber la masa total de vehículos, creando así una amplia circulación Este-Oeste y, abriendo, al mismo tiempo, las diagonales necesarias.

2. Encausar el sentido principal de la circulación por medio de una avenida central que, por sus proporciones y las fachadas de los edificios de la Ciudad un aspecto monumental imprimiéndole un carácter especial.

3. Crear plazas monumentales en donde el tráfico se reparta fácilmente y el movimiento del público pueda ser ordenado durante las grandes festividades.“

Almadoz Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870 – 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997. S.298

Wachstums der europäischen Städte, die im 19. Jahrhundert realisiert wurden, hauptsächlich der Plan des Barons Haussmann für Paris.“⁶⁰

Paris wurde von einer extrem ungesunden Stadt in eine attraktive Metropole verwandelt, obwohl der dafür erforderliche finanzielle und städtebauliche Aufwand dramatisch waren. So bildete Paris das beste Beispiel für die Stadtplaner von Caracas:

„Im Anblick eines so überzeugenden Beispiels hatte das Problem der neuen Organisation von Caracas nicht von Null auszugehen, sondern sollte im Gegenteil die Weise imitieren, wie die modernen Legislativen urbanistische Ziele mit finanziellen Mittel kombinierten.“⁶¹

Im „Plan Rotival“ sollte die Gran Avenida die „Wirbelsäule“ der Stadt bilden, von der alle Straßen ausgingen. Sie würde das Bild einer reichen Metropole repräsentieren.

„So dass der Plan für den städtischen Teil der Stadt das Projekt mit der unerlässlichen Konstruktion einer „architektonischen Gesamtheit, die der Stadt ein neues Aussehen verleiht“ übernimmt. Die Achse wäre die zentrale Allee, eine tropische Version von Unter den Linden, die eine ähnliche Absicht hätte, weil „der ästhetische Charakter aller Städte durch die Ausführung eines Teils von ihr bestimmt wird.“⁶²

Diese zentralistische oder fragmentarische Vision vom Bild der Stadt bestimmte die Stadtpläne von Rotival, der sich für Caracas ein attraktiv gestaltetes Zentrum umgeben von ruhigen Wohnsiedlungen vorstellte. Die Wirbelsäule würde das Herz der Stadt bilden, obwohl die Stadt bis dahin nicht radial oder harmonisch gewachsen ist.

„In Übereinstimmung mit dem Plan wird die Stadt Caracas, in der Weise Haussmanns eingreifend, vom Zentrum ausgehend durch die Autobahnen, die zu den neuen Siedlungen führen werden, wachsen. Das Automobil diktiert von diesem Moment an die städtische Form. (...) Der Rest der Stadt wird durch Hochgeschwindigkeitswege wachsen, „park-ways“, die das

⁶⁰ „Algunos modelos se toman del pasado, pero no del pasado de Caracas, sino de los planes de crecimiento de las ciudades europeas realizados durante el siglo XIX, principalmente el Plan del barón Haussmann para Paris.“

Maria Fernanda Jaua. *El Plan Rotival, la Caracas que no fué*. Universidad Central de Venezuela. Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989. S.135

⁶¹ „En vista de un ejemplo tan concluyente, el problema de la nueva organización de Caracas no tenía que partir de cero, sino que por el contrario debía imitar la forma como las legislaciones modernas combinaban las metas urbanísticas con los medios económicos.“

Almendoz Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870 – 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997 S.117.

⁶² „De modo que el Plan para la parte urbana de la ciudad asume el proyecto con la indispensable construcción de un "conjunto arquitectural que presta a la ciudad un nuevo aspecto". El eje será la Avenida Central, suerte de Unter den Linden tropical enunciada con similar intención porque "el carácter estético de todas las ciudades lo determina la ejecución de una porción de ella.“

Juan José Martín Frechilla. *El Plan Rotival, la Caracas que no fué*. Universidad Central de Venezuela. Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989. S.89

Zentrum mit den neuen Siedlungen und der Umgebung verbinden werden.“⁶³

Obwohl sich der Plan Monumental auf das Stadtzentrum konzentrierte, erzeugte er nur eine künstliche Monumentalität, die keine Beziehung zum existierenden Rastergefüge hatte:

“Der Plan betrachtete zum Beispiel nicht die Erweiterung des Rasters der Stadtgründung, nach dem die Stadt Caracas seit ihrer Gründung gewachsen war. Und die endlich ausgewählte Lösung bedeutet ihre Zerstörung.“⁶⁴

Die Wohnsiedlungen waren als „städtische Inseln“ konzipiert, was in den folgenden Abbildungen am Ende des Kapitels demonstriert wird. Diese Inseln wurden nicht detailliert entworfen. Rotival konzentrierte sich auf den Entwurf der monumentalen Allee für das Zentrum, von der die Stadtautobahnen ausgehen sollten, wobei nicht klar war, welchen Charakter oder welche Form die Wohnsiedlungen besitzen sollten, zu denen die modernen Autobahnen führen sollten.

In Rotivals Vorschlägen stellen die existierenden Wohnsiedlungen keine potentiellen Zentren, sondern von Straßen umgebene Inseln dar, die durch riesige Autobahnen miteinander verbunden werden. Es ist eine Vision der Stadt, die auf den Maßstab des Automobils abgestimmt ist. Die Vorstellungen für die neuen Wohnsiedlungen waren klar: Sie sollten kontrolliert werden. Es wurden keine bestimmten Formen existierender oder neuer Modelle festgelegt, sondern nur Regelungen benötigt, nach denen das Wachstum der Wohnsiedlungen kontrolliert werden konnte.

“Die Doktrinen hinsichtlich der modernen Stadt stellen das zweite bedeutende, von Rotival und seinen Mitarbeitern entwickelte Modell dar. Sie beeinflussen hauptsächlich die Konzepte, die sie über die Wohnung und die Adoption des „Zoning“ vorbringen. (...) Dass die Stadt ein Organismus sei, der in differenzierten Teilen entsprechend ihrer Funktionen funktionieren muss, als Maßnahme, die Konflikte zu vermeiden, die angeblich durch die Konfluenz von Nutzungen in der antiken Stadt verursacht wurden und als Regulierung, des vom spekulierenden

⁶³ “De acuerdo con el plan, la ciudad de Caracas crecerá a partir del centro intervenido a la manera de Haussmanniana, por medio de autopistas que conducirán a las nuevas urbanizaciones. El automovil será quien dicte, desde ese momento, la forma urbana.(...) El resto de la ciudad crecerá por medio de vías de mayor velocidad, “park-ways”, que comunicarán el centro con las nuevas urbanizaciones y los alrededores.”

Maria Fernanda Jaua. *El Plan Rotival, la Caracas que no fué*. Universidad Central de Venezuela. Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989. S.135

⁶⁴ “El Plan no contempla, por ejemplo, la continuación de la cuadrícula de fundación de la ciudad con la que Caracas había continuado creciendo desde entonces. Y la solución finalmente escogida supone su destrucción.”

Maria Fernanda Jaua *El Plan Rotival, la Caracas que no fué*. Universidad Central de Venezuela. Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989. S.137

Liberalismus verursachten Übermaßes, ist eine der ideologischen Basen für den Vorschlag für Caracas.“⁶⁵

Dieses „zoning“, Zonieren, ist die Teilung einer Stadt in verschiedene Flächen, von denen jede eine bestimmte Nutzung und Dichte aufweist. Mit dieser Regelung wurde versucht, das unkontrollierte Wachstum zu stoppen:

„Mit diesen neuen Siedlungen mit exklusiver Wohnnutzung wird der Stadtplan von Caracas definitiv „zoniert“⁶⁶. Die Stadt wird in Sektoren mit verschiedenen Funktionen unterteilt durch voneinander unabhängige Entwürfe, die anhand von Straßen und Autobahnen miteinander kommunizieren.“⁶⁷

Der „Plan Regulador“, der regulierende Plan, versucht, die privaten Bauaktivitäten, die den östlichen Teil der Stadt in den vergangenen Dekaden längst zersiedelt hatten, unter staatliche Kontrolle zu bringen. Er schlägt eine Ordnung für die städtebauliche Planung der zukünftigen Wohnsiedlungen vor:

„Während 27 Jahren wurden Caracas und das Land unter einem einzigen Regime erbaut. Während der folgenden 20 Jahre stoppte dieser Prozess nicht, er beschleunigte sich in Rhythmus und Anzahl der Bauwerke. Das effektive Bauen blieb in den Händen von Städtebauern und Konstrukteuren, die auf eigene oder staatliche Rechnung, in individueller oder beteiligter Form, für ihren eigenen oder fremden Verbrauch, durch Selbstbau oder im Auftrag, Straßen und Alleen erbauten; Gehwege und Freitreppen; Aquädukte, Kloaken und Klärgruben; Häuser, Wohnungen oder Ranchos; Kliniken und Krankenhäuser; öffentliche und private Schulen; Märkte und Einkaufszentren. Die Stadt wuchs und dehnte sich aus, mit oder ohne Plan, mit oder ohne Projekt.“⁶⁸

⁶⁵ „Las doctrinas acerca de la ciudad moderna constituyen el segundo modelo importante adoptado por Rotival y sus colaboradores. Influyen, principalmente, en los conceptos que se esgrimen sobre la vivienda y en adopción del "zoning". (...) Que la ciudad debe ser un organismo que funcione por partes diferenciadas de acuerdo a su función, como medida para evitar los conflictos supuestamente ocasionados por la confluencia de usos en la ciudad antigua y como reglamentación que limite los excesos producto del liberalismo especulativo es una de las bases ideológicas para la propuesta de Caracas". Ib.

⁶⁶ „zonificar“, spanisch; bedeutet die Unterteilung der Stadt in Zonen: Zonierung.

⁶⁷ „Con estas nuevas urbanizaciones de uso exclusivamente residencial, se zonifica definitivamente el plano de Caracas. La ciudad estará dividida en sectores de funciones diferentes, con trazados, independientes unos de otros, que se comunican por medio de calles y autopistas.“

Maria Fernanda Jaua. *El Plan Rotival, la Caracas que no fué*. Universidad Central de Venezuela. Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989. S.141

⁶⁸ „Durante 27 años Caracas y el país se fueron construyendo bajo un sólo régimen. Durante los siguientes 20 años el proceso no se detuvo, se aceleró en ritmo y cantidades de obras. La construcción efectiva quedó en manos de urbanizadores y constructores, que por cuenta propia o del Estado, en forma individual o asociada, para su consumo personal o de otros, por autoconstrucción o por encargo, produjeron calles y avenidas; veredas y escalinatas; acueductos, cloacas o pozos sépticos; quintas, apartamentos o ranchos; clínicas y hospitales; colegios y liceos; mercados y centros comerciales. La ciudad creció y se expandió con plan o sin él, con proyecto o sin él.“

Juan José Martín Frechilla. *El Plan Rotival, la Caracas que no fué*. Universidad Central de Venezuela. Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989. S.90

„Der Plan von 39 bestätigt auch ein Stadtmodell, eine räumliche Verteilung nach Zonen, welche die Lage nach dem Einkommen und der Rolle im Produktionsprozess bestimmt.“⁶⁹

Private Initiativen und Zonierungen können nur in einer räumlich differenzierten Stadt entstehen, in der sich die persönlichen Wünsche der Investoren und Konstrukteure frei entwickeln, wenn sie die Regulierungen der Raumordnungen erfüllen. Ein derartiges Stadtmodell gab den schon existierenden gesellschaftlichen Unterschieden ihre Form in Räumen, Gebäuden und in sozialräumlichen Typologien, die nach den Randbedingungen der Gesellschaft konkretisiert wurden.

„Aber sehr selten wurden Normen für die morphologische Ordnung der Stadt diktiert und die Male, die es so geschehen ist, wurden sie straflos verletzt. Ideen, wie die, dass Wohnsiedlungen eine bestimmte Form haben oder die Straßen und Plätze modelliert werden müssen, vorgegeben durch einen Städtebauingenieur, fanden keinen Beifall bei der Mehrheit der Architekten, die später hinzukamen.“⁷⁰

So wurde das Kernelement der Vorschläge von Rotival abgelehnt, die „zentrale Wirbelsäule“, die große Allee durch das Stadtzentrum durfte nicht realisiert werden. Rotivals Träume von einem monumentalen Boulevard wurden nicht realisiert, aber das „Zoning“ wurde übernommen und später weiter entwickelt:

"Auf einem heutigen Stadtplan des Zentrums von Caracas können wir sehen, dass ein guter Teil des Planes realisiert wurde, dennoch gibt es an der vorgesehenen Stelle nicht den harmonisch vorgestellten Raum, da die Reglementierungen über die Größe und Lage der Gebäude nicht berücksichtigt wurden. Komposition, Form, Ordnung, „schwach“ sind Begriffe, die von sehr geringem Beifall zeugen, vor allem und dies ist auch zu beklagen, in den Jahren, in denen die Stadt schwindelerregend wuchs.“⁷¹

Der Plan Rotival war die Basis für die zukünftige Entwicklung der Stadt Caracas, wobei die Abwesenheit einer klaren Vision über das Bild und die Form der Stadt noch heute andauern.

⁶⁹„El Plan del 39 sanciona también un modelo de ciudad, una distribución espacial por zonas que establece la localización por el ingreso y el papel en el proceso de producción.“ Ib.

⁷⁰ „Pero muy pocas veces se han dictado normas para el ordenamiento morfológico de la ciudad y las veces que así ha sucedido, se han violado impunemente. Ideas como que las urbanizaciones deben tener una forma o que las calles y plazas deban modelarse, dichas por un ingeniero urbanista, no tuvieron gran acogida por parte de la mayoría de los arquitectos que vinieron luego.“ Maria Fernanda Jaua. *El Plan Rotival, la Caracas que no fué*. Universidad Central de Venezuela. Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989. S.143

⁷¹ „En un plano actual del centro de Caracas podemos observar que una buena parte del plan ha sido realizado, sin embargo, en su lugar el armonioso espacio imaginado no existe, porque las reglamentaciones sobre el tamaño y la disposición de los edificios no fueron consideradas. Composición, forma, orden, "tinue", son términos que han gozado de muy poco éxito, sobre todo y es también de lamentar, en los años en que la ciudad creció vertiginosamente.“ Ib.

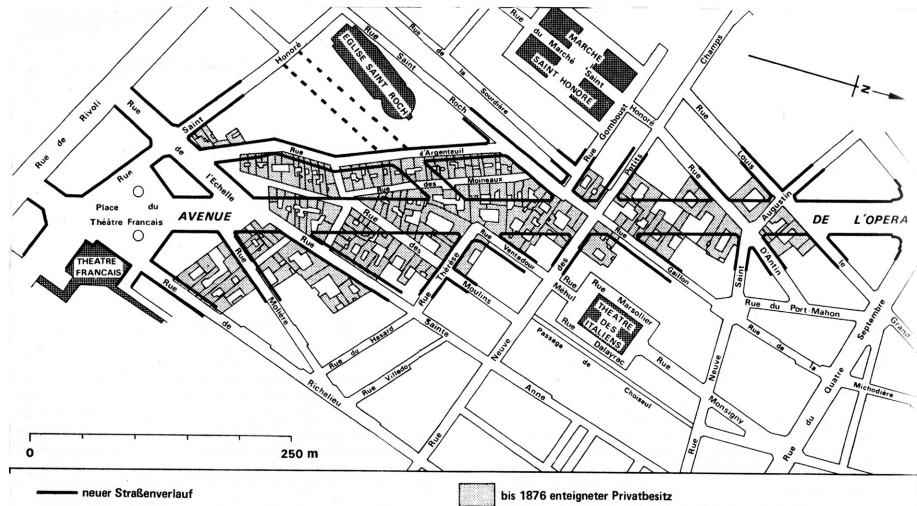


Abbildung 28
Plan des Barons Haussmann für den Stadtbau von Paris, hier für die neue Rue de Rennes.

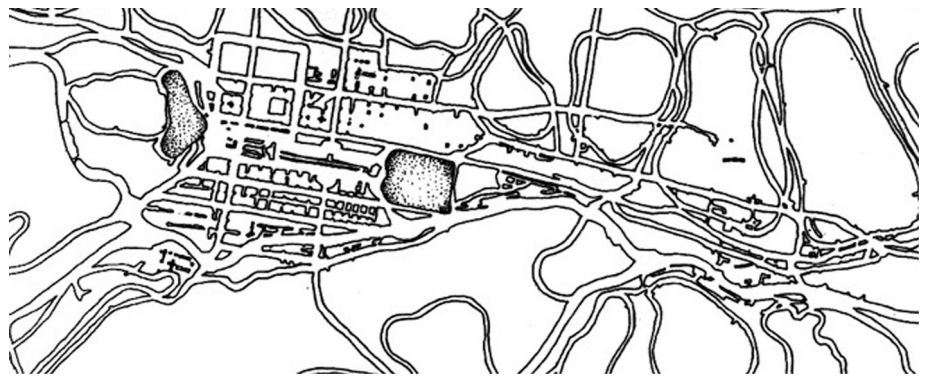


Abbildung 29
Detailplan für die Neugestaltung des Zentrums von Caracas. Die Gran Avenida erscheint als monumentale Achse in westöstlicher Richtung, der Richtung des bisherigen Wachstums der Stadt. Hier ist der detaillierte Entwurf des Zentrums sichtbar - im Vergleich dazu fehlen Vorschläge für die Gestaltung der Peripherie. Diese Frage wird im nächsten Plan beantwortet: Dem Plan Monumental.

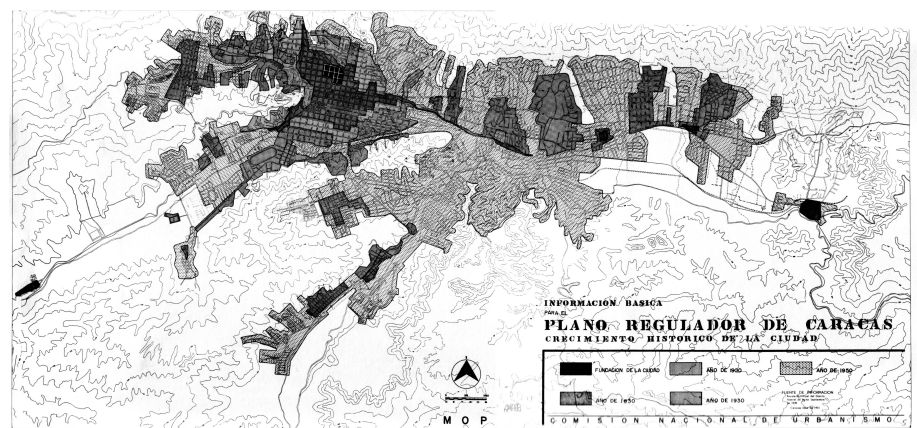


Abbildung 30
Plan Monumental
In dieser Analyse erkennt Rotival die natürliche Entwicklung der Stadt Caracas an, die sich nach Osten ausdehnte. Trotzdem konzentrierte sich Rotival auf das Stadtzentrum als physisches und ökonomisches Herz der Stadt.

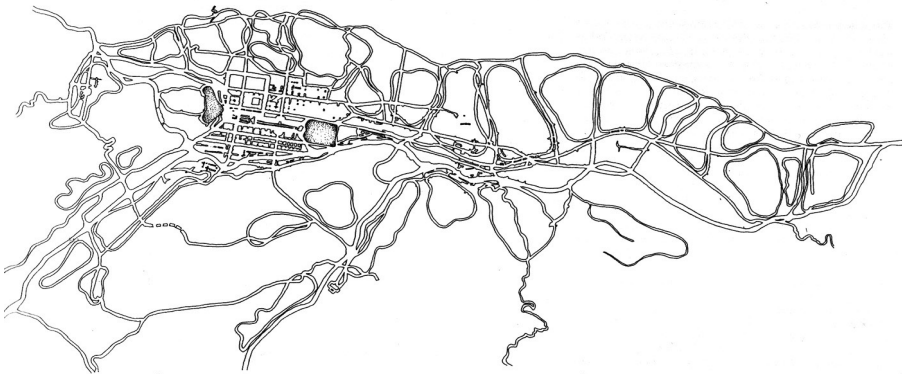


Abbildung 31
Plan Rotival

Der Vorschlag von Maurice Rotival besteht aus einem Netz von aneinander gereihten Stadtteilen, die durch ein Netz von Hauptstraßen und Autobahnen miteinander kommunizieren. Zu bemerken ist das Fehlen eines Entwurfes für die Stadtteile.

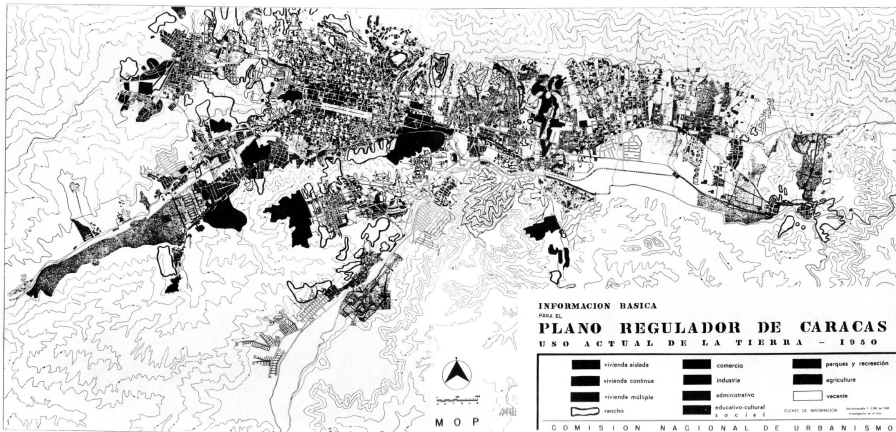


Abbildung 32
Aktuelle Bodennutzung im Jahr 1950

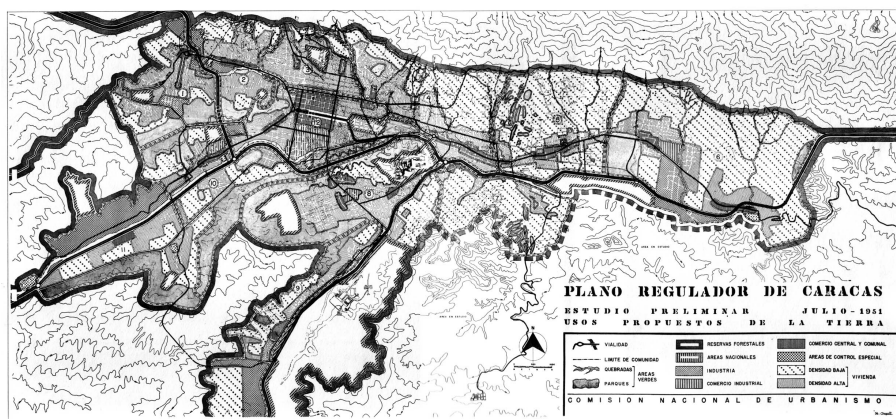


Abbildung 33
Vorgeschlagene Bodennutzung im Jahr 1951

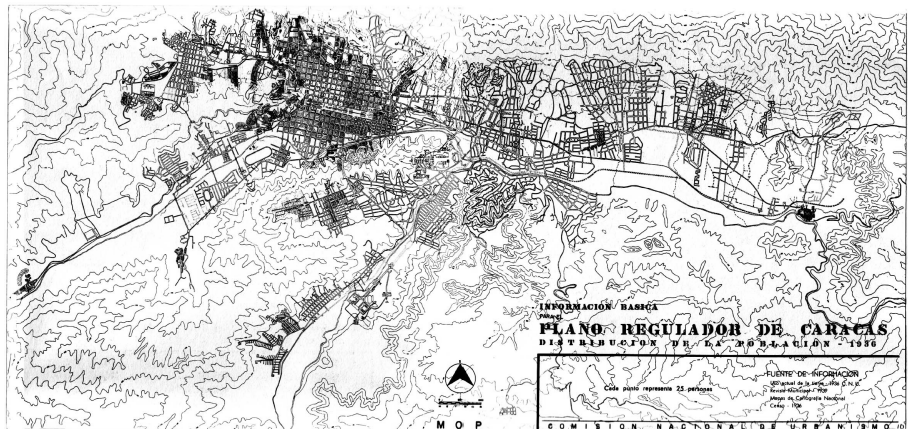


Abbildung 34
Verteilung der Bevölkerungsdichte im Jahr 1939

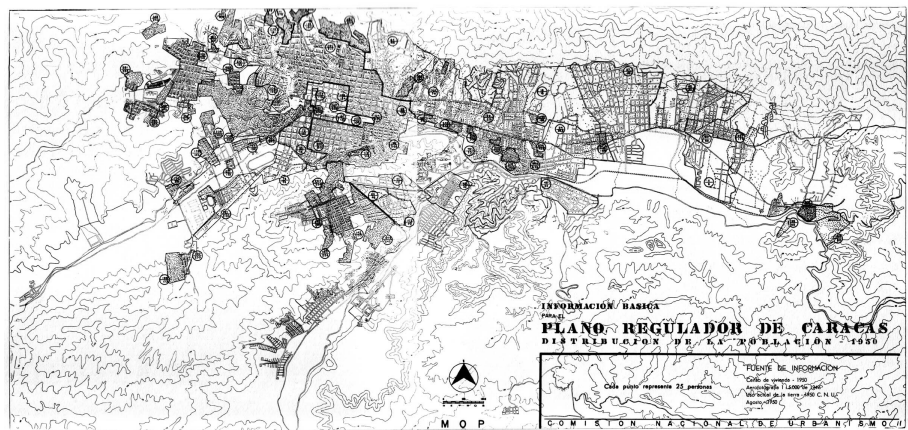


Abbildung 35
Verteilung der Bevölkerungsdichte im Jahr 1950

2.3 DIE HEUTIGE STADT: CARACAS VON 1972 BIS 2000

Das rasche Wachstum der vorangegangenen Jahre regulierte sich langsam, der Erdölboom war schon Teil der Wirtschaft des Landes und die Bevölkerungszuwanderung nahm ab. Das vorher unbegrenzt erscheinende National-einkommen reichte nicht aus für große Pläne und die Korruption, die stetig zunahm, verschlang Unsummen der Einnahmen aus den Ölexporten.

Die ökonomische Stabilität blieb bis zum Beginn der 80er Jahre erhalten, als die große Wirtschaftskrise begann, die unvermindert bis heute anhält. Der exportorientierten Wirtschaft Venezuelas wurden die unstabilen Erdölpreise zum Verhängnis, was für die mittel- oder langfristige Planung sowie für ausländische Investitionen einen großen Unsicherheitsfaktor darstellte.

Die Exportabhängigkeit des Landes stellte einen Teufelskreis dar: Das Land produzierte fast keine der erforderlichen Lebensmittel oder Industrierohstoffe, die teuer aus dem Ausland importiert werden mussten. So ist der Preis des Dollars in Venezuela ein wesentlicher Faktor und Indikator für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Andererseits besitzt Venezuela kein Schienennetz als Alternative zum Automobil, um importierte Lebensmittel oder Rohstoffe transportieren zu können; sinkt also der Erdölpreis auf dem Weltmarkt während der Dollar-Preis steigt, so erhöhen sich automatisch die Lebensmittelpreise. Der Dollar- und der Erdölpreis sind die beiden Säulen der Ökonomie des Landes, die eng miteinander verknüpft sind.

Die Erdölvorkommen sind ebenfalls ein beeinflussender Faktor für die städtebaulichen Planungen in Venezuela. Die Dominanz des Autoverkehrs und die amerikanischen Einflüsse im Städtebau sind zwei Charakteristika, deren Ursprung im Ölgeschäft liegen. Das Automobil symbolisiert in Venezuela den Status und die Entwicklung, es ist das Kennzeichen eines Erdöllandes, in dem ein Liter Benzin billiger ist als ein Liter Wasser, in dem die Investitionen sich auf den Bau neuer Verkehrsinfrastruktur konzentrieren und Entfernungen nach Autokilometern gemessen werden. Das venezolanische Stadtmodell steht im Einklang mit seinem nordamerikanischen Counterpart, dessen Städte für die optimale Nutzung und Bewegung des Autos entworfen wurden.

Alle städtebaulichen Entwicklungen aus diesem Zeitraum sind an der Erdölwirtschaft ausgerichtet. Diese Tatsache ist ein komplexes Phänomen, das große Auswirkungen auf alle Lebensbereiche besitzt. Mit meiner Untersuchung möchte ich jedoch nur einen Aspekt davon beleuchten: Den Einfluss auf den Städtebau von Caracas.

Meine weiteren Untersuchungen in diesem Kapitel werde ich auf die Analyse der heutigen Raumordnungen beschränken, die das städtebauliche Ergebnis der Demokratie in Venezuela verkörpern, um die Ursachen der aktuellen städtischen Diskontinuitäten in dem gesetzlichen Rahmen zu suchen.

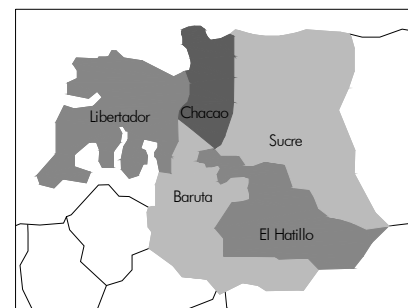


Abbildung 36
Die fünf Gemeinden von Caracas

2.3.1 Die heutigen Raumordnungen

Die aktuellen Raumordnungen beinhalten die zweidimensionalen Kriterien des „Plan Rotival“, nach denen die Stadt als die Summe verschiedener Gebiete konzipiert ist. Den Schwerpunkt der Raumordnungen bilden die Kontrolle über das Wachstum der Stadt, die Planung der Verkehrsinfrastruktur, die Festlegung der Bevölkerungsdichte sowie der Lage der verschiedenen Nutzungsbereiche, wie beispielsweise Wohnen, Arbeiten, Lernen und Einkaufen und die Kontrolle über das Bauen.

Als diese Raumordnungen zu Beginn der siebziger Jahre gestaltet wurden, bestand die Stadt Caracas aus zwei großen Gemeinden: Dem „Distrito Federal“ (DF), dem Bundesdistrikt und dem „Estado Miranda“, dem Staat Miranda. Heute sind es fünf Gemeinden: Libertador - der ehemalige Bundesbezirk - Baruta, Chacao, El Hatillo und Sucre, wobei die letzten vier Gemeinden früher dem Staat Miranda angehörten. Aus diesem Grund entsprechen die Raumordnungen dieser vier Gemeinden den überarbeiteten Gesetzen des Staates Miranda.

Als Zoning setzen die aktuellen Raumordnungen ein gemeinsames Gesetz fest, welches in jeder Gemeinde angewendet werden kann. Jede Gemeinde besitzt ihren eigenen Bürgermeister, ihre eigene Polizei⁷² und natürlich ihre eigene Raumordnung. Es gibt wesentliche Gemeinsamkeiten bei allen Raumordnungen der Gemeinden, da alle nach den gleichen Kriterien entworfen wurden.

Anhand dieses Kapitels ich werde bestätigen, dass der größte Mangel der heutigen Raumordnungen im Fehlen eines einheitlichen und gesamten Stadtbildes liegt. Form und Bild der heutigen Stadt Caracas sind zufällig, sie sind das Ergebnis der Vorstellungen der venezolanischen Architekten und Bauunternehmer, da die gültigen Gesetze keine Gestaltung des Stadtbildes vorschlagen.

In Caracas bildet jede Gemeinde eine politische Einheit, die von den anderen Gemeinden klar getrennt ist. Jede Einheit ist in verschiedene kleinere Teile unterteilt, wobei jeder Teil eine Zone darstellt, welche von der Raumordnung der jeweiligen Gemeinde reguliert wird. Die Teile werden nach bestimmtem Parametern getrennt und entsprechend ihrer Nutzung benannt, die für dieser Zone vorgesehen ist, zum Beispiel Industrie (I) oder Kommerziell (C). Die Parameter, nach denen die Zonen voneinander getrennt werden, sind nicht eindeutig definiert und oft wenig einleuchtend.

⁷² Jede Gemeindepolizei besitzt ihre eigene Uniform und Regeln; auch gibt es in Chacao bestimmte Verstöße, die in anderen Gemeinden nicht geahndet werden. Diese gesetzlichen Unterschiede zwischen den Gemeinden heben die städtischen Diskontinuitäten noch stärker hervor.

Man darf nicht vergessen, dass die Raumordnungen erst dann gestaltet wurden, als bereits fast die gesamte Stadtstruktur von Caracas erbaut war. Im Jahr 1972, als offiziell die erste Raumordnung für Caracas verabschiedet wurde, besaß die Stadt ungefähr 80% der heutigen Bevölkerung⁷³.

Daher mussten sich die Raumordnungen an die bestehende Situation anpassen. Dort, wo es beispielsweise schon eine kommerzielle Infrastruktur gab, wurde diese Zone als „C“ ausgewiesen und die bestehenden Wohngebiete wurden als Zone „R“, Wohngebiet deklariert. In diesem Zusammenhang stellen die Raumordnungen die Legalisierung der existierenden Situation dar, da sie die bereits bestehende Struktur ohne weiteres Nachdenken in Gesetze umwandelten.

Natürlich haben sich die Raumordnungen immer weiter an die neuen Veränderungen angepasst, seit 1972 wurden eine Unmenge an gesetzlichen Anpassungen realisiert, aber alle behalten das ursprüngliche Konzept der Verordnungen bei: Die Stadt als funktionales Mosaik von Zonen.

Alle Teile des Mosaiks sind nach ihrer Bodennutzung gekennzeichnet. Ein Teil darf dabei verschiedene Nutzungen besitzen, aber die Teile sind klar voneinander getrennt. Es gibt fünfundzwanzig verschiedene mögliche Nutzungen, die in zwei große Bereiche getrennt sind: Wohnbebauung und öffentliche Gebäude.

Gebäudetyp / Nutzungen der Zone

Die Gebäudetypen bezeichnen die möglichen Bauwerke, die in Caracas errichtet werden dürfen und definieren die Zonierung. Sie schlagen keine wirklichen Gebäudetypologien vor, sondern beschränken sich darauf, die Einhaltung der folgenden acht Punkte zu kontrollieren: Die Einwohnerdichte, die Parzellenfläche und minimale Gebäudevorderseite, die Lagefläche, die Baufläche, die Gebäudehöhe, die Freifläche, die Zurückgezogenheit und die Anzahl der Parkplätze.

Die Raumordnungen trennen die Gebäudetypologien in zwei große Bereiche: Privat und öffentlich. Der private Bereich setzt sich mit dem Wohngebäude als repräsentativem Element auseinander, während der öffentliche Bereich in verschiedene Typologien oder Raumnutzungen unterteilt wird, wie Arbeiten, Entspannen, Einkaufen, Lernen, u.a. Der private Bereich, die Wohngebäude, können in drei Typen zusammengefasst werden:

- Einfamilienwohnhaus (EFW)
- Zweifamilienwohnhaus (ZfW) und
- Mehrfamilienwohnhaus (MFH)



Abbildung 37
Ein Mosaik von Nutzungen

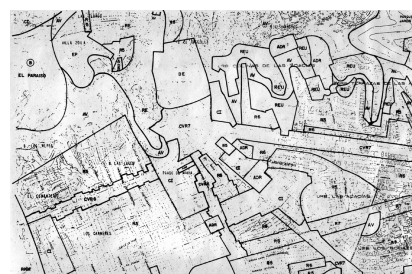


Abbildung 38
Die arbiträre Verteilung der Bodennutzungen

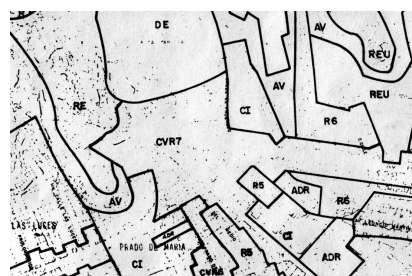


Abbildung 39
Die Bezeichnungen CVR7, DE und AV definieren die verschiedenen Bodennutzungen.

⁷³ Alle Bevölkerungsdaten sind geschätzt, da es in Caracas eine große Zahl an Einwohnern gibt, die für Volkszählungen nicht erreichbar sind. Sie leben in unzugänglichen, gefährlichen Gebieten der Stadt, die auch von der Polizei nicht betreten werden.

Es gibt keine Beschränkungen hinsichtlich der Gestalt, der Baumaterialien, der Fassade oder der Form des Gebäudes. Im Vergleich dazu werden die Anzahl der Parkplätze, die natürliche oder künstliche Belüftung oder die Position des Gebäudes auf der Parzelle sehr detailliert beschrieben und reguliert. Der Mangel an gestalterischen Einschränkungen lässt eine chaotische Vielfalt an Wohnhäusern entstehen.

Die öffentlichen Nutzungen umfassen verschiedene Aktivitäten, die sehr ungleich voneinander sind. Der öffentliche Bereich umfasst bebaute sowie unbebaute, auch halböffentliche Räume, aber allen Räumen oder Gebäuden ist eines gemeinsam: Sie dürfen nicht permanent bewohnt werden und sind daher stark von den Wohngebäuden differenziert. Der öffentliche Bereich umfasst:

- Geschäfte verschiedener Modalitäten: lokal, kommunal, nachbarlich oder industriell,
- Industrie,
- Ausbildung,
- Öffentliche Gebäude,
- Fläche: Fläche zur Verbesserung, freie Fläche, Fläche mit besonderem Gesetz, Fläche zum Untersuchen, angrenzende Fläche,
- private Clubs und Camps und
- Naturschutzgebiet

In einem Gebiet ist es erlaubt, zwei oder mehrere Typologien zusammenzulegen. Dieses Zusammenlegen ist, außer in spezifischen Fällen⁷⁴, in den Raumordnungen nicht klar definiert. Auch die Grundbedürfnisse jeder Zone sind in den Raumordnungen nicht klar beschrieben, es gibt z.B. keinen Absatz, der eine Regulierung der grundlegenden Ausstattungen aufstellt, die jede Zone besitzen sollte, um die minimalen Grundbedürfnisse zu sichern.

Trotzdem sind die Nutzungen und Aktivitäten eingeschränkt, die sich in jeder Zone entwickeln dürfen. Manche dieser Nutzungen findet man in Caracas nicht mehr vor, andere versucht man, durch die Raumordnungen zu beschränken, aber auf Grund der schnellen Entwicklung des Marktes gibt es immer komplexere Nutzungskombinationen oder einfach neue Nutzungen.

Im Vergleich dazu ist es wichtiger, die Beziehungen zwischen den Nutzungen zu definieren, um das Gleichgewicht zwischen privaten und öffentlichen Nutzungen zu erhalten und die erforderlichen öffentlichen Einrichtungen innerhalb der privaten Bereiche festzulegen, z.B. wie viele Restaurants, Einkaufszentren oder Schulen in einer Zone existieren müssen. Aus diesem Grund befinden sich in einer Zone oft große Konzentrationen der gleichen Nutzung. Es gibt Wohngebiete, in denen durch die Konzentration von Restaurants oder Schulen die gesunden Wohnbedingungen durch den Verkehr und Lärm sehr erschwert werden. Diese Tatsache verstärkt die bestehende städtische Diskontinuität, da die gültigen Raumordnungen nicht die Nutzungsverteilung innerhalb der Stadt

⁷⁴ In der Gemeinde Chacao gibt es beispielsweise eine kombinierte Typologie, die aus Mehrfamilienhaus mit Einzelhandel besteht. In diesem Fall ist das Zusammenlegen von zwei typischen Nutzungen, wie Wohnen und Einkaufen, gesetzlich reguliert, was Chacao ein außergewöhnlich kontinuierliches Aussehen verleiht.

regulieren. Die privaten und öffentlichen Bereiche werden anhand der gleichen Parameter charakterisiert:

1. Einwohnerdichte,
2. Parzellenfläche und minimale Vorderseite,
3. Lagefläche,
4. Baufläche,
5. Höhe,
6. Freifläche,
7. Zurückgezogenheit und
8. Parkplätze.

1

Einwohnerdichte:

Die Raumordnungen setzen verschiedene Einwohnerdichten für jedes Gebiet fest. Diese Beschränkung versucht das unkontrollierte städtische Wachstum zu regulieren, was eine der wichtigsten Schwerpunkte dieser Gesetze darstellt.

Als die Raumordnungen gestaltet wurden, war das rasche Bevölkerungswachstum eines der dringendsten Probleme des Staates. Viele Teile der Raumordnungen konzentrieren sich auf die Kontrolle und Regulierung der Einwohnerzahl durch Beschränkungen der Größe und Höhe der Gebäude und Parzellen.

2

Parzellenfläche und minimale Vorderseite:

Hier wird versucht, die Größe und Form der Parzellen zu kontrollieren, damit nicht ein einziges Gebäude die ganze Baublockfassade einnehmen kann.⁷⁵

3

Lagefläche:

Die Lagefläche ist „die Projektion des Gebäudes auf die Parzelle“⁷⁶. Sie ist mit den nächsten zwei Begriffen stark verbunden.

4

Baufläche:

Die Baufläche ist die Summe aller Geschossflächen.

5

Höhe:

Die Höhe des Gebäudes wird nach der Breite der Straße kalkuliert, welche zusammen mit der Einwohnerdichte das maximale Wachstum des Gebietes festsetzt.

⁷⁵ Es sieht so aus, als ob die gültigen Raumordnungen jede mögliche, visuelle Kontinuität vermeiden möchten. Nach der Analyse des Inhalts der Raumordnungen steht fest, dass die Gebäudeautonomie den Schwerpunkt dieser Gesetze darstellt.

⁷⁶ In der Lagefläche werden alle Balkone, Vordächer oder Vorsprünge erfasst.

6

Freifläche:

Die Freiflächen sind die Flächen ohne eine bekannte Nutzung. In der Raumordnung wird die prozentuale Freifläche beschränkt.

7

Zurückgezogenheit:

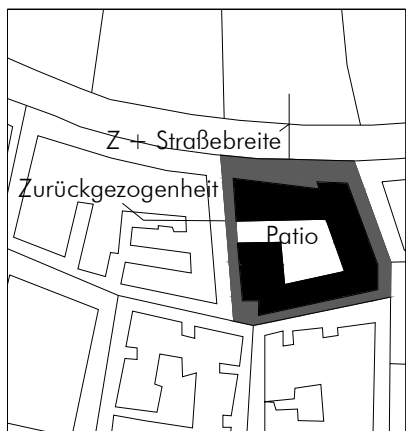
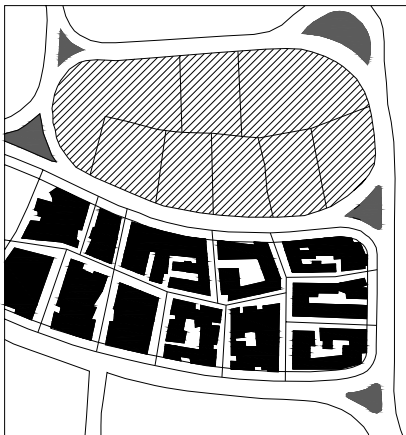
Wenn das Gebäude freistehend errichtet werden soll, sind die Entfernungen zwischen den Gebäudeaußenkanten und den Grenzenlinien der Parzelle genau festgelegt; diese Entfernung wird „Retiro“, Zurückgezogenheit (Z), genannt. So hat ein Gebäude drei Retiros: „de frente“, frontal; „laterales“, seitlich und „de fondo“, die Tiefe; wobei alle drei gründlich kontrolliert werden und in jedem Fall bestimmten Abständen entsprechen müssen.

8

Parkplätze

In den Raumordnungen wird auch die Anzahl der Parkplätze reguliert, da das Automobil eine übergeordnete Rolle im städtischen Leben spielt.

Diese acht Begriffe finden sich in allen Gesetzen wieder, welche die Errichtung von Gebäuden kontrollieren. Sie sind die Parameter bei der Planung der Stadt und geben uns eine Vorstellung davon, wie die Stadt Caracas in den letzten dreißig Jahren erbaut worden ist. Obwohl die Parameter der Raumordnungen statisch bleiben, sind die „Zonierungen“ im ständigen Wandel begriffen. Nach der Veröffentlichung der ersten Raumordnungen wurden mehrere Veränderungen vorgenommen; im Jahre 1998 fand die letzte Änderung statt. Jede Gemeinde hat das Recht, ihre eigene Raumordnung zu verändern, um sie an bestimmte Situationen anzupassen.



Abbildungen 40 und 41

Beispiele für die Anwendung der heutigen Raumordnungen.

Zu bemerken sind die Formenvielfalt und die Trennungen zwischen den Parzellen.

Die Buchstaben V, H und S entsprechen den Abständen zwischen den einzelnen Gebäudesseiten und ihren jeweiligen Grundstücksgrenzen: Vorne, hinten und seitlich. Die Dichte wird nach Einwohnern pro Hektar angegeben, obwohl die deklarierte Zahl nicht immer den Gesetzesregelungen entspricht. $B+Z$ ist die Summe aus den Abständen zwischen der Breite und der Zurückgezogenheit. Der resultierende Abstand wird „Retranqueo“ genannt. Dieses Gesetz bestimmt das vertikale Wachstum der Gebäude, wobei die Formel $H = 1,5 \times (B+Z)$ angewendet werden muss. Je größer die Abstände sind, desto höher darf das Gebäude sein. Solche Maßnahmen beschränken die horizontale Baufläche zum Vorteil der Vertikalität, was zum Bau von mehrgeschossigen Wohnhochhäusern mit kleineren Räumlichkeiten geführt hat.

Anhand der Wohnhaustypen wird in einigen Fällen die Stellung des Gebäudes auf der Parzelle bestimmt. In den ersten Wohnzonen R-1 bis R-4 sollen die Gebäude freistehend angeordnet werden, was bedeutet, dass die Gebäude dieser Zonen kein kontinuierliches Fassadenbild besitzen. Nur in der Zone R-5 dürfen kontinuierliche Fassaden gebaut werden, da die Gebäude dort freistehend oder kontinuierlich errichtet werden dürfen. Auch die Bau- und Wohndichte wird anhand der Wohnhaustypen kontrolliert. Sie wird nach Einwohnern pro Hektar vorgegeben. Die Zone R-1 weist die niedrigste Dichte aus und R-9 die höchste; in der Zone R-9A/C3 wird sie dagegen nicht beschränkt.

Die Wohnhaustypen								
Zone	Nutzung	GT	PF (m2)	LF (m2)	BF (m2)	H	FF	D
R-1	EFH	Ef	2000	30	40	10m-3Ge	V10-S4-H4	30
R-2	EFH / ZFH	Ef,Zf	1000	40	60	10m-3Ge	V6-S4-H4	60
R-3	EFH / ZFH	Ef,Zf	500	40	80	10m-3Ge	V6-S3-H3	120-170
R-4	EFH / ZFH / MFH	Ef,Zf, Mf	900	30	80	16m-4Ge	V6-S4-H4	172-330
R-5	MFH / G	Mf	250-350	45	90	10m-3Ge	V6-S3-H3	240-320
R-6	MFH	Mf	1000	30	120	1,5*(B+Z)	V6-S4-H4	500
R-7	MFH	Mf	1200	30	150	1,5*(B+Z)	V6-S4-H4	600
R-8	MFH	Mf	1500	35	280	1,5*(B+Z)	V6-S4-H4	1120
R-8A	MFH	Mf	500	75	300	1,5*(B+Z)	H3	1200
R-9	MFH	Mf	1800	30	300	1,5*(B+Z)	V10-S5-H5	1200
R-9A/C3	MFH	Mf+G	-	75	450	1,5*(B+Z)	-	k

Tabelle 1

Wohnungstypen

EFH	Einfamilienhaus	C-1	lokale Geschäfte
ZFH	Zweifamilienhaus	C-2	nachbarschaftliche Geschäfte
MFH	Mehrfamilienhaus	C-3	kommunale Geschäfte
G	Geschäfte	C-I	industrielle Geschäfte
		I	Industrie
GT	Gebäudetyp	A-M	Flächen zur Verbesserung
PF	Parzellefläche	E-P	öffentliche Gebäude
LF	Lagefläche	E-P	Ausbildung
BF	Baufläche	P	Parks, Plätze, freie Flächen und Sportanlage
H	Höhe	R-F	Naturschutzgebiete
FF	Freifläche	R-E	Fläche mit besonderen Gesetze
D	Dichte	D	private Clubs und Camps
		A-E	Fläche zum Untersuchen
		A	angrenzende Fläche

Die öffentliche Gebäude						
Zone	GT	PF (m2)	LF (m2)	BL (m2)	H	FF (%)
C-1	1	*	30	60	*	-
C-2	2	1500	25	175	1,5*(B+Z)	-
C-3	3	2000	25	200	1,5*(B+Z)	75
C-I	4	300	70	140-180	12m	30
I	5	1000	75	75	16m-4Ge	25
A-M	6	-	-	-	-	-
E-P	7	-	-	-	-	-
E-P	8	-	-	-	-	-
P	9	-	-	-	-	-
R-F	10	-	-	-	-	-
R-E	11	-	-	-	-	-
D	12	-	-	-	-	-
A-E	13	-	-	-	-	-
A	14	-	-	-	-	-

Tabelle 2

Die öffentlichen Gebäude

Quelle: Ordenanza de Reforma Parcial de la Ordenanza de Zonificación del Distrito Sucre. Gaceta Municipal. Municipio Baruta. Numero Extraordinario 04-01/96.

Natürlich ist die Begrenzung der Baudichte der Gebäude eine theoretische Zahl, oft ist sie nur eine von vielen Angaben, die lediglich „auf dem Papier“ stehen, da die Architekten und Konstrukteure die Anzahl der Bewohner jeder Wohnung nur schätzen, aber nicht begrenzen können. Eigentlich sind die Einwohner die einzigen, die über die Bewohnerzahl oder die Nutzung der Wohnung entscheiden.

Die Zonen C (Kommerz), I (Industrie), E (Ausbildung), E-P (Ausbildung/ öffentliche Räume), P (öffentliche Räume), R-F (Naturschutzgebiete) und D (private Nutzungen) weisen gewöhnliche Nutzungen aus, wie Kommerz, Industrie, Ausbildung, staatliche Einrichtungen und Entspannung. Die anderen Nutzungen, wie A-M, R-E, A-E und A weisen besondere Nutzungen aus und werden daher mit besonderen Gesetzen kontrolliert.

Die vier Zonen der Geschäftstypen lokal, kommunal, nachbarlich und industriell sind hinsichtlich aller Bauvorgaben eingeschränkt. Die Gebiete für öffentliche Gebäude besitzen keine Beschränkungen hinsichtlich der Dichte und nur wenige in Bezug auf die Gebäudehöhe, mit Ausnahme einiger Gebiete, die auf Grund der Eigenschaften ihrer Anlagen, wie Naturschutzgebiete, Flächen mit besonderen Gesetzen oder Flächen für Untersuchungen, bestimmten Beschränkungen unterliegen. Andere Gebiete hingegen, wie beispielsweise Ausbildungsgebiete, Industriegebiete oder Gebiete für öffentliche Gebäude, weisen große Gestaltungsfreiheiten hinsichtlich ihrer jeweiligen Ausdehnung, Höhe oder allgemeiner physischer Eigenschaften auf.

In den Zonen der öffentlichen Gebäude ist die Dichte nicht begrenzt, da die Bewohner der Zone dort nicht regelmäßig wohnen; so wird eine andere Gehwegbreite vorgeschrieben, deren Dimension aus einer mathematischen Operation resultiert, aber nicht unbedingt regelmäßig ist.

2.3.2. Das Ergebnis der Stadtanordnungen

Während die unregelmäßige Geographie der Stadt Caracas eine der Ursachen für die Entstehung der Diskontinuität ist, stellen die Raumordnungen die rechtliche Grundlage der städtischen Diskontinuitäten in Caracas dar. Wie ich schon festgestellt habe, besitzen die heutigen Raumordnungen eine lange historische Entwicklung, wobei die Auswahl des „Zonings“ als Ordnungssystem sicher kein Zufall ist, sondern das Ergebnis der geschichtlichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umstände, nach denen die Stadt bisher gestaltet wurde und weiter wachsen wird.

Die heute geltenden Raumordnungen wurden im Laufe der Zeit immer wieder verändert, um sie an die wechselnden Bedingungen der Stadt und ihrer Bevölkerung anzupassen, was das Fehlen einer festen Haltung zum Gesamtbild der Stadt bestätigt. Die funktionalistische Idee von der Stadt als eine Maschine ohne Form beherrscht noch immer die Entwicklung von Caracas. Das Fehlen von Beschränkungen, die die Form und Gestaltung der Gebäude genauer definieren, ist bestimmend für die Diskontinuität im Bild der Stadt. Fast alle möglichen Gebäudeformen sind erlaubt, die nach den wenigen Beschränkungen von Dichte, Größe und Nutzung ausgeführt werden. Das derzeitige Ordnungskonzept

reglementiert die Dichte und Größe der Gebäude, wobei es scheint, dass der Schwerpunkt dieses Ordnungssystems der Kontrolle der Einkommen der Konstrukteure dient und nicht der Wohnqualität der Einwohner.

Trotzdem ist der umfassende Charakter dieses Ordnungssystems beibehalten worden. Die Trennung der Stadt in ein komplexes Mosaik von Nutzungen bildet noch immer die Basis für die Planung und das Errichten der Bauwerke, die von privaten Unternehmen ausgeführt werden. De Facto sind die Ranchos, die einen großen Anteil an der gebauten Stadtstruktur darstellen, durch private Initiativen entstanden. Der Mangel an Wohnraum für einen großen Teil der Bevölkerung verpflichtet die ärmsten unter ihnen, ihr eigenes Haus selbst zu bauen.

„Die moderne Stadt trennt das Wohnen vom Arbeiten, den Beruf von der Freizeit, die Produktion von der Verwaltung, die Kultur vom Kommerz, die Kinder von den Erwachsenen und den Alten, die Gesunden von den Pflegebedürftigen. Dieses Trennen und in der Trennung Perfektionieren hat jedoch fatale Folgen: Der Vorrang in der Verfolgung gesonderter privater Interessen führt zu einer immer hermetischeren Abschirmung und Absicherung gegenüber allem, was nicht ausdrücklich dazugehört, und damit allzu leicht zur Ausgrenzung alles Fremden (im Extremfall braucht man die Straße nicht mehr zu betreten: Das Auto bringt einen in die jeweils durch Kontrollen abgesicherten Bereiche der Wohnungen, des Arbeitsplatzes, des Supermarkts usw.).

(...) All das bezieht sich auf die „Nutzung der Grundstücke“ und nicht auf den Stadtraum. Ob der Staat etwas zu tun hat mit den Möglichkeiten zur Entfaltung der Stadtgesellschaft und ob hierzu in den Plänen die Voraussetzungen geschaffen werden müssen – das hat der Planungsgesetzgeber offen gelassen.“⁷⁷

Die Parameter Höhe, Baufläche, Lagefläche, Baufläche und Freifläche stellen die Hauptsorgen der heutigen Raumordnungen dar, wie der Versuch beweist, die Kontrolle über das Bauvorhaben über die Dichte zu erlangen. Die Raumordnung berücksichtigt nicht die Form der Gebäude oder die geeigneten Ausstattungen der Quartiere, welche in den Gesetzen in keiner Weise erwähnt werden. Schon die Art des Umgangs mit den Gesetzen, die in getrennten Heften gesammelt werden, bestätigt die fragmentarische Vision der Stadt.

Caracas besitzt als junge Stadt nur wenige architektonische Referenzen, an denen man die Gestaltung der neuen Gebäude orientieren könnte. Die Gebäudetypologien der kolonialen Stadt mit ihren eingeschossigen Häusern genügten nicht den Raumanforderungen der Stadt des Erdöl- und Wirtschaftsbooms. Aus diesem Grunde wäre es aus meiner Sicht notwendig gewesen, in der Epoche der großen Stadtextension eine Raumordnung aufzustellen, welche statt Einschränkungen auch Gestaltungskriterien aufweist.

⁷⁷ Feldtkeller, Andreas. *Die zweckentfremdete Stadt*. Campus Verlag, Frankfurt am Main. 1994. S.26

Die heutigen Raumordnungen, die nur allgemeine Parameter über die Lage und Dichte der Bauwerke umfassen, sind besonders reizvoll für die privaten Investoren, die keine Rücksicht auf die Form der Stadt und ihrer Gebäude nehmen. Die komplizierten Normen der heutigen Raumordnungen, die in keinem einzigen Buch zusammengestellt wurden, habe ich in zwei Tabellen zusammengefasst. Erfüllen die Entwürfe der Architekten diese Normen, dann dürfen sie beliebige Formen und Gebäudeanordnungen entwickeln. Diese Freiheit an sich betrachte ich nicht als negativ, sie sollte jedoch einen städtebaulichen Hintergrund in Bezug auf die Stadt in ihrer Gesamtheit besitzen.

3. RAUMGESTALTUNG

Ist die Geographie die physische Basis, auf der die Stadt wächst, so sind die vom Menschen gestalteten Raumordnungen das juristische Instrument, die Geographie zu verändern und die Raumgestaltung das Ergebnis der Interaktion zwischen beiden.

Die Raumgestaltung umfasst die gebaute Stadt: Straßen und Parkplätze, private und öffentliche Gebäude, Häuser und Hochhäuser, Plätze jeder Art und Weise, Monumente, Parkanlagen, Häfen, Transportmittel wie Bahn- oder Metrolinien, sowie alle menschlichen Veränderungen der Geographie, um das Zusammenleben von Tausenden oder Millionen Menschen auf dem begrenzten Raum der Stadt zu ermöglichen.

Die Raumgestaltung umfasst ein großes Fachgebiet, das auf verschiedene Art und Weise und aus unterschiedlichen Standpunkten heraus analysiert werden kann. Den Schwerpunkt meiner Untersuchung bildet die Analyse der sozialen Beziehungen zum städtischen Raum, daher analysiere ich den Einfluss der Raumgestaltung auf die Makroformen, die eine wichtige Rolle in der Beziehung der Bewohner zum Stadtraum spielen:

„Stadtbild und Stadtraum haben gemeinsam, dass ihre Wirkungen vor allem von ihrer physischen Dimension ausgehen. Dauerhaft angelegt sind die Makroformen der Silhouette, Plätze und Straßen.“⁷⁸

Auf der Suche nach einer sozialen Annäherung an die Stadträume, analysiere ich diese als Kommunikationsnetz im Bezug zur Stadt sowie ihre Rolle innerhalb der Stadt. In diesem Kapitel verwende ich den Begriff „Plätze“ für die öffentlichen Räume, in denen der gesellschaftliche Austausch stattfindet und den Begriff „Straßen“ für das Straßennetz.

Als Makroform des Stadtbildes untersuche ich die Silhouette der Stadt und ihre visuelle Wahrnehmung. Sie ist die Summe der Formen ihrer verschiedenen Teile und ihrer jeweiligen Merkzeichen, also von bestimmten physischen Elementen⁷⁹. Die Silhouette, die öffentlichen Räume und das Straßennetz bilden bei meiner Untersuchung der städtischen Diskontinuitäten in diesem Kapitel die drei wichtigsten Elemente der Realstruktur von Caracas.

⁷⁸ Curdes, Gerhard. *Stadtstrukturelles Entwerfen*. Kohlhammer. Stuttgart. 1995. S.105

⁷⁹ Die fünf Begriffe: Wege, Grenzlinien, Bereiche, Brennpunkte und Merkzeichen von Kevin Lynch bilden die mentale Landkarte im Gedächtnis der Bewohner, wobei diese Karte nicht nur eine visuelle Wiedergabe der Stadt darstellt, sondern ein wichtiges Orientierungswerkzeug der Bewohner für die Bewegung in der Stadt ist.

3.1 DAS STRASSENNETZ

Die Entwicklungsgeschichte des modernen Straßennetzes in Caracas ist stark mit der ökonomischen Bedeutung des Erdöls verbunden. Mit dem Beginn des Wirtschaftswachstums entwickelte sich die Hegemonie des Automobils im Mittelpunkt der sozialen, politischen und städtebaulichen Szene. Das Automobil war damals wie auch heute der Motor der Stadtentwicklung, dessen Verkehrswege schnell und mit kalkulierbarem Aufwand realisiert werden konnten.

Der Staat wollte keine großen Investitionen für Bahnlinien oder öffentliche Verkehrsmittel, deren Planung und Bau zu viel Zeit benötigten. Noch heute gibt es in Caracas sowie im ganzen Land kein Bahnnetz für den Personen- oder Gütertransport – sowohl Lebensmittel als auch Industriegüter werden alle mit Kraftfahrzeugen transportiert. Die Ausnahme bildet die Metro, die das einzige öffentliche Personennahverkehrsmittel der Stadt darstellt und bei einem ständig zunehmenden Verkehrsaufkommen die Bedürfnisse des öffentlichen Stadtverkehrs zufrieden stellen muss.

Mit dem Erdöl- und Bauboom der folgenden Jahre wurde ein modernes Verkehrsnetz von Stadtautobahnen und breiten Boulevards aufgebaut, das den wachsenden Anforderungen der Stadt gerecht werden sollte⁸⁰. Diese gewaltigen Baumaßnahmen wurden in isolierten Aktionen durchgeführt: Das heutige Verkehrsnetz erscheint in keinem bekannten Plan. Wie im Kapitel 2.1.1, Die Stadt des Erdölbooms, beschrieben, wurden die Pläne von Maurice Rotival nicht umgesetzt, nur wenige seiner Konzepte wurden später realisiert, wie zum Beispiel die heutigen Stadtteile und ihre Beziehung zum Straßennetz⁸¹. Die populistische Politik der folgenden Regierungen, die die hohen Deviseneinnahmen aus dem Öllexport in die Realisierung von großen Infrastrukturerweiterungen investierten, führte von 1920 bis 1980 zum Bau des modernen Straßennetzes in Caracas.

In der folgenden graphischen Chronologie fasse ich die Entwicklung des Straßennetzes von der Stadtgründung bis heute zusammen, wobei die rasche Expansion der Straßenstruktur in diesem Jahrhundert zu bemerken ist, die vom schnellen Wachstum der Stadt begleitet wird.

Der Stadtplan von Caracas im Jahr 1900 zeigt, wie die Ausdehnung des Rastergefüges ihre maximalen Grenzen erreicht hat und die neuen Urbanisierungen im Ostteil der Stadt erscheinen. In den folgenden Stadtplänen des 20. Jahrhunderts wird die Expansion der Stadt dargestellt, die zunächst nach Osten und dann weiter nach Süden voranschreitet. Die Analyse der chronologischen Stadtentwicklung des Straßennetzes zeigt, dass die Stadterweiterungen von Caracas durch die parallele Entstehung verschiedener Stadtzentren vorgenommen wurden und nicht durch ein konzentrisches Wachstum vom Zentrum zur Peripherie erfolgten.

⁸⁰ Den Planungsboom, seine Geschichte und Entwicklung habe ich im Kapitel 2.1.1 im Rahmen der Raumordnungen beschrieben.

⁸¹ Nach den städtebaulichen Entwicklungsplänen von Maurice Rotival stellten die Stadtteile eigenständige Gebiete oder städtebauliche „Taschen“ dar, die nicht in Verbindung mit der Stadt entworfen werden sollten (siehe Kapitel 2.2.2). Die Stadtteile sollten später durch private Initiativen, ohne vorherige Planung, entworfen werden.



Abbildung 42

Caracas im Jahr 1570

Das Rastergefüge stellt gleichzeitig das Straßennetz von Caracas dar. Der von Ost nach West verlaufende Fluss Guaire ist eine wichtige Landmarke, an der sich später die ersten regionalen Wege nach Westen orientieren.



Abbildung 43

Caracas im Jahr 1770

Das Straßennetz ist noch eine reine Erweiterung des Rastergefüges der Stadtgründung von Santiago de Leon, wobei alle Straßen die gleiche Größe und Hierarchie besitzen.

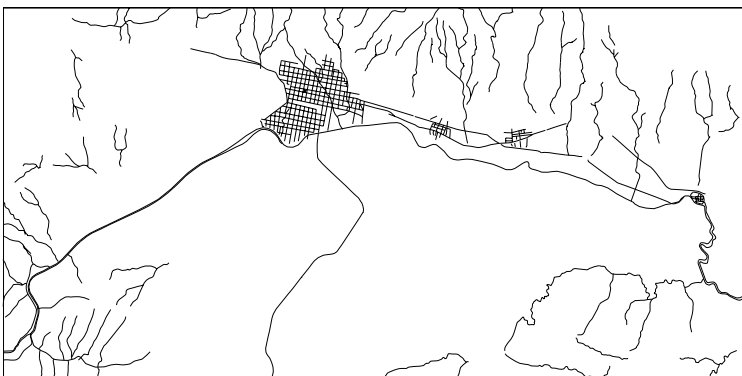


Abbildung 44

Caracas im Jahr 1900

Es erscheinen die ersten regionalen Wege in Richtung Norden und Süden sowie die ersten Landgüter und Besiedlungen des ländlichen Ostens. Das Rastergefüge erreicht seine maximalen Grenzen und wird später nicht erweitert, die neuen Besiedlungen stellen den Keim der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung dar.

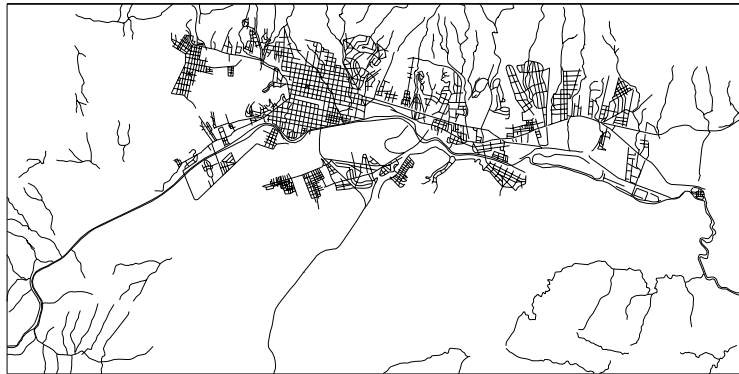


Abbildung 45

Caracas im Jahr 1940

Es ist der Beginn der großen Expansion der Stadt; mehr als dreihundert Jahre nach der Gründung der Stadt entsteht die bis heute existierende Straßenhierarchie. Die neuen Stadteile im Osten sind schon entstanden.



Abbildung 46

Caracas im Jahr 1960

Oft sind die ersten Autobahnen die Erweiterungen der existierenden Hauptstraßen. Im bergigen Süden entstehen die ersten Serpentinstraßen sowie eine neue Hauptstraße, die aus einem regionalen Weg entstand. Obwohl der zentrale Stadtbereich noch nicht stark verdichtet ist, beginnt die Erweiterung der Stadtstruktur in Richtung Süden.



Abbildung 47

Caracas im Jahr 1990

Zwei neue Stadtautobahnen werden gebaut: Im Westen wird der historische Weg zur Küstenstadt La Guaira als Autobahn ausgebaut und im Norden an der Bergkante des Avila die Avenida Boyacá. Die Serpentinstraßen nehmen einen großen Teil der südlichen Peripherie der Stadt ein. Das Straßennetz bleibt die nächsten zehn Jahre im gleichen Zustand erhalten.

3.1.1 Die Ebenen des Straßennetzes

Das Straßennetz besitzt eine erkennbare Hierarchie, die wiederum in Ebenen mit eigenen Charakteristika, wie Breite und Geschwindigkeit unterteilt sind. Diese zwei Kriterien führen von den Gassen, welche die unterste Kategorie darstellen, bis zu den Autobahnen, die das größte und schnellste Kommunikationsmedium der Stadt bilden.

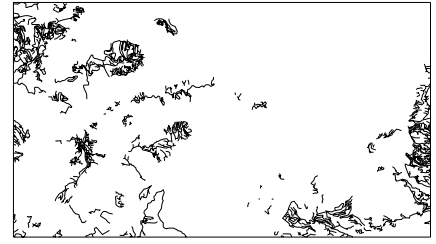
Die Hierarchie legt die Verteilung des Verkehrs in der Stadt fest, genauso wie in einem Blutkreislauf, in dem das Blut, der Verkehr durch Venen, die Autobahnen, Arterien, die Hauptstraßen und Gefäße, die Straßen in die verschiedenen Organe, die Stadtteile verteilt wird. Nach diesen Kriterien habe ich vier Verkehrskategorien in Caracas identifiziert:

1. Gassen,
2. Straßen,
3. Hauptstraßen und
4. Autobahnen.

Diese vier Ebenen unterscheiden sich nicht nur durch ihre morphologischen Eigenschaften, sondern auch durch ihre Entwicklung und Geschichte. Jede Ebene nimmt einen bestimmten Anteil der gesamten Stadtfläche ein und in einigen Fällen ist die Bedeutung der Ebenen entgegengesetzt proportional zu ihrer Ausdehnung. Diese Hierarchie kann auf verschiedene Weise angewandt werden; sie stellt nur eine Differenzierung der Ebenen dar, die in jeder Stadt neu definiert werden. Die Anwendung dieser Hierarchie sowie die Beziehung zwischen den Ebenen stellen eine wichtige morphologische Eigenschaft einer Stadt dar, sie entscheiden über die Form und das Funktionieren der Stadt.

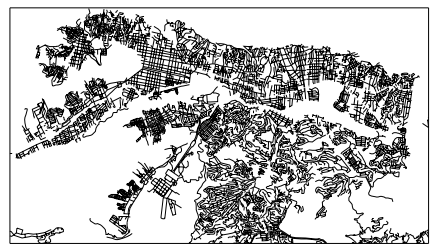
In dieser Hierarchie spielen die Autobahnen eine übergeordnete Rolle. Im Vergleich zu anderen Ebenen stellen sie nicht nur ein größeres und schnelleres Verkehrsmedium dar, sondern wirken räumlich viel aggressiver als Hauptstraßen, die nächste kleinere Ebene, wenn sie eine Stadt durchqueren.

Die Autobahnen werden in dieser Untersuchung mehrmals und unter verschiedenen Gesichtspunkten analysiert, da sie unterschiedliche Wirkungen auf die Stadtgebiete verursachen. Deshalb analysiere ich sie in diesem Kapitel als eine besondere Ebene. Der Schwerpunkt dieses Kapitels besteht in der Beschreibung der Geschichte und Entwicklung des Straßennetzes in Caracas, dessen hierarchische Division eine bedeutende Stellung einnimmt sowie seiner verschiedenen Ebenen.



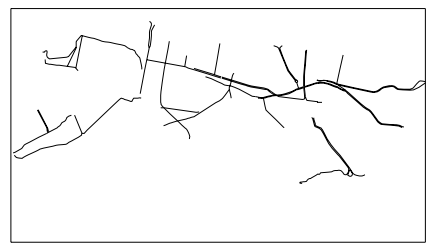
Abbildungen 48 und 49
Gassen

Ein dichtes Netz von Gassen zieht sich in den Armenvierteln um die ganze Stadt. Bemerkenswert ist das Größenverhältnis der Flächen der Gassen zu den Flächen der Straßen, wobei die Straßenflächen viel ausgedehnter sind, als die der Gassen, obwohl die Gassen vom größten Teil der Bevölkerung in den Armenvierteln genutzt werden, in denen die untersten sozialen Bevölkerungsschichten der Stadt wohnen.



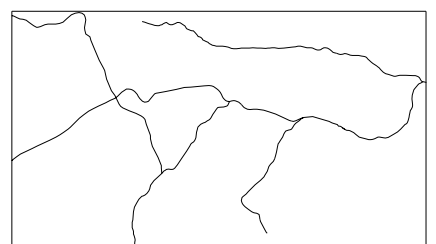
Abbildungen 50 und 51
Straßen

Die Straßen nehmen einen wesentlichen Anteil an der gesamten Stadtfläche von Caracas ein.



Abbildungen 52 und 53
Hauptstraßen

Mit wenigen Ausnahmen verlaufen die meisten Hauptstraßen in westöstlicher Richtung.



Abbildungen 54 und 55
Autobahnen

Ein Stadtring von Autobahnen führt um den zentralen Bereich der Stadt, von dem die übrigen Autobahnen ausgehen.

Gassen

Die Gassen sind das einfachste Kommunikationsmedium. Sie sind kleiner und einfacher als Straßen und in manchen Fällen nicht zu befahren. Sie sind das am weitesten verbreitete Verkehrsmedium in den informellen Siedlungen, da sie sich gut an die topographischen Bedingungen anpassen.

Im Vergleich zu den anderen drei Verkehrskategorien sind die Gassen das einzige ungeplante Verkehrsmedium der Stadt. Die wichtigsten Autobahnen und Hauptstraßen folgen den ehemaligen Kolonialwegen, aber ihre Errichtung oder Transformation wurde vom Staat geplant und vom „Ministerio de Obras Publicas“, später „Ministerio de Transporte y Comunicaciones“, dem Verkehrsministerium fortgeführt, während die Gassen meist ohne gesetzliche Planungen entstanden sind.

Die informellen Siedlungen werden von ihren zukünftigen Bewohnern selbst errichtet, welche über die Form, Größe und Lage ihres Hauses entscheiden. Sie müssen die erforderlichen Baumaterialien transportieren und setzen so den logischen Verlauf der Wege zu ihren Häusern fest, die der Topographie des Ortes folgen. Dabei wachsen die Wege langsam, im selben Maße wie die Häuser, zuerst provisorisch aus Erde bestehend, dann aus Ziegelsteinen und Asphalt.

Wenn eine Gruppe von Häusern in einer Siedlung bewohnt wird, verwandeln sich die prekären Wege in Verkehrserschließungen. Obwohl sie später asphaltiert werden, behalten sie ihre charakteristische geringe Breite bei, wodurch einige der Gassen immer Fußgängerwege bleiben. Wegen ihrer geringen Breite und serpentinartigen Form sind die Gassen einfach auf einen Stadtplan zu erkennen und geben den informellen Siedlungen ihre charakteristische Struktur.

Auf Grund ihrer spontanen Entstehung sind die Gassen sehr unregelmäßig in Breite und Größe, so variiert ihre Breite von der einer Hauptstraße bis zu jener, einer mittelalterlichen Gasse. Die seitlich verlaufenden Gehwege sind sehr diskontinuierlich und existieren oft nicht. Die Gassen bilden eine eigene Kategorie in der Klassifizierung des Straßennetzes.



Abbildung 56

Gasse im Stadtteil Catia

Dies ist ein klassisches Beispiel für die Konsolidierung eines ehemaligen Weges, der auf Grund seiner geringen Breite nicht als Verkehrsbahn genutzt werden kann.



Abbildung 57

Ausgebauter Weg in Cutira im Stadtteil Catia Nord

Hier ist klar zu erkennen, dass sich die Anwohner für Parkplätze statt Gehwege entschieden haben. Der Weg ist gerade breit genug, um zweispurig befahren zu werden und besitzt an Stelle von Gehwegen eine Reihe von Parkplätzen.

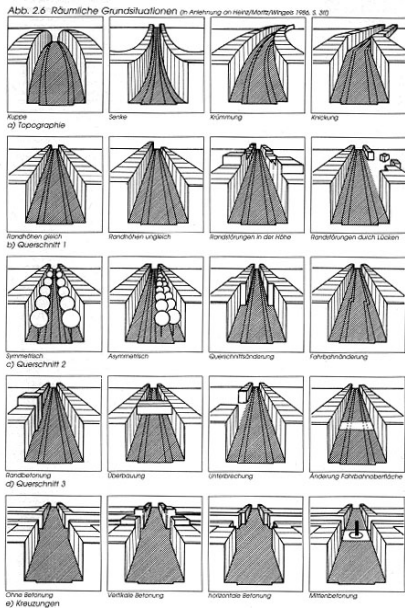


Abbildung 58
Verschiedene Straßensituationen der Hauptstraßen



Abbildung 59
Die Avenida Urdaneta, eine der wichtigsten Hauptstraßen im Zentrum der Stadt

Straßen

Die Straßen nehmen den Großteil der Verkehrsfläche der Stadt Caracas in Anspruch. Sie stellen eine Alternative für die verstopften Autobahnen und Hauptstraßen dar und bilden für die Bewohner Ausweichrouten, die so genannten „caminos verdes“, die „grünen Wege“, die die Verkehrsverteilung erleichtern helfen.

Die Umnutzung mancher Straßen als „caminos verdes“ und die Probleme, die das steigende Verkehrsvolumen mit sich brachten, hat sie in Hauptstraßen verwandelt. Natürlich führte diese Umnutzung auch zu Veränderungen der Stadtteile, die die Straßen durchqueren, da die Bewohner auf den wachsenden Verkehr, Lärm und die Luftverschmutzung reagierten. Noch führte die Umleitung des Verkehrs zu keinen bedeutenden Veränderungen der Immobilienpreise oder Qualität der Stadtteile, aber dies schließt eine mögliche Entwertung in den kommenden Jahren nicht aus.

Nach den Bauordnungen können die Straßen in beide Richtungen befahren oder als Einbahnstraßen genutzt werden, sie müssen jedoch immer einen Gehweg besitzen, was die Breite und Transportkapazität definiert. Trotz dieser Verpflichtung sind die Fußgängerwege eine Spezies in Extinktion in der Urbanität von Caracas. In einer vom Auto derart geplagten Stadt stellen die Fußgängerwege ein diskontinuierliches Netz dar, das zusammen mit den topographischen Unebenheiten die Bewegung zu Fuß nahezu unmöglich macht. Auch der schlechte Zustand der Fußgängerwege in allen Stadtteilen zeugt von der Vision, der vom Automobil beherrschten Straßen, die als Verkehrsträger und nicht als öffentlicher Raum konzipiert wurden.

Die Hauptstraßen funktionieren als wichtigste Verbindungselemente der Stadt. Auf den Hauptstraßen fahren die meisten öffentlichen Verkehrsmittel, privaten Autos und der gesamte Motorradverkehr⁸².

In den Hauptstraßen von Caracas konzentrieren sich, wie in den meisten Metropolen, Leben, Bewegung, Verkehr, Luftverschmutzung und viele Menschen. Die Parzellen, die die Hauptstraßen begrenzen, weisen eine große Nutzungsmischung auf; es gibt Geschäfte, Wohnungen, Büros, Schulen, und viele andere Nutzungen.

„In der Diskussion hat sich allmählich die Auffassung durchgesetzt, dass Stadtstraßen wesentlich mehr als nur die Verkehrsaufgabe zu übernehmen haben. Sie sind wichtige Elemente der Urbanität, wegen ihrer Universalität die wichtigsten überhaupt.“⁸³

⁸² Der reguläre Postdienst in Venezuela ist besonders ineffizient, deshalb besitzen die meisten Unternehmen in Caracas einen eigenen Kurierdienst, der durch Motorradfahrer bedient wird. In Caracas konzentriert sich die Mehrheit der Firmen des Landes und viele von ihnen haben ihre Büros im Stadtzentrum oder neben den Metrostationen und Hauptstraßen. Dies bedeutet, dass tagsüber eine riesige Menge an Motorrädern auf den Hauptstraßen fahren. Sie stellen wegen ihrer Flexibilität den idealen Ersatz für den regulären Postdienst dar.

⁸³ Curdes, Gerhard. *Stadtstrukturelles Entwerfen*. Kohlhammer. Stuttgart. 1995.

Die Fußgängerwege entlang der Hauptstraßen bieten genug Raum für die Bewegung vieler Menschen. Nach den Raumordnungen⁸⁴ steht die Höhe der Gebäude in Beziehung zur Breite der Gehwege, um genug Raum für die Menschen zu schaffen, die in den oft hohen Gebäuden arbeiten oder wohnen. So befinden sich vor den Hochhäusern viel breitere Gehwege, die Distanzen von riesigem Maßstab überbrücken.

Manche der heutigen Hauptstraßen sind Umnutzungen der früheren Kolonialwege, die im Laufe der Zeit erweitert und umgebaut wurden. Aus diesem Grund weist das Straßennetz weniger temporale Diskontinuitäten auf, als in anderen Städten, die auf eine längere Geschichte und Entwicklung zurückblicken.

3.1.2 Die Autobahnen

Die Autobahnen stellen das größte und wichtigste Verkehrsmedium von Caracas dar, das einen großen Anteil an der Gesamtfläche der Stadt einnimmt. Auf den Autobahnen fahren täglich Millionen von Caraqueños, die sich in ihrer Lebensweise an die Vor- und Nachteile der städtischen Autobahnen gewöhnt haben.

Die Caraqueños verbringen auf Grund der vielen Staus einen Großteils ihrer Zeit auf den Autobahnen. Dort wartet eine große Zahl von Straßenverkäufern, die den wartenden Fahrern alle möglichen Waren anbieten. In den Autos frühstücken und schlafen die Kinder, die einen langen Weg zur Schule zurücklegen müssen. Die Auswirkungen der Autobahnen auf das städtische Leben werden im zweiten Teil meiner Dissertation tiefergehend untersucht; in diesem Kapitel beschränke ich mich auf die Beschreibung der Autobahnen als Element der Stadt.

In Caracas gibt es fünf Stadtautobahnen:

1. Caracas-La Guaira,
2. Avenida Boyacá, auch Cota Mil genannt,
3. Francisco Fajardo,
4. Valle-Coche und
5. Caracas-Baruta, auch Autopista del Este genannt

Die Kontinuität der Autobahnen von der Region bis zum Stadtzentrum und weiter zur Peripherie, stellt eine räumliche Fragmentierung zwischen den Stadtteilen her, die von den Autobahnen geteilt werden, was mit Rotivals⁸⁵ Vorstellungen über die Stadtteile als in sich geschlossene Gebiete übereinstimmt.



Abbildung 60
Die Autobahn Francisco Fajardo im Südosten der Stadt

⁸⁴ Die Verordnung „Ley de Retranqueo“ ordnet bis zu sechs Meter für die Breite der Gehwege an, um die maximale Höhe realisieren zu können. Demnach müssen alle Hauptstraßen, in denen Hochhäuser geplant werden, einen breiteren Gehweg besitzen.

⁸⁵ Siehe Teil I, Kapitel 2.2.2. „Der Plan Rotival“

Vier dieser Autobahnen, außer der Strecke Caracas-Baruta⁸⁶, funktionieren gleichzeitig als überregionale Autobahnen, die die Hauptstadt mit der Region verbinden. Diese Autobahnen umkreisen das Stadtzentrum, durchqueren aber die ganze Stadt, d.h. sie formen keinen Stadtring und haben auch keine Geschwindigkeitsregulierung⁸⁷. So entsteht ein unendlicher, stockender Verkehr zwischen dem Zentrum und der Peripherie.

Die Stadtstruktur von Caracas ist in sich kein „falsches“ Modell. Hätte man die Stadtteile als städtebauliche Einheiten entworfen und mit geeigneten Ausstattungen versehen, dann wäre Caracas die Gesamtheit voneinander unabhängiger Stadtteile, deren Trennung auf Grund ihrer Konzeption als Inseln verständlich wäre. Aber die Stadtteile von Caracas sind nicht wirklich unabhängig voneinander, da die Stadt nach den Prinzipien des Zonings⁸⁸ entworfen wurde, nach dem die verschiedenen Aktivitäten auf diverse Stadtteile distribuiert wurden, wodurch kein Stadtteil ohne die anderen bestehen kann. Sowohl das Zoning, als auch die Anwesenheit der Autobahnen führten zu einer diskontinuierlichen Stadt, deren Teile voneinander abhängig sind. Diese Diskontinuität verpflichtet die Einwohner zur Nutzung des Automobils, um die Distanzen zwischen den Stadtteilen zu überbrücken.

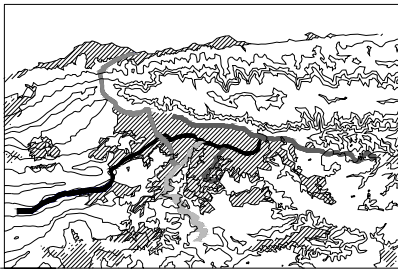


Abbildung 61
Die Autobahnen in der Hauptstadtregion

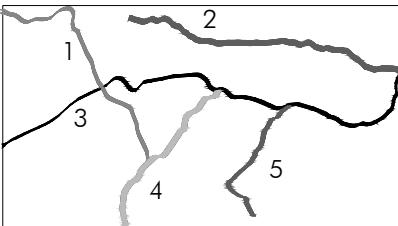


Abbildung 62
Die fünf Autobahnen von Caracas

Die Autobahnen wurden für den Individualverkehr geplant und errichtet und auf ihnen bewegen sich nur wenige öffentliche Transportmittel. Da die urbanen Autobahnen kaum Kontakt zur Stadtstruktur haben, bilden sie keine geeigneten Nahverkehrswege für die städtischen Busse, die auf den Hauptstraßen fahren und in die Stadtstruktur integriert sind.

Die Autobahnen bilden die Achsen des Verkehrsnetzes, das die Richtung und die Form der Stadt kennzeichnet, weil es die Entwicklung der verschiedenen Stadtteile als Hauptverteiler definiert hat⁸⁹. Die Trennung der Stadt in separate Teile stellt die Vision der Stadt als Collage dar und erzeugt eine bestimmte Wahrnehmung der Stadt. Diese beiden Aspekte stellen eine Ebene der städtischen Diskontinuitäten dar.

⁸⁶ Baruta war früher ein an die Stadt angrenzendes Dorf, das heute zum Stadtbereich gehört.

⁸⁷ In vielen europäischen Städten sind die Autobahnen kilometerweit von der Stadt entfernt. Von der Autobahn fährt man auf eine andere Ebene, z.B. die Regionalstraße, und nach zwei oder drei weiteren Wechslen der Ebene erreicht man das städtische Straßennetz, das durch die Ebenensprünge vor dem überregionalen Verkehr geschützt wird.

⁸⁸ Ib(d).

⁸⁹ Ib(d).

3.2 DIE ÖFFENTLICHEN RÄUME

Die Menschen treffen im Laufe ihres Lebens in verschiedenen Situationen und Räumen aufeinander; vom Kindergarten bis zur Universität, in der Arbeitswelt, in Einkaufszentren und Parks, wo sie miteinander kommunizieren. In diesen Räumen haben sie Gelegenheit, sich zu mischen oder zu trennen, andere Menschen kennen zu lernen oder zu ignorieren. Diese Räume sind halböffentliche Räume, da sie nicht absolut frei zugänglich sind - nicht jeder hat ohne weiteres Zugang zu einem Kindergarten oder Büro - und ihre Mitglieder kennen sich; in den halböffentlichen Räumen gibt es keine Anonymität.

Die öffentlichen Räume hingegen sind Räume der Anonymität, aber nicht der absoluten persönlichen Freiheit. In ihnen regieren unausgesprochene soziale Regeln. Die öffentlichen Räume stellen den Kulturraum⁹⁰ der Bevölkerung dar, wo die „Urbanität“ der Stadt in Erscheinung tritt; sie sind ein Ort der kulturellen Expressionen⁹¹.

„Der Raum formt auch Wahrscheinlichkeiten der Begegnung und Interaktion im Quartier. So wie der Grundriss einer Wohnung die Begegnung und Interaktionen der in ihr lebenden Personen beeinflusst, so formt auch die Häuser- und Siedlungsgestalt Orte des möglichen Kontakts zwischen Bewohnern.“⁹²

Die öffentlichen Räume besitzen auf Grund ihrer ständig wechselnden Natur eine lange und komplexe Entwicklungsgeschichte. Im Rahmen meiner Untersuchung der Elemente der Stadt möchte ich den aktuellen Zustand der öffentlichen Räume in Caracas sowie ihre physischen Eigenschaften darlegen.

Physisch gesehen, stellen die öffentlichen Räume die städtischen Ausstattungen für die Durchführung diverser, wechselseitiger Aktivitäten dar. Sowohl ihre Quantität und Qualität, als auch ihre Eigenschaften sagen viel über die Natur und das Funktionieren der Stadt als Organismus aus. Sie sind auch Orte des kommerziellen Austausches; das Kaufen und Verkaufen von Handelsgütern stellt eine jahrhundertealte Tradition der städtischen Gesellschaft dar. So sind die Identifizierung und Untersuchung der öffentlichen Räume ein wichtiger Bestandteil der städtebaulichen und morphologischen Analyse.

Als Teil des Infrastrukturnetzes spielen die öffentlichen Räume eine wesentliche Rolle, da sie, wie das Straßennetz, der Bewegung und Kommunikation dienen. Wie die Silhouette gestalten sie das Bild der Stadt; sie sind emblematische Räume der Stadt.

⁹⁰ Kultur: Verständnis der Realität, Gesamtheit von Codes und Normen, nach denen die Welt verstanden werden kann.

⁹¹ Historisch war der Marktplatz, umgeben von den bedeutenden Gebäuden der Stadt, der wichtigste Treffpunkt sowie die größte öffentliche Bühne der Stadt. Auf der Plaza Bolívar, dem Marktplatz von Caracas, trafen sich die verschiedenen sozialen Bevölkerungsschichten und fanden die ersten politischen Demonstrationen und Reden statt.

⁹² Keller, Carsten. *Armut in der Stadt – zur Segregation benachteiligter Gruppen in Deutschland*. Westdeutscher Verlag. Opladen. 1999. S.93

In diesem Kapitel analysiere ich bestimmte öffentliche Räume, die im Maßstab der Stadt eine wichtige Rolle als Referenzen und Attraktionspunkte spielen. Das Verstehen der Wirkungsweise dieser öffentlichen Räume kann helfen, das Funktionieren der gesamten Stadt darzulegen.

3.2.1 Kategorien von öffentlichen Räumen

Nach der Untersuchung von Herzog und Hubeli⁹³ gibt es sieben Typen von öffentlichen Räumen: In der ersten Kategorie Straßen, Märkte, Plätze und Passagen und in der zweiten Kategorie Parks, Monumente, Erlebnisräume, Bahnhöfe und Höfe.

Wie ich in den vorangegangenen Kapiteln dargelegt habe, besitzt Venezuela kein erweitertes Eisenbahnnetz, weswegen es auch kaum Bahnhöfe gibt, die Herzog und Hubeli von den europäischen Städten kennen. Deshalb kann dieser Raumtyp nicht auf Caracas angewendet werden.

In Städten wie Berlin und Leipzig stellen die Höfe, die Caracas in dieser Form nicht besitzt, wichtige öffentliche Räume mit einer langen und interessanten Geschichte dar. Während der Kolonialzeit bildeten die Höfe die Wohnräume der Häuser, in denen Feste und Aktivitäten stattfanden. In den meisten Fällen waren sie jedoch keine öffentlichen Räume⁹⁴, da sie im Inneren der privaten Stadthäuser lagen.

Ein weiterer Raumtyp von Herzog und Hubeli ist die Straße, die beide Autoren in einer interessanten Beschreibung als Orte des Treffens umschreiben, Orte, die in Caracas durch die Boulevards verkörpert werden. So habe ich den Raumtyp „Straßen“ durch „Boulevards“ ersetzt, wobei die beiden Kategorien von Herzog und Hubeli zusammen mit meiner Anpassung für Caracas zu folgender Aufstellung von öffentlichen Räumen führen:

1. Boulevards,
2. Märkte,
3. Plätze,
4. Parks,
5. Monumente und
6. Erlebnisräume.

⁹³ Herzog, Andreas und Ernst Hubeli. *Öffentlichkeit und öffentlicher Raum*. Nationales Forschungsprogramm Stadt und Verkehr. Bericht 48. Zürich. 1995

⁹⁴ Es gibt einige Anpassungen der kolonialen Höfe in Caracas, wie das Kolonialmuseum im Zentrum der Stadt, das sich in einem umgestalteten Stadthaus befindet. Es gibt auch andere Beispiele für die Umgestaltung von Höfen, die aber eine Ausnahmen darstellen, da sie keine öffentlichen Räume bilden.

Boulevards

Es gibt zwei Boulevards in Caracas, die als öffentliche Fußgängerzonen genutzt werden. Sie wurden in einer Initiative der Gesellschaft „Metro de Caracas“ als Kompensationsräume für die notwendigen Enteignungen und Schäden angelegt, die durch den Bau der Metro verursacht wurden. Beide sind leicht mit der Metro erreichbar und teilen als städtebauliche Entwicklungen desselben Unternehmens die gleichen physischen Eigenschaften. Es sind der „Boulevard de Sabana Grande“ und der „Boulevard Perez Bonalde“, auch „Boulevard de Catia“ genannt.

Auf Grund ihrer Lage in der Stadt besitzen diese Boulevards zwei verschiedene Grundstimmungen. Der Boulevard Sabana de Grande liegt im Osten zwischen den beiden Finanzzentren Chacaito und Plaza Venezuela und läuft parallel zur Avenida Libertador, wo sich viele Büros und Vergnügungstätten konzentrieren⁹⁵. Auf dem Boulevard de Sabana Grande gibt es viele Geschäfte, Cafés und Restaurants, drei Metro- Haltestellen und eine zunehmende Menge von Straßenverkäufern, den Buhoneros und Handwerkern.

Die wachsende Zahl der Straßenverkäufer, ein Zeichen der Wirtschaftskrise der letzten beiden Dekaden, haben das Erscheinungsbild des Boulevards de Sabana Grande langsam verändert. Die ehemalige „Calle Real de Sabana Grande“, auf welcher der heutige Boulevard verläuft, war vor dem Bau des Boulevards die eleganteste Straße der Stadt. Nach Vollendung des Umbaus hat der gesellschaftliche Status dieses Stadtteils abgenommen, der nach der Niederlassung der Straßenverkäufer in den letzten Jahren seine ehemalige Bedeutung verloren hat.

Der Boulevard Perez Bonalde ist von großer Bedeutung für den westlich des Zentrums gelegenen Stadtteil Catia, da er den größten öffentlichen Raum dieses Stadtteils darstellt. Wie der Boulevard de Sabana Grande ist er eine Fußgängerzone voller Geschäfte und Straßenverkäufer und besitzt das gleiche städtische Mobiliar - Beleuchtung, Grünanlagen und Papierkörbe - sowie die gleiche Nutzungsstruktur, was auf ihren gemeinsamen Gestalter zurückzuführen ist. Beide haben jedoch sehr unterschiedliche Stimmungen.

Beide Boulevards sind städtebauliche Anpassungen schon existierender Hauptstraßen, die nach der Realisierung der neuen Metrolinien als Rekompensation für die durch den Bau verursachten Störungen der an der Trasse liegenden lokalen Geschäfte⁹⁶ umgestaltet wurden.

Die ehemaligen Hauptstraßen „Calle Real de Sabana Grande“ und „Avenida Perez Bonalde“, auf denen die beiden Boulevards errichtet wurden, waren schon vorher wichtige Flaniermeilen in Caracas, deren Neugestaltung eine Konsolidierung der bereits bestehenden Infrastruktur darstellt. Beide besaßen schon vorher große Einkaufszentren, in denen sich Läden, Geschäfte, Cafés und verschiedene



Abbildung 63

Der Boulevard de Sabana Grande

Er verläuft von der Plaza Venezuela in der Nähe der Universität bis zum Stadtteil Chacaito, nahe dem wohlhabenden Country Club, El Rosal, dem Finanzzentrum und dem südlich angrenzenden Las Mercedes, dem Erlebnis- und Unterhaltungszentrum.

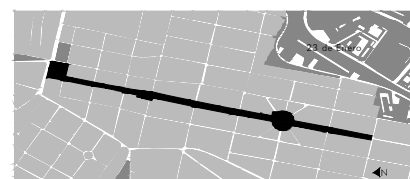


Abbildung 64

Der Boulevard Perez Bonalde in Catia

Dieser Boulevard liegt westlich des Zentrums und ist von ärmeren Stadtvierteln umgeben, was ihn auf Grund der großen Kriminalität dieser Orte weniger attraktiv für die Bewohner anderer Stadtteile macht. Dennoch ist er genau so belebt wie der Boulevard de Sabana Grande und gut an das Netz der Metro angeschlossen.

⁹⁵ Die Avenida Libertador ist als „Rote Straße“ bekannt, da sich dort die sexuellen Angebote der Stadt konzentrieren, was ein aktives Nachtleben hervorbringt, während die Büros und Restaurants den Stadtteil tagsüber beleben.

⁹⁶ Der Bau der Metro dauerte zehn Jahre, in denen viele der lokalen Geschäfte schließen mussten, was ihnen hohe finanzielle Verluste brachte.



Abbildung 65

Die Avenida Principal del Rosal und die Avenida Francisco de Miranda

Auf Grund der Eigenschaften dieser beiden Hauptstraßen, wie Breite, Größe, Beleuchtung und Zugänglichkeit sowie der Tatsache, dass sie zwei Attraktionspunkte miteinander verbinden, haben sie sich in öffentliche Räume verwandelt.

Dienstleistungen konzentrierten. Nach diesen Kriterien können auch andere Hauptstraßen als Boulevards, oder vergleichbare öffentliche Räume bezeichnet werden, da sie auch diverse kommerzielle oder gesellschaftliche Funktionen aufweisen und sowohl Orte der Attraktivität und geeigneten Bewegungsraum besitzen.

Weiterhin habe ich zwei Hauptstraßen gewählt, die nicht nur als öffentlicher Raum funktionieren, sondern eine Verlängerung des Boulevards de Sabana Grande darstellen: Die Hauptstraßen „Avenida Principal del Rosal“ und „Avenida Francisco de Miranda“ zwischen Chacaito und Chacao. Auf der Avenida Francisco de Miranda, die die beiden attraktiven Einkaufszentren von Chacao und Chacaito miteinander verbindet, konzentrieren sich viele Bürogebäude. Senkrecht zu ihr liegt die Avenida Principal del Rosal, welche die Stadtteile Chacaito und Las Mercedes verbindet.

Die Avenida Principal del Rosal besitzt einen besonders breiten Gehweg, der für die Eingänge der großen Bürogebäude gestaltet wurde, was eine angenehme räumliche Verbindung für die Fußgänger darstellt und die Umgebung tagsüber stark belebt.

Märkte

In Caracas gibt es in vielen Stadtteilen Marktplätze, Straßenmärkte und Markthallen. Die Markthallen befinden sich alle im historischen Westen der Stadt, wo die ärmere Bevölkerung lebt, obwohl sie die ganze Stadt bedienen. Sie sind ein Anziehungspunkt für die östlichen Stadtbewohner, die in den Markthallen frische Produkte zu niedrigen Preisen finden.

Die Markthallen wurden in den dreißiger und vierziger Jahren des 20. Jahrhunderts errichtet. Dort treffen sich Menschen aller sozialen Schichten, welche die günstige und große Auswahl nutzen und eine interessante Mischung bilden, die sonst an wenigen anderen Orten anzutreffen ist. Es gibt fünf große Markthallen in Caracas: Guaicaipuro, Cementerio, Periférico de Coche, Catia und Quinta Crespo.

Die Markthallen spielen jedoch nur eine begrenzte Rolle in der Versorgung der Stadt mit frischen Lebensmitteln. Sie bedienen die Nachbarschaften, in denen sie liegen und ein bestimmtes Publikum, das nicht in der Nähe wohnt. Einige Markthallen versorgen die Restaurants und Gaststätten im Osten, doch nur wenige der im Osten wohnenden Menschen kommen, um die Markthallen aufzusuchen.

Eine weitere Variante der Märkte stellen die Straßenmärkte dar. Sie sind spontane Märkte, die an bestimmten Tagen in bestimmten Straßen funktionieren. Sie werden von Verkaufswagen und Straßenverkäufern bedient. Die Straßenmärkte bieten die gleichen Produkte der Markthallen an und sind eine Alternative für die Stadtteile, die keinen oder nur kleine Plätze besitzen.



Abbildung 66

Die Markthalle im Stadtteil Catia

Der repräsentative „Mercado Periferico“ trägt zum Leben des Boulevard Perez Bonalde bei; er verbessert die Stimmung des gesamten städtischen Raums.

Plätze

In Caracas gibt es viele Plätze, welche die lokale Ausstattung der Quartiere darstellen. Auf diesen Plätzen finden verschiedene Aktivitäten statt, die hauptsächlich den Einwohnern des entsprechenden Quartiers bekannt sind. Diese Plätze haben ihre Bedeutung im Maßstab des Quartiers, jedoch nicht im Rahmen der gesamten Stadt.

Andere Plätze, die auf Grund ihrer Größe und Nutzung eine herausragende Stellung einnehmen, stellen eine städtische Ausstattung für die gesamte Stadt dar und sind von übergeordneter Bedeutung im Infrastrukturnetz der öffentlichen Räume der Stadt. Dort finden große Veranstaltungen statt, die sowohl von den Einwohnern der ganzen Stadt und als auch von anderen Städten des Landes besucht werden. Diese Plätze sind: Plaza Altamira, Plaza Brion, Plaza Venezuela, Plaza Morelos, und Plaza Caracas, wobei sich die ersten drei im Osten und die letzten zwei im Westen der Stadt befinden.

Die Plaza Morelos ist ein wichtiger öffentlicher Raum für Caracas, da sie mit dem Parque los Caobos (siehe Parks) und den verschiedenen Theatern und Museen ihrer Umgebung einen kontinuierlichen Raum für die Kunst und Kultur der Stadt darstellt. Die Galeria de Arte Nacional, GAN, das Museo de Arte Contemporáneo de Caracas (MACC), der Jardín Botánico, das Museo de Bellas Artes, das Ateneo de Caracas, das Teatro Teresa Carreño, das Museo de los Niños und die verschiedenen Kunstgalerien sind die wichtigsten Kultur- und Kunstangebote von Caracas, die sich alle im gleichen Stadtteil befinden.

Die Plätze Altamira, Brion und Caracas bieten geeigneten Raum für große menschliche Konzentrationen, wie öffentliche Veranstaltungen, Demonstrationen und die Aufführung von Theaterstücken oder Musikkonzerten. Sie haben verschiedene räumliche Eigenschaften, sind aber eine Referenz für alle Einwohner der Stadt Caracas. Einen Sonderfall stellt die Plaza Venezuela dar: Sie bietet keinen Aufenthaltsraum für Menschen, sondern ist ein Knotenpunkt des Autoverkehrs und bildet – nicht zuletzt wegen ihrer Größe – einen Brennpunkt in der Stadt.⁹⁷

Monumente

Als junge amerikanische Stadt besitzt Caracas nur wenige Monumente, welche als öffentliche Räume der Stadt wirken. Es sind zwei Monumente, die beide im Westteil der Stadt liegen: Der „Paseo Los Proceres“ im Südwesten und „El Calvario“ im Zentrum.



Abbildung 67
Die „Plaza Bolívar“ im Stadtzentrum von Caracas
Die historische Plaza Bolívar ist nicht nur der größte und wichtigste, sondern auch der älteste öffentliche Raum der Stadt.



Abbildung 68
Die „Plaza Morelos“ in Bellas Artes, nahe dem Stadtzentrum, ist ein beliebter Treffpunkt für Künstler und Intellektuelle. Im Hintergrund sind das „Museo de Bellas Artes“ und die „Galeria Arte Nacional“ zu sehen.

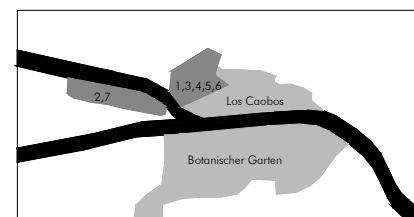


Abbildung 69
Der Stadtteil „Bellas Artes“ in Caracas



Abbildung 70
Das Monument „El Calvario“ im Zentrum
Die enorme Treppe ist Kennzeichen und Hindernis zugleich.

⁹⁷ „Brennpunkte sind die strategischen Punkte einer Stadt, die einem Beobachter zugänglich sind; sie sind intensiv genutzte Zentralpunkte, Ziel und Ausgangspunkt seiner Wanderungen. In der Hauptsache können sie als Knotenpunkte gelten, als Verkehrsunterbrechungen, als Kreuzungen oder Treffpunkte von Straßen – als Punkte, in denen eine Struktur in die andere übergeht.“
Lynch, Kevin. *Das Bild der Stadt*. Ullstein. Frankfurt am Main. 1965.



Abbildungen 71
Der Park des Ostens



Abbildungen 72
Der Botanische Garten



Abbildungen 73
Der „Parque Romulo Betancourt“, auch Park des Ostens genannt, stellt die größte Grünfläche der östlichen Stadt dar.

El Calvario wird wenig genutzt und ist relativ unbekannt, was auf seine physischen Eigenschaften⁹⁸ und die Lage des Ortes zurückzuführen sind (siehe Abbildung 70). Seine Einrichtungen eignen sich nicht für große Konzentrationen an Menschen oder öffentliche Veranstaltungen. Auch ist seine Lage unattraktiv, da sie keine weiteren kulturellen oder entspannenden Aktivitäten bietet, schlecht erreichbar und von starkem Verkehr umgeben ist. Auf dem Paseo Los Proceres hingegen finden militärische Paraden, Sportveranstaltungen und andere Großveranstaltungen statt. Er besitzt eine große Bedeutung in der Stadt, da er regelmäßig für Veranstaltungen genutzt wird und attraktiv gestaltet ist.

Parks

Entgegen dem ersten Eindruck besitzt Caracas ausgedehnte öffentliche Grünflächen,⁹⁹ die auf die verschiedenen geographischen Bereiche der Stadtregion verteilt sind. Der Zoologische Garten Caricuao im äußersten Südwesten, der Park des Westens in Catia, der Park Los Caobos und der Botanische Garten im Zentrum und der Park Los Chorros und der Park des Ostens stellen ein großes Angebot für die Freizeitgestaltung in Caracas dar.

Alle Parks werden von INPARQUES, dem zum Umweltministerium gehörenden nationalen Parkinstitut, geschützt und vom Staat finanziert. Sie bieten daher einen mittleren Standard hinsichtlich ihrer Pflege und Ausstattung, sind aber auf Grund ihres geringen Eintrittspreises¹⁰⁰ für alle Caraqueños zugänglich. Die Einrichtungen der Parks besitzen unterschiedliche Standards. Los Caobos, dessen Zugang frei ist, bietet als einziger Park keine gepflegten Anlagen und ist zunehmend unsicher. Alle anderen Parks besitzen verschiedene Spiel-, Picknick- oder Sportanlagen, Restaurants und Toiletten. Außer dem Park Los Caobos verfügen alle Parks über Parkplätze und sind gut mit der Metro oder anderen öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Die Attraktivität des Parks Los Caobos besteht in seiner Nähe zur Plaza Morelos und den nahe gelegenen kulturellen Einrichtungen.

Der Botanische Garten ist Teil der Universitätsstadt: „Universidad Central de Venezuela“ (UCV), welche für einen regelmäßigen Besucherstrom sorgt. Er ist jedoch hinter der lärmenden Autobahn Francisco Fajardo versteckt gelegen und schlecht zugänglich. Der Parque del Este, Park des Ostens, ist vielleicht der Lieblingspark in Caracas. Seine Lage direkt an der gleichnamigen Metro-Station sowie an der Stadtautobahn und an der Avenida Francisco de Miranda sind ideal. Auch die Einrichtungen - Sportanlagen, ein Vivarium, ein kleiner See mit Booten,

⁹⁸ Den Auftakt des Monuments bildet eine riesige Treppe, die zugleich den Zugang erschwert: Spaziergänger mit Kinderwagen oder Fahrrädern und Behinderte haben Schwierigkeiten, zum Monument zu gelangen. Auch ist es von starkem Verkehr umgeben und außer der Treppe schlecht sichtbar, so dass viele Menschen dieses Monument ignorieren und nicht die schönen Anlagen kennen, die sich hinter der hohen Treppe verbergen.

⁹⁹ Es gibt auch riesige private Grünflächen, die von einer meist elitären Minderheit als Golfanlagen, private Clubs, Wohngrundstücke, Schul- oder Universitätsgelände genutzt werden und deren Zugang kontrolliert wird. Sie können nicht als öffentliche Räume bezeichnet werden.

¹⁰⁰ Der Eintritt variiert von ca. 0,15 bis 0,38 US\$, wobei einige Parks keine Eintrittsgebühr erheben. Im Vergleich dazu kostet ein Kinobesuch ca. 2,00 bis 3,00 US\$.

Picknickanlagen, Restaurants und Konzerteinrichtungen – sind vielseitig und gut gepflegt. Der Park des Ostens bietet viele Möglichkeiten der Entspannung und des Sports.

Im Osten liegt auch der Park Los Chorros, der eher eine lokale Einrichtung darstellt, da er nur beschränkt zugänglich ist und auf Grund der einfachen und kleinen Einrichtungen kaum von Bedeutung für den Großteil der Bevölkerung ist. Eine ähnliche Rolle spielt der Park des Westens, den viele östliche Einwohner nicht kennen. Der frisch renovierte Zoologische Garten Caricuao stellt eine Attraktion in Caracas dar, die Exkursionen von Schülern und Erwachsenen der ganzen Stadt anzieht. Die vielfältige Tierwelt des Parks und seine gut gepflegte Einrichtungen machen einen Besuch lohnenswert.

Erlebnissräume

Restaurants, Bars, Discotheken und Kinos sind die beliebtesten Erlebnissräume der Caraqueños. Daher stellen alle Stadtteile, die eine hohe Dichte dieser Erlebniswelten aufweisen, Attraktionspunkte in der Stadt dar, in denen sich abends das Leben und die Verkehrsstaus konzentrieren. Ein klassischer Erlebnisraum in Caracas ist der östliche Stadtteil Las Mercedes. Früher war er ein ruhiges Wohnquartier mit baskischen Häusern, den der Fluss El Guaire vom Rest der Stadt abtrennte. Heute werden die baskischen Häuser als Büros oder Restaurants und die für das Wohnquartier geplanten Gehwege als Parkplätze genutzt, ohne das dafür die Raumordnungen geändert wurden wären.

Es gibt außer Las Mercedes viele andere Erlebnissräume, aber keiner von ihnen weist eine so hohe Erlebnisdichte auf und erfreut sich einer derartigen Beliebtheit. In La Candelaria konzentrieren sich viele spanische Restaurants, die so genannten Tascas, in Altamira und La Castellana gibt es Restaurants, Discotheken und Hotels für die mittleren und oberen Gesellschaftsschichten und die Avenida Baralt im Stadtzentrum besitzt viele Bars und Bordelle, die wegen ihrer Lage unsicher und wenig attraktiv sind. Generell lässt sich feststellen, dass die Erlebnissräume in Caracas auf Grund ihres kommerziellen Charakters nur für jene Bevölkerungsschichten zugänglich sind, die über die erforderlichen finanziellen Mittel verfügen.

Die Einkaufszentren sind eine Form von Erlebnissräumen, da sie in einem einzigen Gebäude viele verschiedene Dienstleistungen, kommerzielle Einrichtungen und Aktivitäten konzentrieren, die sonst auf einen ganzen Stadtteil verteilt sind. Das Konzept der Einkaufszentren hat sich in den letzten Dekaden ständig verändert und erweitert; von überschaubaren Supermärkten mit Bankfilialen haben sie sich heute zu riesigen Dienstleistungszentren entwickelt, in denen alle bekannten Banken und Handelsketten eine Niederlassung haben, was ihre Attraktivität stark erhöht. Die Symbiose aus Autokultur und Einkaufszentrum führt oft zu enormen Verkehrsstaus in der unmittelbaren Umgebung der Erlebnissräume.¹⁰¹

¹⁰¹ Die Investoren haben verschiedene Einkaufszentren bewusst in Autobahnnähe errichtet. Die größten Einkaufszentren "Centro Ciudad Comercial Tamanaco" (CCCT), "Centro Sambil", „Centro Comercial Concreta" und "Paseo Las Mercedes" haben direkte Zugänge zu den Autobahnen.



Abbildungen 74
Ansicht aus dem Park des Ostens



Abbildung 75
Centro Comercial San Ignacio
Dieses Einkaufszentrum ist das architektonisch attraktivste in Caracas.

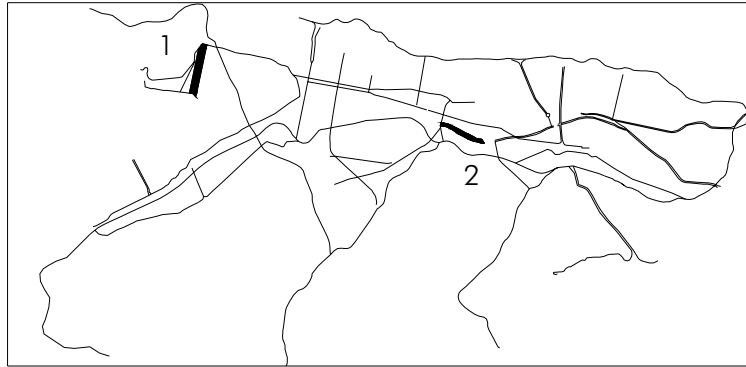


Abbildung 76

Boulevards

Die Boulevards in Caracas, wie Sabana Grande und Catia, sind das Ergebnis von Umwandlungen zwei schon existierender Hauptstraßen, der Straße Real und der Straße Perez Bonalde, die bereits vorher ihre kommerzielle Nutzung besaßen. Ihr Umbau stellte daher keine Nutzungserweiterung dar, wirkte sich aber auf den umliegenden Verkehr¹⁰² aus. Räumlich funktionieren die Boulevards als eine Erweiterung der Fußgängerwege der nahe liegenden Hauptstraßen.

1. Boulevard Perez Bonalde, auch Boulevard Catia
2. Boulevard de Sabana Grande

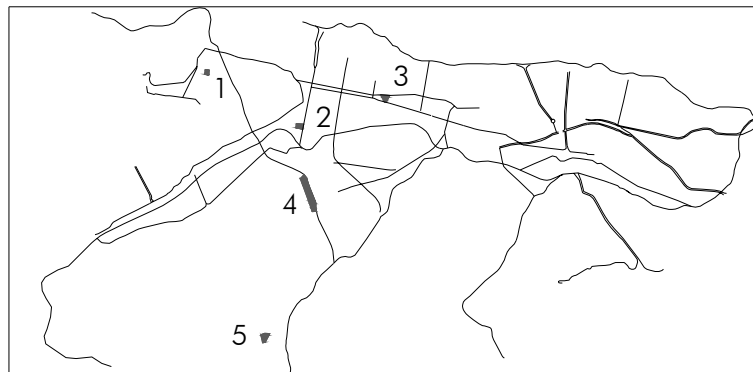


Abbildung 77

Märkte

Ursprünglich waren die Märkte geschlossene Gebäude, in denen sich viele kleinere Geschäfte organisierten. Dies ist heute nicht mehr so, da sich in ihrer unmittelbaren Nähe viele Straßenverkäufer ansiedelten und ihren Charakter veränderten. Die Märkte stellen daher weit mehr dar, als die geschlossenen Gebäude von früher. Sie sind mehrmals pro Woche Orte großer Veranstaltungen.

1. Mercado de Catia
2. Mercado de Quinta Crespo
3. Mercado Guaicaipuro
4. Mercado del Cementerio
5. Mercado Periférico de Coche

¹⁰² Um die Boulevards in öffentliche Stadträume umzuwandeln, musste der Verkehr umgeleitet werden. Dies führte zu einem Verkehrschaos in den umliegenden Parallelstraßen.

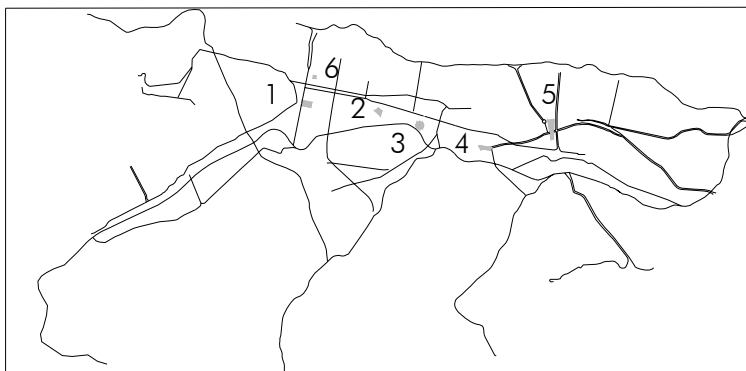


Abbildung 78

Plätze

Wie die Boulevards, sind auch einige Plätze Ergebnis der Erweiterungen des existierenden Straßennetzes¹⁰³, wobei es auch Ausnahmen gibt. Die Plaza Caracas ist der am wenigsten kontinuierliche öffentliche Platz der Stadt, da sie in Wirklichkeit den riesigen Hof eines Hochhauses bildet. Sie ist eher ein Referenz- und Verkehrsknotenpunkt als ein öffentlicher Raum, da sie keinen Raum für Aktivitäten bietet.

1. Plaza Caracas
2. Plaza Morelos
3. Plaza Venezuela
4. Plaza Brion
5. Plaza Altamira
6. Plaza Bolivar

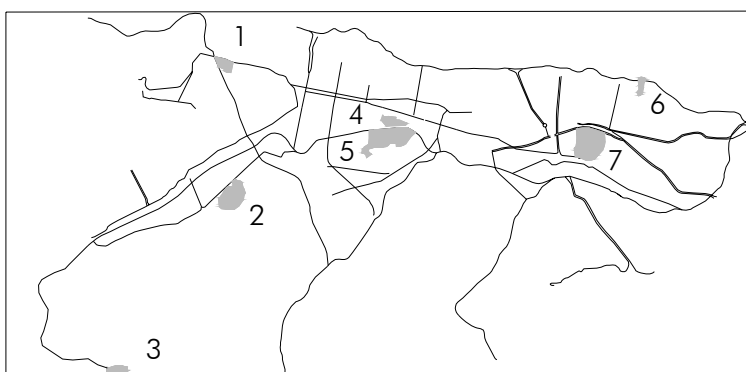


Abbildung 79

Parks

Die öffentlichen Parks sind die grünen Oasen der Stadt, die nicht zum Straßennetz gehören, da sie keine Passagen oder Durchgänge besitzen. Sie sind isolierte Erholungsorte, die große Gruppen von Besuchern anziehen aber nicht in ihre Umgebung eingebunden sind. Sie sind hervorragend an das öffentliche Verkehrsnetz der Metro angeschlossen, das parallel zum Straßennetz verläuft. Die Eingangsbereiche der Parks ziehen auch informelle Geschäfte an, deren Angebot und Attraktivität jedoch keinesfalls mit denen der Märkte zu vergleichen sind.

Die Parks und Märkte sind keine kontinuierlichen Erweiterungen des Straßennetzes, wie die Stadtplätze oder Boulevards. Räumlich sind sie in sich geschlossene Anlagen, die definierte und kontrollierte Zugänge besitzen. Trotzdem tragen sie zum Leben und zur Bewegung im Straßenbild bei.

1. Parque del Oeste
2. Parque El Pinar
3. Zoologico de Caricua
4. Parque Los Caobos
5. Jardin Botánico
6. Parque Los Chorros
7. Parque del Este

¹⁰³ Ein Beispiel stellt der Platz Brion in Chacaito dar, dessen Grenzen nur schwer auszumachen sind.

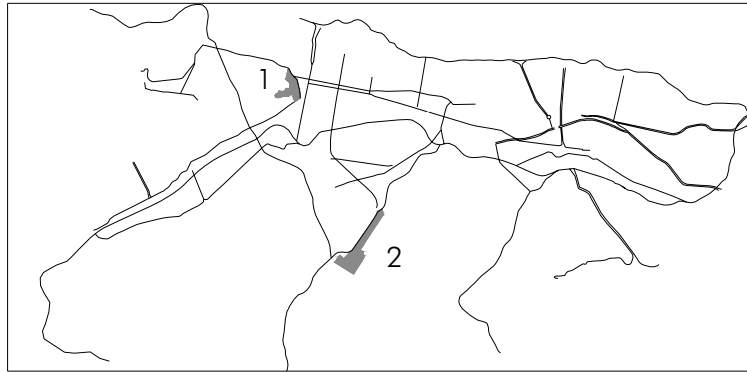


Abbildung 80

Monumente

Die Monumente stellen öffentliche Räumlichkeiten dar, die als verbindende Elemente dienen und zum Straßennetz gehören. Auf Grund ihrer physischen Eigenschaften werden sie weniger als Räume der Freizeit und Entspannung genutzt; so ist El Calvario beispielsweise schwer zugänglich und schlecht an das Verkehrsnetz angebunden.

1. El Calvario
2. Paseo los Proceres

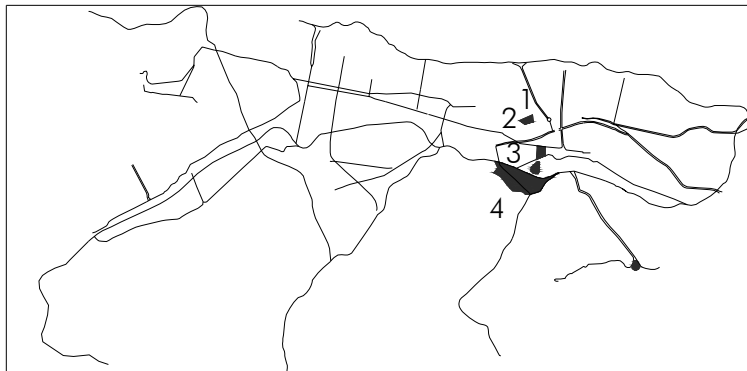


Abbildung 81

Erlebnisräume

Die Erlebnisräume sind, wie die Parks oder Märkte, in sich abgeschlossene Welten, die als große Anziehungspunkte wirken. Im Vergleich zu den anderen zwei genannten Kategorien, dienen sie in erster Linie dem Konsum als Form der Entspannung, stark geprägt von der nordamerikanischen Freizeitkultur, was ihren Zugang begrenzt.

1. Centro Comercial San Ignacio
2. Centro Sambil
3. Centro Ciudad Comercial Tamanaco (CCCT)
4. Las Mercedes, Paseo Las Mercedes

3.2.2 Die Vernetzung der öffentlichen Räume

In der vorangegangenen Beschreibung der physischen Eigenschaften der öffentlichen Räume in Caracas habe ich jeden Raum in seinem eigenen Kontext analysiert. Nun untersuche ich die gleichen Räume im Kontext der Stadt, um ihre Vernetzung miteinander festzustellen. Um die sequenzielle Ordnung beizubehalten, werde ich dieselben Raumtypen analysieren: Boulevards, Märkte, Plätze, Parks, Monumente und Erlebnisräume.

In diesem Kapitel analysiere ich die Raumtypen in Bezug auf die Hauptstraßen¹⁰⁴ und deren Gehwege auf der Suche nach einem zusammenhängenden Kommunikationsnetz einer für Caracas ungewöhnlichen Bewegungsform: Des Laufens zu Fuß.

Wie bereits mehrfach erwähnt, spielt das Auto eine wichtige Rolle in einer Stadt, die für das Auto geplant wurde. Diese Tatsache wirkt sich nicht nur auf die Planung der urbanen Autobahnen als Hauptverkehrsträger aus, sondern auch auf das Verhältnis zwischen der Nutzung der traditionellen öffentlichen Räume und der wachsenden Nutzung halböffentlicher oder privater Räume als Orte des öffentlichen Lebens.

Aus struktureller und morphologischer Sicht gibt es bereits ein kontinuierliches Netz von öffentlichen Räumen, das in der Praxis jedoch nicht richtig funktioniert. Bei der Vernetzung der öffentlichen Räume spielen der Zustand und die Eigenschaften der Hauptstraßen eine wesentliche Rolle. Der Mangel an geeigneten öffentlichen Verkehrsmitteln¹⁰⁵, die enorme Flächenausdehnung der Stadt, die unregelmäßige Topographie und die steigende Unsicherheit sind wichtige Gründe für den Vorzug des Autos als Bewegungsmittel in der Stadt.

Auch die Konzipierung dieser Räume spielt eine wesentliche Rolle. Die Hauptstraßen, die die wichtigsten öffentlichen Räume der Stadt miteinander verbinden, sind weder als räumliches Kontinuum geplant, noch bieten sie attraktive kommerzielle oder kulturelle Nutzungen, die das städtische Leben anziehen könnten.

Die Abwesenheit einer öffentlichen Straßenkultur zu Gunsten der Autokultur privater Erlebnisräume bildet einen Teufelskreis, in dem sich die Schere zwischen Öffentlichkeit und Privatsphäre immer weiter öffnet. Dieser Teufelskreis bestärkt die Autokultur, während das Leben auf den Straßen und öffentlichen Räumen weiterhin zurückgeht.

¹⁰⁴ Siehe Teil I, Kapitel 3.1.1 Straßen

¹⁰⁵ Die öffentlichen Verkehrsmittel in Caracas werden von privaten Fahrern betrieben. Die Dezentralisierung des öffentlichen Verkehrs hat zu einem gewaltigen Kampf zwischen den einzelnen Fahrern geführt, welche am Passagieraufkommen verdienen. Deshalb fahren sie stets dicht neben dem Gehweg, um die maximale Zahl an Passagieren aufzunehmen. Die Hauptstraßen, auf denen die wichtigsten Buslinien fahren, sind deshalb laut und schmutzig und deren Gehwege ungeeignet zum Spaziergehen.

Die Autokultur, die oben beschriebenen Eigenschaften der öffentlichen Räume und die geographischen Konditionen¹⁰⁶ der Stadt sind schlechte Voraussetzungen für die Entwicklung einer Öffentlichkeitskultur in Caracas. Die Metro stellt das wichtigste Verbindungsmedium dar, das einen großen Teil der durch die Autobahnen getrennten Stadt mit den verschiedenen öffentlichen Räumen verbindet.¹⁰⁷ Dennoch begünstigt die Trennung die Autokultur und die Unterschiede zwischen den Stadtteilen.

Der Verlauf der Autobahnen spielt eine bedeutende Rolle als Grenzlinie für die angrenzenden öffentlichen Räume. Auf der Abbildung 85 sind der Verlauf der Autobahnen und das Netz der öffentlichen Räume dargestellt. Die Autobahnlinien stellen begrenzende Barrieren dar, die den kontinuierlichen Verlauf der Netzstruktur der öffentlichen Räume stören.

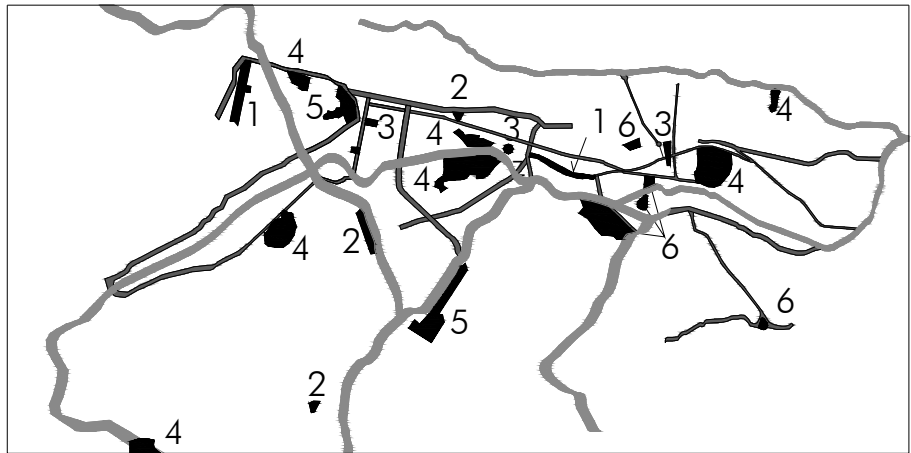


Abbildung 82

Das Netz der Autobahnen und Hauptstraßen im Zusammenhang mit den öffentlichen Stadträumen:

1. Boulevards
2. Märkte
3. Plätze
4. Parks
5. Monumente und
6. Erlebnissräume

¹⁰⁶ Die in Teil I, Kapitel 1 beschriebene Geographie der Stadt charakterisiert die Konditionen für die Entwicklung des städtischen Lebens in den Straßen. Die geographischen Gegebenheiten sind jedoch nicht die einzige Voraussetzung, wofür Caracas ein gutes Beispiel ist.

¹⁰⁷ Die Parks El Pinar, Parque del Este, Parque del Oeste und der Zoologische Garten Caricuao besitzen Haltestellen der Metro unmittelbar an ihren Eingängen.

3.3 DAS BILD DER STADT

„Größere Städte können als ganzes nicht mehr erfahren und erinnert werden. Auf der einen Seite haben wir deren „objektive“, physische Struktur, die sich in Luftbildern, Karten und Fotos reproduzieren und festhalten lässt, auf der anderen Seite ist diese Struktur einem dauernden Veränderungsprozess unterworfen. Zu der Schwierigkeit, zureichende Teile der Gesamtstruktur einer Stadt zu erfassen und zu erinnern, kommt hinzu, auch noch die Änderungen aufzunehmen und abzuspeichern.“¹⁰⁸

Das Bild der Stadt kann nur eine Ansammlung von Fragmenten von Bildern darstellen, dessen Gesamtbild in Relation zum Bewohner steht, da die Wahrnehmung der Stadt von Individuum zu Individuum variiert. Das von Kevin Lynch in seiner berühmten Veröffentlichung „Das Bild der Stadt“¹⁰⁹ vorgeschlagene Konzept des Stadtbilds stellt eine noch heute interessante Vision über die Orientierung und Wahrnehmung der Einwohner dar und trägt als wichtiges Instrument zur Stadtanalyse bei, weil sie auf einer konkreten und greifbaren Basis gründet. Wege, Grenzlinien, Bereiche, Brennpunkte und Merkzeichen sind bestimmte physische Elemente, die in allen Städten vorhanden sind. Sie bilden eine mentale Landkarte im Kopf der Einwohner, die ihrer Orientierung in der Stadt dienen und für sie eine visuelle Analyse der relevanten Parameter darstellen.

„Mit Stadtbild ist hier aber nicht die subjektive Landkarte der Individuen gemeint, sondern das, was diese Landkarte erzeugt: Die physische Realstruktur.“¹¹⁰

Die „physische Realstruktur“ ist nicht weniger komplex als die subjektive Landkarte der Individuen. Sie besteht aus der gebauten Infrastruktur, welche proportional zur Größe und Ausdehnung der Stadt mehr oder weniger fassbar ist. Die Realstruktur und ihr Infrastrukturnetz stellen ein visuelles Bild dar, das für die Orientierung in der Stadt und die Wahrnehmung ihrer Einwohner wesentlich ist. Wenn die fünf Elemente von Lynch - Wege, Grenzlinien, Bereiche, Brennpunkte und Merkzeichen - die wichtigsten Referenzen zur Orientierung in der Stadt sind, so sind die drei Makroformen von Curdes - Silhouette, Straßen und Plätze - die wichtigsten Elemente ihrer Realstruktur.

Beide theoretischen Ansätze sind stark miteinander verbunden: Die Silhouette der Stadt besteht aus ihren Merkzeichen, verschiedenen Bereichen, Wegen und Grenzlinien, wobei die Straßen und Plätze als voneinander untrennbare Elemente Brennpunkte bilden können. Alle Elemente entstehen aus der Realstruktur. Beide Theorien schlagen jedoch zwei verschiedene Betrachtungsweisen vor: Curdes untersucht die Bildung der Realstruktur, Lynch dagegen die Orientierung in ihr.

¹⁰⁸ Curdes, Gerhard. *Stadtstrukturelles Entwerfen*. Kohlhammer. Stuttgart. 1995. S.105

¹⁰⁹ Lynch, Kevin. *Das Bild der Stadt*. Ullstein. Frankfurt am Main. 1965.

¹¹⁰ Curdes, Gerhard. *Stadtstrukturelles Entwerfen*. Kohlhammer. Stuttgart. 1995. S.106

Den Schwerpunkt meiner Dissertation bildet die Analyse der städtischen Diskontinuitäten in Caracas, weswegen ich in diesem Kapitel nur die Realstruktur betrachte, die die städtischen Diskontinuitäten hervorbringt. Ich beschreibe die physischen Bestandteile des Bildes der Stadt Caracas: Die Silhouette und die Zentren als Hintergrund und Figur meiner städtebaulichen Analyse.

3.3.1 Die Silhouette

Im Kapitel 1.1.1 des ersten Teils habe ich die nördliche Bergkette „El Avila“, einer der größten Nationalparks¹¹¹ der Hauptstadtregion, als visuelles Kennzeichen für die Orientierung in der Stadt und ihre Bedeutung als „grüne Lunge“ der Stadt beschrieben. Aber noch mehr als eine Referenz, bildet der Avila den Hintergrund der Stadt Caracas.

Dieser Hintergrund selbst besitzt einen wechselnden Charakter, der sein Aussehen im Verlauf der Jahreszeiten ändert. Als Hintergrund mildert der Avila das aggressive Erscheinungsbild der Hochhauswälder, welche in ihrer Gesamtheit die Silhouette der Stadt bilden. Er stellt einen homogenisierenden Faktor dar, der den unruhigen Charakter der Silhouette abmildert und gleichzeitig eine Referenz für die Orientierung darstellt. Der Avila bildet mit seiner imposanten Größe einen einzigen Hintergrund für die so heterogene Stadt Caracas.

Auch die verschiedenen Hügel der südlichen Bergkette spielen eine wesentliche Rolle im Bild der Stadt. Sie behindern die Wahrnehmung der gesamten Ausdehnung der Stadtfläche, weshalb die Caraqueños immer eine partielle Vision ihrer Stadt haben. Die südliche Bergkette bestimmt die Bewegung und Kommunikation in einem großen Teil der Stadt sowie die Wahrnehmung des städtischen Raumes im Allgemeinen.

Obwohl diese zwei geographischen Elemente nicht zur Infrastruktur der Stadt gehören, bilden sie die Basis, auf der die Hochhäuser und Straßen wachsen. Jenseits der Rolle der geographischen Elemente im Bezug auf die Infrastruktur möchte ich sie als Gestalter des Bildes der Stadt untersuchen.

Die Städte dehnen sich nicht unendlich aus. Sie haben eine politische und eine physische Grenze, die den Raum und die Stadt definieren und erfassen. Die Städte haben einen Anfang und ein Ende, daher können auch ihre Silhouette und ihr Bild keine Diskontinuität aufweisen. Die Linie der Stadtsilhouette beginnt und endet am Stadtrand, daher kann sie nicht unterbrochen werden. Natürlich sind einige Silhouetten regelmäßiger als andere, wobei jedoch keine von ihnen diskontinuierlich sein kann, wenn man den gesamten Maßstab der Stadt betrachtet.¹¹²

¹¹¹ Es gibt weitere Nationalparks in der Umgebung der Hauptstadt, wie die Parks Morrocoy und Henry Pittier in den Staaten Carabobo und Aragua.

¹¹² Betrachtet man nur eine Reihe von Fassaden, so wird man natürlich diskontinuierliche Fassaden vorfinden, die hinsichtlich ihrer Materialien, Morphologien, Typologien und Größe stark variieren.

Die Silhouette von Caracas ist nicht diskontinuierlich, aber sehr unregelmäßig. An dieser Stelle möchte ich den Unterschied zwischen den beiden Begriffen Unregelmäßigkeit und Diskontinuität hervorheben: Die Unregelmäßigkeit wird durch die unterschiedlichen Abstände der Gebäude voneinander sowie durch die unterschiedlichen Gebäudehöhen verursacht; je größer die Abstände und Höhenunterschiede sind, desto unregelmäßiger erscheint die Silhouette. Die Diskontinuität dagegen ist abgesehen von einer messbaren physischen Entfernung eine räumliche Unterbrechung, während die städtische Silhouette eine Linie darstellt und damit einen zweidimensionalen Charakter besitzt.

Verfolgt man die Stadtsilhouette von Caracas, so erscheinen keine Diskontinuitäten, sondern Unregelmäßigkeiten. Entlang der großen Autobahnen, welche die Stadt durchqueren, können verschiedene Bilder wahrgenommen werden, die den Gegenstand meiner Untersuchung in diesem Kapitel darstellen.

Die südliche Bergkette und der Avila stellen jeweils ein geschlossenes Bild dar, in dem die Stadt Caracas nicht als Ganzes wahrgenommen werden kann. Der unregelmäßige Linienverlauf von den Ausläufern des Avilas durch das Tal von Caracas bis hin zur südlichen Bergkette bildet die gebaute Silhouette der Stadt. Diese Silhouette ist eine Abstraktion der Figur der gebauten Infrastruktur; sie ist die Summe aller physischen Elemente, die gemeinsam das Infrastrukturnetz bilden.

3.3.2 Die Zentren

Ein wichtiger Teil des Infrastrukturnetzes sind die allgemeinen Ausstattungen, die der ganzen Stadt dienen. In Caracas gibt es bestimmte Zentren, die als allgemeine Ausstattungen dienen, da sie Agglomerationen verschiedenster Nutzungen aufweisen.

Diese Zentren spielen eine wichtige Rolle bei der Orientierung und Bewegung in der Stadt, also im Funktionieren des Infrastrukturnetzes als städtisches Kommunikationsnetz, das der Bewegung und dem Transport dient. Die Zentren sind Attraktionsbereiche, die zu bestimmten Tageszeiten typische Bewegungen anziehen. Um das Funktionieren des Infrastrukturnetzes als polyzentrisches Netz zu untersuchen, habe ich die wichtigsten Zentren in Caracas nach ihren Aktivitäten eingeteilt:

1. Entspannung: Las Mercedes und El Hatillo
2. Politik: Stadtzentrum
3. Kultur: Bellas Artes
4. Industrie: Boleita und La Yaguara
5. Einkaufen: die Boulevards Catia und Sabana Grande

Diese Zentren sind keine Quartiere, obwohl ihre Grenzen in einigen Fällen mit den Grenzen eines Quartiers zusammenfallen. Die Zentren sind bestimmte

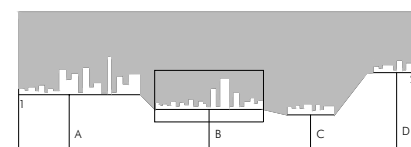


Abbildung 83

Schema der Silhouette von Caracas
Die Höhenunterschiede in A, B, C und D werden durch die Unregelmäßigkeit der Topographie verursacht. Die Silhouette beginnt in 1 und endet in 2 und folgt einer unregelmäßigen, aber kontinuierlichen Richtung.



Abbildung 84

Sektion der Silhouette
In einem größeren Maßstab kann ein Ausschnitt der gesamten Stadtsilhouette diskontinuierlich wahrgenommen werden. Hier spielen die Materialien, Typologien, Farben und weitere Aspekte eine entscheidende Rolle.
Wie ich im ersten Kapitel dargelegt habe, besitzt Caracas eine markante Ost-West-Ausrichtung entlang des zentralen Tals der Stadt. Auch die drei Stadtteile auf der südlichen Bergkette weisen eine longitudinale Ausrichtung auf, welche durch die Präsenz der Autobahnen noch weiter verstärkt wird.

Gebiete¹¹³, die durch ihre Aktivitäten und Nutzungen definiert werden. Ihr Bild wird von der Stimmung der dominanten Aktivität innerhalb des Zentrums gestaltet, die so zum Symbol des Quartiers wird. Jedes Zentrum wirkt wie ein Magnet, der anziehen oder auch abstoßen kann. Natürlich haben diese Zentren keine exklusive Nutzung, d.h. sie besitzen mehr als eine einzige Aktivität, aber die markante Nutzung bezeichnet das Bild des Zentrums.

Die Zentren können als Gebiete nicht leicht identifiziert werden - ihre Grenzen sind nicht fest, weil die Konzentrationen der Aktivitäten sich stets verändern. In meiner Untersuchung habe ich nur jene Zentren identifiziert, die eine Bedeutung im Maßstab der Stadt haben. Die Hauptstraßen konzentrieren eine Vielzahl an kommerziellen Aktivitäten, aber auf Grund ihrer Längensmorphologie können sie kein Zentrum darstellen.

„Die Symbolik eines Quartiers wird durch seine materielle Gestalt sowie die Struktur und Aneignungsweisen des sozialen Milieus geformt.“

„Die Symbolik des Ortes fungiert als eine Art kultureller Speicher oder Gedächtnis.“¹¹⁴

So ist die Stadt in attraktive, nützliche und „verbotene“ Gebiete aufgeteilt. Es gibt Stadtteile, die man besucht, weil man dort arbeitet oder sie besuchen muss und es gibt andere Stadtteile die man nicht besucht, wenn man dort nicht wohnt oder nicht verpflichtet ist, sie zu besuchen.

„Entscheidend beeinflusst ferner die Infrastruktur die Symbolik. Schlagartig wird das wiederum an Extremen deutlich: Beschleicht einen Stadtteilbesucher in einer reinen Wohnsiedlung leicht das Gefühl, Eindringling oder Fremder zu sein, so werden Cafés und Restaurants, Läden und Arbeitsstätten ihm seinen Besucherstatus sicherlich leichter machen. Infrastruktureinrichtungen schaffen öffentliche Räume in seinem Quartier, oder sie „öffnen“ es zumindest gegenüber „Fremden“. Außerdem gliedern sie es, indem sie verschiedenen Orten bestimmte Funktionen zuweisen. Sie haben deshalb eine eminente symbolische Bedeutung auch für die Ansässigen.“¹¹⁵

Die Symbolik der Zentren hat eine wichtige Bedeutung im Bild eines jeden Stadtteils, was die Bewegung in der Stadt beeinflusst. Die Symbolik wird durch die Infrastruktur und Einrichtung eines Stadtteils geprägt, aber sie hat eine psychologische Wirkung im mentalen Stadtplan eines jeden Einwohners und definiert die Intensität der Attraktivität eines jeden Zentrums.

In der Symbolik der Stadtteile spielen die unzugänglichen Gebiete eine wichtige Rolle. Es sind Gebiete, die für einen Teil der Bevölkerung nicht zugänglich sind und so die gesamte nutzbare Fläche der Stadt reduzieren. Wegen ihrer Unzugänglichkeit bilden diese Gebiete räumliche Barrieren zwischen den

¹¹³ Diese Gebiete werden aus einem oder mehreren Quartieren gebildet, die die gleiche Ausstattung aufweisen und die gleiche Symbolik teilen.

¹¹⁴ Keller, Carsten. *Armut in der Stadt – zur Segregation benachteiligter Gruppen in Deutschland*. Westdeutscher Verlag. Opladen. 1999. S.97

¹¹⁵ *Ib.* S.95

Stadtteilen und bestimmen auch die Bewegung in der Stadt sowie ihre Wahrnehmung.

Die unzugänglichen Gebiete sind Stadtteile, deren Zugang auf eine bestimmte Art und Weise kontrolliert wird. Sie umfassen formelle und informelle Stadtteile und bilden zusammen einen großen Flächenanteil des gesamten städtischen Raums. Die Barrios, deren Betreten für die Bewohner der formellen Stadt auf Grund ihrer hohen Kriminalität ein Risiko darstellen und die Militäranlagen sind die wichtigsten und größten unzugänglichen Gebiete der Stadt. Der Nationalpark El Avila wirkt als größte räumliche Barriere der Stadt, nicht wegen seiner schweren Zugänglichkeit, sondern wegen der Schwierigkeit, dieses Terrain zu bebauen und es als Teil der urbanen Fläche zu nutzen. Er markiert das Ende der urbanen Struktur, was durch die räumliche Trennung von Stadt und Berg durch die Avenida Boyacá weiter verstärkt wird.

In Abbildung 86 sind die großen unzugänglichen Gebiete der Barrios dargestellt. Sie sind nicht in den Stadtplänen gekennzeichnet, da es über sie nur wenige Informationen gibt. In den Stadtplänen werden die Barrios meistens als graue Fläche markiert: Die Gassen, Straßen und Bebauungen der Barrios werden offiziell nicht anerkannt, was ihre Wirkung als Barriere verstärkt.

Auffällig sind die Militäranlagen, die einen großen Teil der städtischen Fläche einnehmen. Der Militär- und Privatflughafen La Carlota im Herzen der Stadt ist nicht nur ein unzugängliches Gebiet, sondern wirkt stark als Grenze. Seine Lage zwischen der Autobahn Francisco Fajardo und der Hauptstraße Rio de Janeiro verstärkt den Charakter der Autobahn als räumliche Grenze und bildet eine unüberwindbare Barriere zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen.

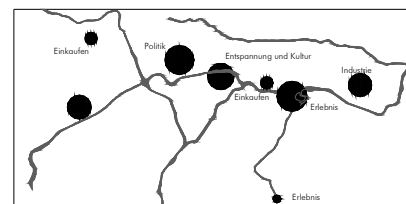


Abbildung 85

Verschiedene Zentren in Caracas

Die Zentren konzentrieren sich im Kernbereich der Stadt und in der Nähe der Autobahnen, was das sequenzielle Bild der Stadt bestätigt.

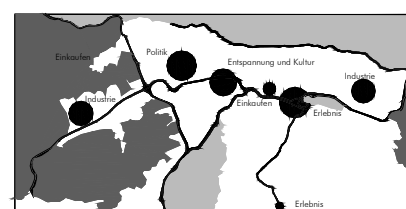


Abbildung 86

Verkleinerung der zugänglichen Stadtfläche
Die Armenviertel, Barrios (dunkelgrau), im Westen und Osten der Stadt. Es gibt noch weitere, kleinere Barrios, die jedoch weniger bedeutend sind. Die Militäranlage „Fuerte Tiuna“ (hellgrau) im Süden, der Nationalpark „El Avila“ im Norden und der Stadtflughafen „La Carlota“ sind als Sperrgebiete dargestellt.

4. MENSCH

„In general, one may say that geographic differences are primordial, while social differentiation, including those derived from urban association, are emergent: one is foundation, the other pinnacle.“¹¹⁶

Während die Geographie die physische Basis für die Entstehung der Stadt darstellt, ist der Mensch ihr Gestalter und Schöpfer. Ohne den Menschen gäbe es keine Städte und ohne den Menschen gäbe es auch keine Geschichte. Der Mensch hat sich im Laufe seiner Evolution organisiert, was zu einer Unterteilung der Menschen in verschiedene Gruppen führte. Es entstand die Differenzierung oder die Hierarchie zwischen den Menschen¹¹⁷. In dem Maße, in dem die menschlichen Siedlungen wachsen, werden auch ihre Gesellschaften immer zahlreicher und die Hierarchien innerhalb der Gesellschaften immer vielfältiger und komplexer.

Die gesellschaftliche Hierarchie führt zu neuen Unterschieden zwischen den Menschen und baut Grenzen zwischen ihren Gruppen auf. In der Geschichte der menschlichen Siedlungen haben diese gesellschaftlichen Unterschiede den Raum modelliert, sie haben entschieden, wo bestimmte Gesellschaftsschichten residieren und am öffentlichen Leben teilhaben sollen. Auf diese Art und Weise sind die Mehrheit der Stadtteile hierarchisiert worden.

Die Menschen gruppieren sich aus verschiedenen Gründen, von denen der bedeutendste das Streben nach Macht und Reichtum ist¹¹⁸. In der ersten, also ranghöchsten Gesellschaftsklasse, die durch das Königshaus gebildet wurde, spielt die Verwandtschaft eine wichtige Rolle¹¹⁹. Diese Logik der sozialen Verbände ist ein umfassendes Thema, auf das ich im Rahmen meiner Arbeit nicht vertiefend eingehen werde.

Soziale Unterschiede gehören zur Natur aller Städte. Die Unterschiede zwischen den menschlichen Gruppen innerhalb einer Stadt verstärken sich jedoch in dem Maße, in dem diese größer und komplexer wird. Das Ergebnis sind soziale Differenzierungen, auch Spannungen, die jede Gesellschaft charakterisieren.

¹¹⁶ Mumford, Lewis. *The Culture of Cities*. Harcourt Brace Jovanovich, Inc. New York. 1966. S.52

¹¹⁷ Diese Hierarchie wird offensichtlich in mittelalterlichen Gesellschaften und Monarchien, in denen die Trennung der verschiedenen Menschengruppen auf einen göttlichen Unterschied zwischen ihnen zurückgeführt wird.

¹¹⁸ In den ersten menschlichen Beziehungen spielen die Führer eine wichtige Rolle; sie vertreten bestimmte Gruppen und fassen deren Bedürfnisse und Wünsche zusammen. Vor Jahrhunderten haben die Könige die Volksführer dargestellt, wobei ihre Monarchien eine bestimmte Sozialschicht repräsentiert und das plebejische Volk in Himmel und Erde unterteilt haben. Zwischen den zeitgenössischen Politikern und ihrem Volk besteht heute keine so große Distanz mehr, wohingegen die so genannten „Stars“, wie Schönheitsideale, Schauspieler oder Musiker die unerreichbare Ebene der Gesellschaft verkörpern. Sie vertreten die Entwicklungstendenzen verschiedener Gruppen der Gesellschaft und sind die Führer der heutigen Gesellschaft.

Obwohl es in Venezuela nie eine Monarchie gab, existiert bis heute ein bestimmter Edelmüt der kreolischen Kaste. Die „Criollos“ sind die Nachkommen der spanischen Kolonisten, der ursprünglichen Grundbesitzer und so genannten „Meister des Tales“. Ihre Familiennamen haben noch heute eine gesellschaftliche Signifikanz.

„In the newly industrializing countries, rapid economic development and increases in level of income and standards of living are combined with widening inequality between the successful professional and business classes and the white collar employees, and those employed at very low wages in manufacturing industry and personal services. Migration from small towns and rural areas has brought low wage labourers into these cities. (...)“

In those parts of the Third World which have not experienced rapid economic growth and development (parts of South East Asia, much of Africa and parts of Latin America), rapid population growth and urbanization is combined with high levels of rural-urban migration, leading to the growth of an under employed population with a small, wealthy, elite. Level of inequality is high and the prospects for improvement are limited.“¹²⁰

Ein schnelles Städtewachstum ist normalerweise das Ergebnis eines raschen ökonomischen Wachstums, das viele Menschen anzieht, auf welche die sozialen, politischen sowie städtischen Strukturen nicht ausreichend vorbereitet sind. In den schnell expandierenden Städten sind die sozialen Unterschiede direkt proportional zu ihrer Wachstumsgeschwindigkeit: Je schneller die Bevölkerung wächst, desto größer sind die daraus resultierenden sozialen Unterschiede. Dies ist vielleicht der Grund, weshalb es in den schnellwachsenden Städten der Entwicklungsländer so dramatische soziale Differenzierungen gibt. Als neuntstärkste Wirtschaftsnation der Welt ist Brasilien hierfür vielleicht das beste Beispiel: Die brasilianischen Großstädte weisen genau so große soziale Unterschiede auf, wie die anderen Metropolen der Entwicklungsländer.

Eine Analyse der Bevölkerung von Caracas würde den Rahmen meiner Dissertation überschreiten. Ich begrenze die Analyse des Menschen auf jene Aspekte, die die sozialräumlichen Differenzierungen beleuchten. Dafür bildet die Entstehung der Bevölkerungsstruktur von Caracas den Ausgangspunkt.

Im ersten Teil des Kapitels beschreibe ich das Bevölkerungswachstum entsprechend seiner Wachstumsphasen: Die Kolonialisierung, der Erdölboom und die Zeit nach der großen Wirtschaftskrise zu Beginn der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts. Diese Analyse versucht, die Geschichte der Bevölkerung von Caracas zu verstehen und einen Eindruck des Profils der *Caraqueños* zu erhalten. Die aktuellen statistischen Erhebungen sowie die Prognosen für die kommenden Jahre zeigen, dass sich Venezuela in einer bestimmten Phase der „postpetrolären“ Gesellschaft befindet, was auch die veränderte Mentalität der Bevölkerung sowie ihr Verhältnis zur Stadt zeigt.

Danach untersuche ich im zweiten Teil die Differenzierung der Bevölkerung von Caracas, die Klassifizierung der Einwohner bei der Planung sowie das Verhältnis der sozialen Schichten zueinander. Ich beschreibe die Bevölkerungsentwicklung während der drei oben beschriebenen gesellschaftlichen Entwicklungsphasen.

¹²⁰ Urban Future. *Preparatory Expertise (Overviews) for the World Report on Urban Future for the Global Conference on the Urban Future URBAN 21*. 1999. S.74

Die Bevölkerungsentwicklung umfasst eine ethnische und kulturelle Gegenüberstellung der Einwohner in ihrer Geschichte, was das Profil der Caraqueños ergänzt. Schließlich untersuche ich die Segregation als wichtiges soziales Phänomen, zunächst als wissenschaftlichen Begriff und dann im Zusammenhang mit der gesellschaftlichen Entwicklung der Stadt.

4.1 DAS BEVÖLKERUNGSWACHSTUM VON CARACAS

Caracas ist in seiner Geschichte als Hauptstadt eines zentralistischen Landes immer ein Anziehungspunkt gewesen, wo sich die wichtigsten städtebaulichen Entwicklungen sowie der größte Anteil der Bevölkerung konzentriert haben. Heute weist Caracas einen Anteil von 20,24% an der gesamten Bevölkerungszahl des Landes auf, weshalb die Bevölkerung von Caracas ein repräsentatives Muster der Landesbevölkerung darstellt und das Bevölkerungswachstum von Caracas nur im Rahmen des Landes analysiert werden kann.

Die letzten venezolanischen Regierungen haben versucht, die Zentralität des Landes abzuschwächen, was sich in der folgenden Statistik widerspiegelt. Das Bevölkerungswachstum hat sich in den letzten Jahren langsam verringert. Caracas ist dennoch weiter gewachsen, aber in der letzten Dekade hat sich das Wachstum deutlich verlangsamt. Diese Zahlen bestätigen, dass das rasche Wachstum der Stadt schon vorbei ist und sie ihre Grenzen bereits erreicht hat. Dieser Rückgang des Bevölkerungswachstums ist auf die Wirtschaftskrise und die politische Unstabilität der letzten Jahre zurückzuführen, die eine Abwanderung vieler Venezolaner ins Ausland hervorgebracht hat.¹²¹

Städtebaulich hat die demographische Stabilisierung des Bevölkerungswachstums noch keine negative oder positive Auswirkung auf die Infrastruktur der Stadt bewirkt: Obwohl keine Erweiterung oder Ausdehnung der Stadtstruktur zu beobachten war, hat sich die Qualität der existierenden Struktur in den letzten Dekaden auch nicht merklich verschlechtert. Der Rückgang des Bevölkerungswachstums kann auf verschiedene Weise interpretiert werden. Für einen Teil der venezolanischen Gesellschaft ist er ein klares negatives Zeichen der ökonomischen Depression und des ungewissen Schicksals. Die Stabilisierung des Bevölkerungswachstums könnte aber auch als Zeichen einer positiven Entwicklung verstanden werden, in der die bestehenden politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kräfte zur Reife kommen, und in einen gesellschaftlichen Dialog treten, um die bisher unbewältigten Probleme der Vergangenheit zu lösen.

Im zweiten Kapitel habe ich die Entwicklung der Stadtplanung in Caracas in drei Zeiträumen analysiert, die prägend für die ökonomischen, politischen und sozialen Veränderungen in der venezolanischen Geschichte waren: Die Zeit der

¹²¹ Allein im Jahr 1999 wurde die Abwanderung von 462.987 Venezolanern ins Ausland registriert, eine Zahl, die in den folgenden Jahren weiter angestiegen ist. Die Abwanderung ist derzeit ein Sorgenthema, da die Mehrheit der Abwanderer zur geistigen und wissenschaftlichen Elite des Landes gehört. Diese Abwanderung wird in Venezuela „fuga de cerebros“ - Gehirnfucht - genannt. Quelle: www.ocei.gov.ve, Movimiento migratorio registrado por condición de nacionalidad según mes, 1999.

Kolonialherrschaft, die Epoche des Erdölbooms und der aktuelle Zeitraum. In diesem Kapitel analysiere ich das Bevölkerungswachstum von Caracas während der gleichen drei Zeiträume.

In dem folgenden Diagramm wird das Bevölkerungswachstum von Caracas seit der Zeit der Stadtgründung bis heute zusammengefasst. Anhand des Verlaufes der Wachstumslinie können die drei oben genannten Zeiträume leicht identifiziert werden. Von 1580 bis 1920 verläuft die Wachstumslinie fast horizontal, wobei dieser Zeitraum die Epoche der Kolonialherrschaft darstellt. Die darauf folgende, stark ansteigende Wachstumslinie markiert die Epoche des Erdölbooms von 1920 bis Ende der 60er Jahre, in dem das Land und seine Hauptstadt eine blühende Zeit erfuhren. Ab 1970 erscheint ein Wendepunkt, der das Ende des Erdölbooms markiert und den Anfang eines neuen Zeitraums einleitet, den ich den "postpetrolären" Zeitraum nenne. Der letzte Zeitraum des Bevölkerungswachstums entspricht dem aktuellen Zeitraum, der durch die Wirtschaftskrise und die Abwanderung der Bevölkerung geprägt ist.

Die Analyse des Bevölkerungswachstums von Caracas stellt eine rasche und kurze Annäherung an die Geschichte der heutigen Stadtbewohner dar und soll helfen, die ethnischen Wurzeln sowie das soziologische Profil der heutigen Caraqueños verstehen zu können.

Die Epoche der Kolonialherrschaft stellt die langsamste Phase in der Entwicklung des Landes dar. Das folgende Diagramm bezieht sich auf das Bevölkerungswachstum der Stadt Caracas, das auf Grund der geringen Entwicklung Venezuelas während jener Epoche untrennbar mit der des gesamten Landes verbunden ist.

Betrachtet man das Bevölkerungswachstum von 1580 bis 1920 detaillierter, so verläuft die Wachstumslinie nicht mehr so flach und kontinuierlich wie im Diagramm 3. Die erste Wachstumsphase von Caracas war sehr unstabil. Sie wurde beeinflusst durch Naturkatastrophen und Krankheiten in der Hauptstadt, zeigt generell aber die geringe Bedeutung des Landes im Kontext der damaligen Kolonien Lateinamerikas¹²².

¹²² Siehe 2.1. Die koloniale Stadt.

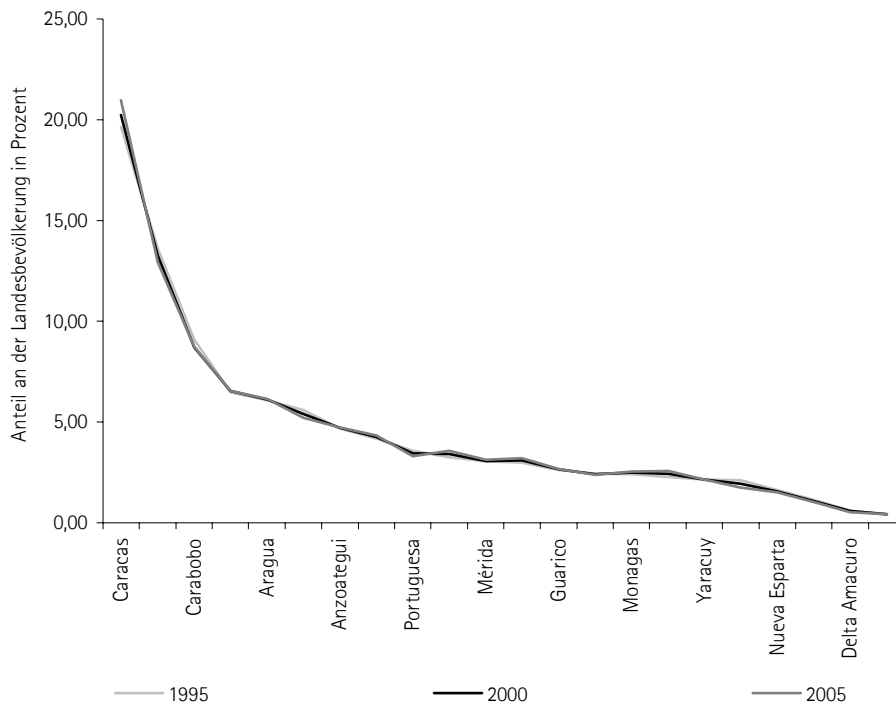


Diagramm 1
Das Wachstum der Landesbevölkerung

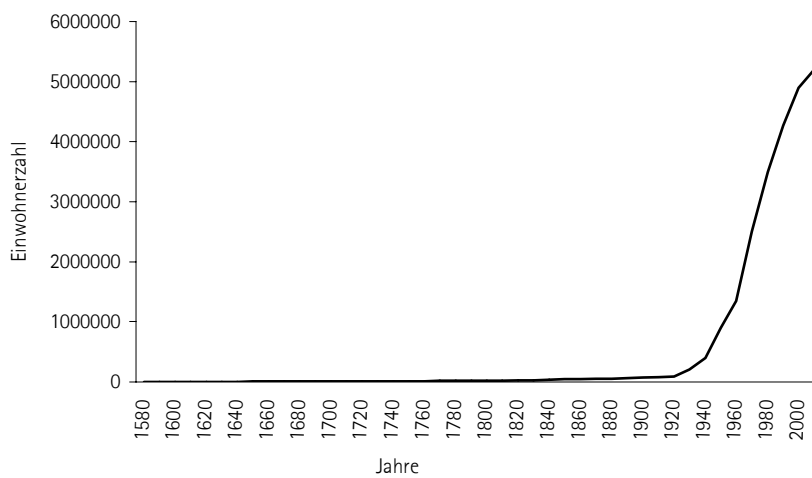


Diagramm 2
Caracas. Das Wachstum der Stadt von 1580 bis 2000

Quellen:

1580– 1881: Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. *Caracas a través de su Arquitectura*. Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969. S.196
 1920: Alexander, Christopher u.a. *A Pattern Language*. Oxford University Press, New York. 1977. S. 741936–
 1961: Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. *Caracas a través de su Arquitectura*. Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969. S.514
 1991– 2005: Prognose des "Oficina Central de Estadística e Información" (OCEI). www.oceiv.gov.ve

4.1.1 Die Kolonialherrschaft

Der Zeitraum der Kolonialherrschaft umfasst die Jahre von 1567, dem Jahr der Stadtgründung, bis 1920. Beginn und Ende dieses Zeitraums entsprechen nicht den politischen Veränderungen des Landes oder dem Jahr der Befreiung Venezuelas von der spanischen Krone. Als Analysezeitraum entspricht er vielmehr einer bestimmten Epoche des wirtschaftlichen Wachstums und der Entwicklung des Landes.

Die Epoche der Kolonialherrschaft stellt die langsamste Phase in der Entwicklung des Landes dar. Das folgende Diagramm bezieht sich auf das Bevölkerungswachstum der Stadt Caracas, das auf Grund der geringen Entwicklung Venezuelas während jener Epoche untrennbar mit der des gesamten Landes verbunden ist.

Betrachtet man das Bevölkerungswachstum von 1580 bis 1920 detaillierter, so verläuft die Wachstumslinie nicht mehr so flach und kontinuierlich wie im Diagramm 3. Die erste Wachstumsphase von Caracas war sehr unstabil. Sie wurde beeinflusst durch Naturkatastrophen und Krankheiten in der Hauptstadt, zeigt generell aber die geringe Bedeutung des Landes im Kontext der damaligen Kolonien Lateinamerikas¹²³.

Für den Zeitraum vor 1820 lässt sich feststellen, dass das Bevölkerungswachstum der Stadt besonders unregelmäßig verlief: 1766 und 1812 sind die Jahre der schlimmsten Erdbeben in Caracas, die zwei tiefe Abstürze der Wachstumslinie markieren. Venezuela war bis zum 18. Jahrhundert ein stark unterentwickeltes Territorium, in dem verschiedene Epidemien sowie Erdbeben die geringe Bevölkerungszahl reduzierten und die prekären Siedlungen mehrmals zerstörten.¹²⁴

Die Wachstumslinie bestätigt meine voran gegangene Behauptung: Ein so unregelmäßiges Bevölkerungswachstum kann nur im Zusammenhang mit der Unterentwicklung des Landes erklärt werden. Eine etablierte, entwickelte Gesellschaft hätte diese Katastrophen leichter überwunden. Stattdessen erkennt man hier die Fragilität eines Landes des gerade neu entdeckten Kontinentes.

Almandoz Marte¹²⁵ bezeichnete Venezuela als das „Aschenputtel Lateinamerikas“, da es nur eine sekundäre Rolle innerhalb der spanischen Krone spielte. Mexiko oder Peru beispielsweise waren bereits vor der spanischen Eroberung hoch entwickelte Länder. Die Völker der Azteken, Mayas und Inkas lebten in hoch entwickelten Zivilisationen, als Venezuela noch kaum besiedelt war.

¹²³ Siehe Teil I, Kapitel 2.1. Die koloniale Stadt.

¹²⁴ Am 11.06.1641 zerstörte ein großes Erdbeben die ganze Stadt, die noch zehn Jahre später in Ruinen stand. Deshalb gibt es in Venezuela kein architektonisches Erbe aus der Zeit vor 1641. Das 17. Jahrhundert ist für Venezuela das Jahrhundert der Katastrophen und Überlebenskämpfe.

¹²⁵ Almandoz Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870 – 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997

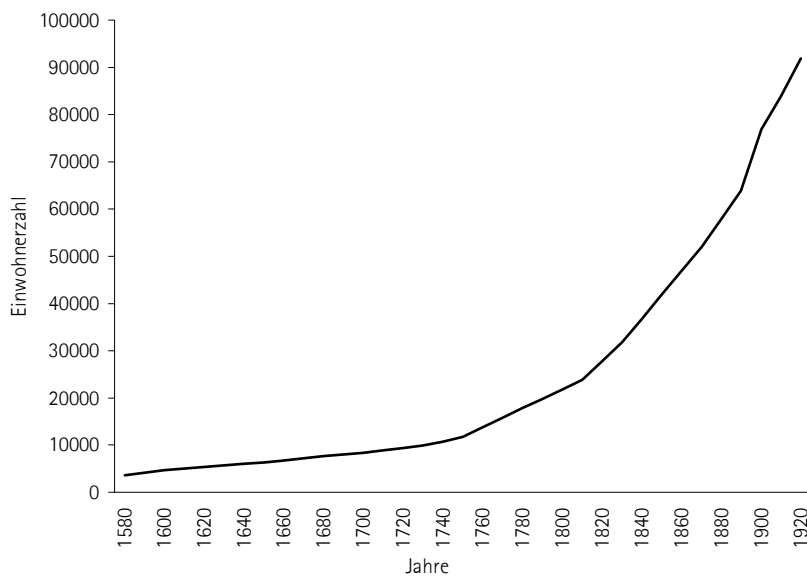


Diagramm 3

Caracas. Das Wachstum der Stadt von 1580 bis 1920

Hier ist die Unregelmäßigkeit des Bevölkerungswachstums bis zum Ende des 19. Jahrhunderts zu beobachten, was im Wesentlichen auf Bürgerkriege und Erdbeben zurückzuführen ist. Zwei wichtige Einbrüche sind zu bemerken: In den Jahren 1766 und 1812 wurde die Stadt von großen Erdbeben heimgesucht, nach denen sie jeweils eine Wiederaufbauphase erlebte.

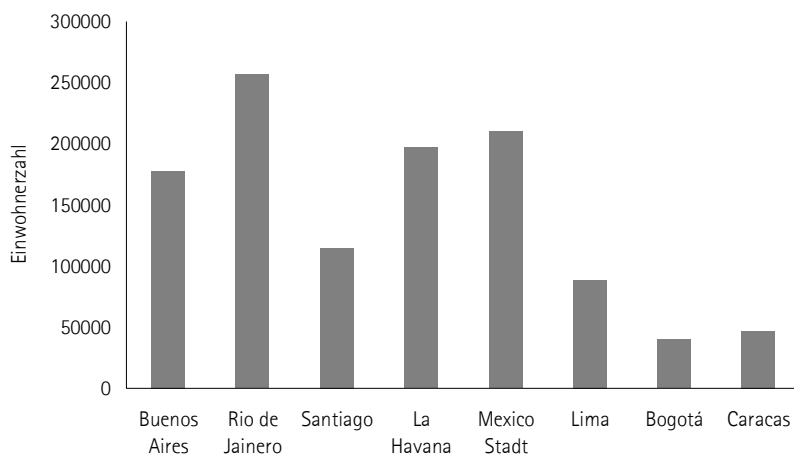


Diagramm 4

Die Bevölkerungszahlen lateinamerikanischer Städte während der Kolonialzeit Ende des XVII. Jahrhunderts, ca. 1660-70.

Nach Angaben von Arturo Almandoz in *Urbanismo europeo en Caracas (1870 - 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997

„Ohne den Besuchern diese verschiedenen Eindrücke auszuschließen, war Venezuela weit davon entfernt, mit den Fällen der Länder in voller ökonomischer Expansion gleichgestellt zu werden, wie Argentinien, Uruguay und Brasilien, wo die Immigranten bis zu 50% der städtischen Bevölkerung in der Mitte des 19. Jahrhunderts darstellten.“¹²⁶

Die geringe Unterstützung der spanischen Krone behinderten die Entwicklung Venezuelas und das Bevölkerungswachstum seiner Hauptstadt. Im Städtevergleich des Diagramms 4, das die Bevölkerungszahlen der acht wichtigsten Hauptstädte Lateinamerikas zeigt, erscheinen Rio de Janeiro und Mexiko-Stadt an der Spitze der Spanischen Krone am Ende des 19. Jahrhunderts. Auffällig ist auch die hohe Bevölkerungszahl Havannas, das damals die am drittstärksten bevölkerte Stadt Lateinamerikas war, heute jedoch nicht bei der Aufstellung der lateinamerikanischen Metropolen erscheint. Das Ende des 19. Jahrhunderts wird trotzdem als das blühende Zeitalter der Kolonialherrschaft in Venezuela gesehen, denn das Land stand trotz seiner sekundären Rolle innerhalb der spanischen Krone an der Spitze in Bezug auf die lokale Entwicklung.

„Obwohl schon für die Jahre 1880 das demographische Wachstum von Caracas auf gleiche Weise anstieg, wie die Verbesserung seiner regionalen Rolle hinsichtlich seiner kolonialen Vergangenheit, war diese Vergangenheit so mittelmäßig, dass es mehrere Dekaden dauerte, um sie zu überwinden. Außer der durch die Bürgerkriege verursachten Stagnation, waren die Rückständigkeit von Caracas auf dem Kontinent sowie das Fehlen seines städtischen Vorrangs grundsätzlich durch die schwache Integration des Landes in die internationalen Handelskreise verursacht.“¹²⁷

Das tatsächliche Wachstum kam wenige Dekaden später mit der Entdeckung des Erdöls. Die Kolonialherrschaft war gekennzeichnet durch die Rückständigkeit, die Langsamkeit, die Armut und die Unterentwicklung eines ruralen Landes, das drei Jahrhunderte nach der Gründung seiner Hauptstadt noch nicht geschafft hatte, die Krankheiten und Naturkatastrophen zu überwinden.

„Mit einer geschätzten Bevölkerung von 92.212 Einwohnern für 1920 war das zurückgewiesene Caracas von Gomez weit hinter den großen lateinamerikanischen Hauptstädten, die die 100.000- Einwohner- Marke schon zu Beginn des Jahrhunderts erreicht hatten. Im Rahmen eines landwirtschaftlichen Venezuelas ohne wahren städtischen Vorrang besaß die Verwaltungshauptstadt nur ein natürliches Wachstum, noch ohne die

¹²⁶ Ib. S.73

„Sin descartar esas variadas impresiones de los visitantes, Venezuela estaba muy lejos de igualar los casos de países en plena expansión económica, tales como Argentina, Uruguay y Brasil, donde los inmigrantes alcanzaban hasta el 50% de sus poblaciones urbanas durante la mitad del siglo XIX“

¹²⁷ Ib. S.51

„Aunque ya para los años 1880 el crecimiento demográfico de Caracas se incrementaría de manera similar a la mejoría de su rol regional con respecto al pasado colonial, este pasado había sido tan mediocre que tardaría varias décadas poder superarlo. Además del estancamiento causado por las guerras civiles, el atraso de Caracas en el continente así como su falta de primacía urbana en el país eran fundamentalmente debidos a la débil incorporación de Venezuela dentro de los circuitos comerciales internacionales “

Belastung der ländlichen oder internationalen Zuwanderung zu erleiden, die das Erdöl- Modell auslösen würde.“¹²⁸

Caracas war eine marginale Stadt im lateinamerikanischen Kontext, eine dörfliche Stadt, deren Gestalt nicht vergleichbar war mit der Pracht von Mexiko-Stadt oder Rio de Janeiro. Die Kolonialherrschaft war kein bedeutender Zeitraum hinsichtlich der Ausdehnung der Stadtstruktur¹²⁹ und des Wachstums der Bevölkerung. Ihre Bedeutung liegt vielmehr in der Gründung einer neuen Gesellschaft, die die Wurzeln unserer heutigen Kultur und Gesellschaft darstellen wird.

4.1.2 Der Erdölboom

Der Zeitraum ab dem Jahr 1920 ist als der Erdölboom bekannt. Die Entdeckung und weitere Erschließung des Erdöls markierten in Venezuela eine Zeit der Prosperität und des Wachstums, eine Zeit großer Pläne und Hoffnungen, in der Venezuela ein Zufluchtsort für Europäer und politische Flüchtlinge vieler lateinamerikanischer Länder war. Dieser Zeitraum umfasst drei bestimmte Phasen: Die Phase der Diktaturen von 1920 bis 1958, die demokratische Phase von 1958 bis 1990 und die postpetroläre Phase, den heutigen Zeitraum.

Die erste Phase umfasst die Diktatur von Juan Vicente Gomez¹³⁰ von 1908 bis 1935 und die Regierung von Eleazar Lopez Contreras von 1936 bis 1941. Diese Phase markiert den Beginn des goldenen Zeitalters von Venezuela und leitet damit das erste markante demographische Wachstum ein.

„Die Hauptstadt des Erdöllandes begann plötzlich ihre demographische Rückgewinnung zu erleben: Mit einer Bevölkerung, die auf 135.523 Einwohner für 1926 sprang, erreichte der relative Zuwachs zwischen 1920 und 1926 36.48%; ein bemerkenswerter Wechsel im Verhältnis zum Wachstum von 22.86% zwischen 1891 und 1920“¹³¹

Im Jahr 1920, in der Mitte der Diktatur von Gomez, wurden am Maracaibosee die ersten Erdöllager entdeckt. Kurze Zeit später kamen die ersten amerikanischen Erdölfirmer nach Venezuela. Sie brachten dem Land zunächst

¹²⁸ Ib. S.233

„Con una población estimada de 92.212 habitantes para 1920, la desairada Caracas de Gomez estaba muy por detrás de las grandes capitales latinoamericanas que habían alcanzado los 100.000 habitantes para comienzos de siglo. En el marco de una Venezuela agrícola sin verdadera primacía urbana, la capital administrativa sólo presentaba un crecimiento natural, sin sufrir todavía el impacto de la migración rural e internacional que atraería el modelo petrolero. “

¹²⁹ Siehe 2.1 Die koloniale Stadt

¹³⁰ Siehe 2.2 Die Stadt des Erdölbooms: Caracas 1920 / 1972

¹³¹ Almandoz Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870 – 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997. S.233

„La capital del país petrolero pronto comenzó a evidenciar su recuperación demográfica: con una población que saltó a 135.523 habitantes para 1926, el incremento relativo entre 1920 y 1926 alcanzó al 36.48%; un cambio considerable en relación al crecimiento de 22.86% entre 1891 y 1920“

noch keine Entwicklung. Während der Diktatur von Gomez verlief die Entwicklung des Landes sehr langsam, insbesondere in den ersten Jahren seines Mandats. Seine kurzfristige Politik trug nicht zum Bevölkerungswachstum des Landes oder der Hauptstadt bei, die für ihn ohnehin keine besondere Rolle spielte.

Nach dem Tod von Gomez übernahm der General Eleazar Lopez Contreras die Macht. Während seiner Regierung wuchsen das Land und Caracas so langsam, wie vorher. Obwohl Lopez Contreras bedeutende Schritte für die städtebauliche Entwicklung von Caracas realisierte, spiegelten sich diese Maßnahmen nicht auf die Bevölkerungszahl wider. Das Bevölkerungswachstum setzte seine geringe, kontinuierliche Linie fort.

Nach der Regierung von Lopez Contreras übernahm Isaias Medina Angarita die Macht, der Venezuela von 1941 bis 1945 regierte, als er durch einen Staatsstreich gestürzt wurde. Die Revolutionäre Junta, die bis 1948 regierte, setzte die Politik von Lopez Contreras fort. Trotz des Staatsstreichs erlebte Venezuela seinen ersten Zeitraum politischer Stabilität und Demokratie, was sich im Bevölkerungswachstum widerspiegelte. Seit 1941 erfuhr das Land eine neue demographische Wachstumssteigerung.

Romulo Gallegos wurde in der ersten demokratischen Wahl Venezuelas als Präsident gewählt. Seine Regierung trug das kürzeste Mandat in der Geschichte des Landes, nur sechs Monate nach seiner Wahl wurde er 1950 durch einen Militärputsch gestürzt, wonach eine Zeit politischer Unstabilität begann. Inzwischen ging der Zweite Weltkrieg zu Ende und die demokratischen Perspektiven Venezuelas stellten eine große Attraktion für die Nachkriegseuropäer dar, die in dem tropischen Land ein Entwicklungsparadies sahen. Die Nachkriegszeit brachte nicht nur das Bevölkerungswachstum, sondern auch einen wichtigen Einfluss in der sozialen und kulturellen Sphäre der venezolanischen Gesellschaft der 50er Jahre.

Zwei Jahre nach dem Militärputsch wurde der Präsident¹³² der Militärjunta ermordet. Marcos Perez Jimenez übernahm die Macht und regierte bis 1958. Seine Regierung stellte trotz ihrer Grausamkeit und ihres Despotismus den Beginn einer blühenden Zeit für die wirtschaftliche und strukturelle Entwicklung des Landes dar. Dennoch kam das wirkliche demographische Wachstum mit dem Ende der Diktatur und dem Beginn der Demokratie im Land.

Ein Jahr nach dem Sturz der Diktatur von Perez Jimenez wurde Romulo Betancourt zum Präsidenten von Venezuela gewählt. Mit Betancourt verwandelte sich Venezuela in ein blühendes demokratisches Land am Karibischen Meer und in einen sicheren Bündnispartner der Vereinigten Staaten, deren Investitionen auf Grund der sicheren politischen Situation stark anstiegen. Der echte Erdölboom hatte damit begonnen.

Nun bildete sich eine fast vertikale demographische Wachstumslinie heraus. In nur knapp zwanzig Jahren verdoppelte sich die Bevölkerung von Caracas, die

¹³² Am 13. November 1950 wurde Carlos Delgado Chalbaud ermordet.

Bevölkerungszuwanderung hielt ununterbrochen an und zu den europäischen Immigranten kamen auch viele lateinamerikanische Flüchtlinge hinzu, die den Diktaturen des südamerikanischen Kontinents entflohen.

Zwischen 1961 und 1990 verdreifachte sich die Bevölkerungszahl von Caracas. In den 80er Jahren verminderte sich das unkontrollierte Bevölkerungswachstum der 60er und 70er Jahre. Diesen Zeitraum, der noch heute andauert, nenne ich die postpetroläre Phase. Seit 1990 erfährt Venezuela eine Verminderung seines Bevölkerungswachstums. Obwohl Caracas immer weiter wächst, erfährt es eine neue Phase in seiner Geschichte: Erstmals kommt es zur Abwanderung der Bevölkerung.

Nach der Prognose des Zentralen Büros für Information und Statistiken (OCEI) wird die Bevölkerung von Caracas zwischen den Jahren 2000 und 2005 um weitere 6,34% wachsen, ein bescheidener Prozentsatz, der in keinem Fall ein unkontrolliertes Wachstum darstellt.

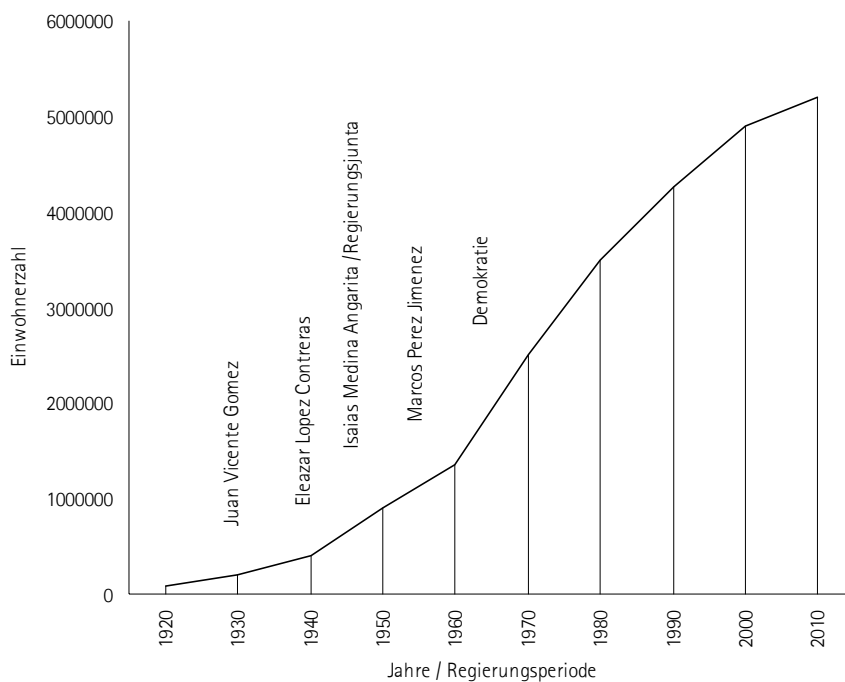


Diagramm 5
Bevölkerungswachstum in Caracas: 1920 - 2005. Politische Zeiträume

4.2 DIE DIFFERENZIERUNG

Die Bevölkerung Venezuelas wird in zwei Typen klassifiziert: Die rurale¹³³ und die urbane Bevölkerung. Die rurale Bevölkerung bezeichnet nicht nur die Menschen, die auf dem Land leben, sondern auch jene, die unter den gleichen Bedingungen leben, wie die Landbevölkerung, d.h. die Menschen, die ohne städtische Ausstattungen, wie beispielsweise Strom- und Wasserversorgung, leben. Daher gibt es auch in der Stadt eine rurale Bevölkerung. Andererseits bezeichnet der Begriff urbane Bevölkerung den Bevölkerungsteil, der unabhängig vom Wohnort über die minimalen Wohnbedingungen verfügt. Sie stellt den „urbanisierten“ Teil der Bevölkerung dar.

Caracas besitzt den größten Anteil an der urbanisierten Bevölkerung des Landes¹³⁴. Außer Zulia¹³⁵ übertreffen wenige Bundesstaaten¹³⁶ ein Wachstum von 4% der städtischen Bevölkerung. Die Urbanisierung konzentriert sich auf bestimmte, gut erschlossene Landesgebiete, wie beispielsweise die Küstenregion¹³⁷ oder Regionen, die reich an Bodenschätzen sind, wie der Staat Bolívar, in dem die Bergbauindustrie eine bedeutende Arbeitsquelle darstellt.

Caracas besitzt einen geringen Anteil der nicht urbanisierten Bevölkerung, da die Bewohner der Ranchos zur städtischen Bevölkerung zählen. Sonst wäre dieser Anteil sehr viel höher. Die Zahlen sind daher kein Indikator für die Urbanisierung und die Entwicklung geeigneter Wohnsiedlungen. Eine Wohnung ohne Strom- und Wasserversorgung sowie ohne Müllentsorgung sollte nicht als urbanisierte Wohnung berücksichtigt werden.

Der Anteil der Bevölkerung von Caracas an der Gesamtbevölkerung des Landes hat sich verringert, was bedeutet, dass das die gesamte Landesbevölkerung stärker gewachsen ist, als die der Hauptstadt. Es scheint, dass der Dezentralisierungsprozess Venezuelas schon begonnen hat und sollten die Prognosen zutreffen, könnte Venezuela in Zukunft ein dezentralisiertes Land werden. Genau wie sich das Bevölkerungswachstum des gesamten Landes verringerte, wächst auch die Stadtbevölkerung von Caracas in geringerem Maße. Die Urbanisierung hat sich in den letzten zehn Jahren nicht weiter ausgedehnt, was jedoch keine Ruralisierung bedeutet.

¹³³ Rural (Adj.) (spätlat. Ruralis) (veraltet): ländlich. Duden. Deutsches Universalwörterbuch. 1996

¹³⁴ Der Anteil der Hauptstadt an der urbanisierten Bevölkerung des Landes betrug 25,26% im Jahr 1990, 23,79% im Jahr 1995 und 22,62% im Jahr 2000. Für das Jahr 2005 werden 21,70% erwartet.

¹³⁵ In den Jahren von 1990 bis 2000 ist das Bevölkerungswachstum in Zulia von 12,98% auf 13,76% angestiegen.

¹³⁶ In den Bundesstaaten Anzoátegui, Aragua, Bolívar, Carabobo und Lara befinden sich wichtige, mittelgroße venezolanische Städte, die in den letzten Dekaden stark an Bedeutung gewonnen haben. Die Städte Puerto La Cruz in Anzoátegui, Maracay, Valencia mit ihren großen Industriegebieten in Aragua und Carabobo stellen wichtige Entwicklungsgebiete im Zentrum des Landes dar. Barquisimeto im Bundesstaat Lara ist eine auffällige mittelgroße Stadt. Die Bergbauindustrie im Bundesstaat Bolívar ist ein Motor für die Urbanisierung des Landes gewesen.

¹³⁷ Die Hauptstadt Caracas sowie die Bundesstaaten Anzoátegui, Carabobo, Aragua, Zulia und Falcón.

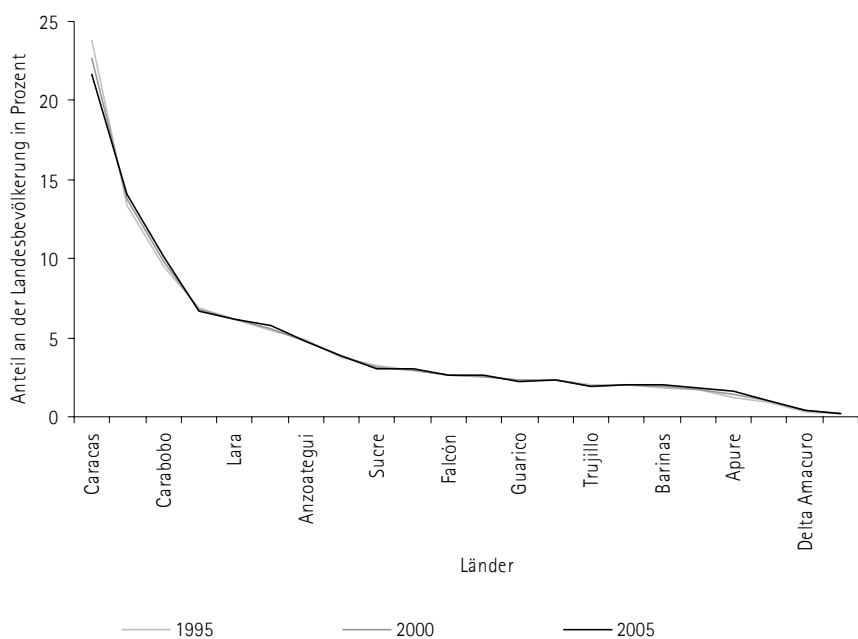


Diagramm 6
Die urbanisierte Bevölkerung von Venezuela

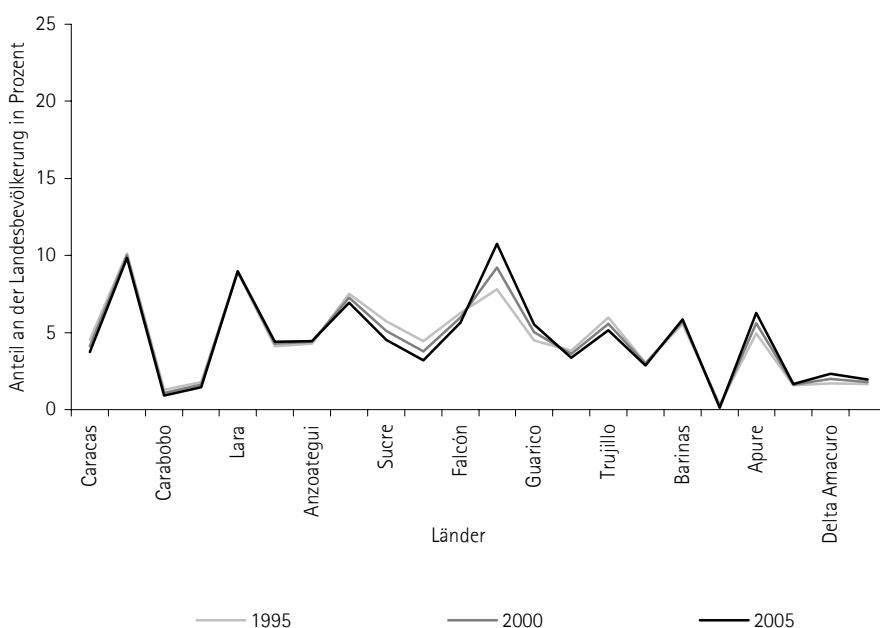


Diagramm 7
Die nicht urbanisierte Bevölkerung von Venezuela
Die großen Unterschiede zwischen der städtischen und der ländlichen Bevölkerung sind nicht Zeichen der Urbanisierung oder städtebaulichen Entwicklung der Staaten, sondern sind auf das Fehlen von Bauernhöfen und Agrarsiedlungen zurückzuführen.

Auf Grund der großen Bevölkerungskonzentration besitzt Caracas auch den größten Anteil an Wohnungen im gesamten Land. Mehr als die Hälfte aller Wohnungen Venezuelas befinden sich in Caracas, wo sich ungefähr ein Viertel der gesamten Landesbevölkerung konzentriert, was der Dichte der Stadt widerspricht. In dieser Tatsache besteht kein Widerspruch, sie zeigt nur, dass es in der Hauptstadt ein Überangebot an Wohnungen und eine ungleiche Verteilung der Wohnfläche innerhalb der Stadt gibt. Dies zeigt gleichzeitig den Maßstab sowie das Bild der Stadt Caracas. Die Caraqueños wohnen lieber in Hochhauswohnungen, deren Unterhalt günstiger ist und welche sicherer als Wohnhäuser sind. In der Statistik sind alle Wohnungen dargestellt, sowohl in Hochhäusern, als auch in Einfamilienhäusern. Nicht alle Wohnungen besitzen die gleiche Wohnqualität und Sicherheit, die vom Quartier abhängen, in dem sie errichtet werden.

Die typischen Wohnhäuser von Caracas sind Hochhäuser mit mindestens sechs Geschossen, in denen das nachbarschaftliche Gemeinschaftsleben praktisch nicht stattfindet. Man kann nicht behaupten, dass die Caraqueños lieber in Hochhäusern leben, sie scheinen sich eher an diese Wohnform angepasst zu haben. Natürlich haben die Wohnungen nicht alle den gleichen Standard oder sind bei der Bevölkerung gleichermaßen beliebt, aber trotz der Unterschiede ist allen die gleiche Art des Wohnens gemeinsam: Das isolierte Wohnen.

Auch befinden sich in Caracas 14,72% der informellen Häuser Venezuelas, der höchste Anteil des Landes, die ihre Einwohner nicht freiwillig als Lebensform gewählt haben. Auf Grund ihrer prekären Lebensbedingungen stellen die Barrios oder Elendsviertel die am geringsten ausgestattete Art und Weise des Wohnens in der Gesellschaft dar. In diesen fast fünfzehn Prozent sind die wirklichen Ranchos¹³⁸ enthalten, wobei diese Zahl nicht die gesamte Fläche der Elendsviertel beinhaltet, also die Fläche, welche die Caraqueños als Ranchos berücksichtigen. Diese Zahlen sind nicht kalkulierbar.

Die Barrios sind sehr unterschiedlich beschaffen. Es gibt konsolidierte Barrios, in denen die ehemalige Ranchos in Häuser umgewandelt wurden. Viele dieser Häuser sind legalisiert worden; obwohl sie zur Typologie der Einfamilienhäuser zählen, gehören sie nicht zum formellen Teil der Stadt. Aus diesem Grund zeigt das Diagramm 8 nicht die tatsächliche sozialräumliche Differenzierung von Caracas, da die Legalität oder Illegalität von Wohnraum einen deutlichen Unterschied darstellt.

¹³⁸ Der Begriff „Rancho“ umschreibt die provisorischen Häuser aus Restmaterialien wie Blech, Karton und Holz.



Diagramm 8
Urbanisierte und nicht urbanisierte Bevölkerung in Caracas

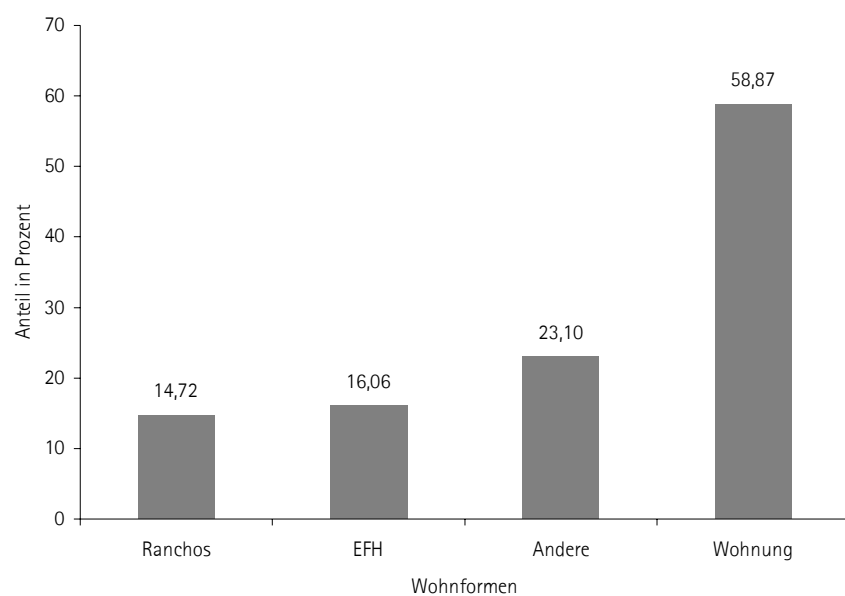


Diagramm 9
Anteil an den Wohnformen in Caracas nach Art und Typ¹³⁹

Die Einfamilien-Wohnhäuser (EFH) umfassen die so genannten „Quintas“, luxuriöse Wohnhäuser und die einfachen Wohnhäuser. Die Wohnungen umfassen die Miet- und Eigentumswohnungen in den Hochhäuser sowie Häuser, die in zwei oder mehrere Wohnungen getrennt sind. Die Ranchos stellen alle einfachen Häuser und Behausungen der meist armen Bewohner auf dem Land oder in der Stadt dar. Alle anderen Wohnformen, wie Wohnheime, "Casa de Vecindad" und nicht spezifizierte Arten sind unter Andere zusammengefasst.

¹³⁹ Die Prozentsätze sind auf die Gesamtzahl des Landes bezogen. Alle Daten befinden sich auf den Internetseiten: www.ocei.gov.ve unter "Total de Viviendas por clase y tipo de Viviendas, según área y entidad federal".

Wie in anderen Ländern gibt es in Venezuela unterschiedliche soziale Bevölkerungsschichten: Die Ober-, Mittelober-, Mittel, Mittelunter- und Unterschicht. Nach den Statistiken der Vereinten Nationen gibt es auch verschiedene Ebenen der Armut. Dennoch möchte ich mit Nachdruck auf den Unterschied zwischen der Legalität und der Illegalität in der Stadt hinweisen. Die Illegalität der informellen Wohnhäuser bildet die größte Differenzierung in der städtischen Sphäre der Stadt, da die Illegalität eine gesetzliche Marginalität bedeutet. Menschen, die illegal wohnen, leben außerhalb oder am Rande des Systems; sie haben daher eine unterschiedliche Annäherung und Aneignung an den städtischen Raum. Sie haben sicher auch ein anderes Bewusstsein in ihrer Rolle als Staatsbürger einer Stadt, der sie gesetzlich nicht angehören.

Die Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit zu einem Gesellschaftssystem umfasst auch die Beziehung des Einwohners zum lokalen Arbeitsmarkt. Nach den letzten Daten stellt die informelle Ökonomie 64% der Landesökonomie dar¹⁴⁰, d.h. dass mehr als die Hälfte der Bürger Venezuelas informell arbeiten. Dabei sind nicht alle aufgeführten Menschen von der informellen Ökonomie abhängig. Ärzte, Wissenschaftler und Angestellte nehmen am informellen Arbeitsmarkt teil, da ihre Einkommen aus dem formellen Sektor oft nicht mehr für den anspruchsvollen Lebensstil ausreichen. Die informelle Ökonomie hat sich als eine Form des Überlebenskampfes der armen Bevölkerungsschichten herausgebildet. Die informelle Ökonomie hat den Armen kaum einen sozialen Aufstieg gebracht, aber hat die Industrie und den Arbeitsmarkt des formellen Sektors der Mittel- und Oberschichten geschädigt.

Die Beziehung zwischen dem Staat und seinen Bürgern ist in Venezuela sehr distanziert. Es gibt kein soziales Hilfsnetz und es gibt auch kein Rentensystem sondern nur Pensionäre privater oder staatlicher Unternehmen. Niemand ist gesetzlich zur Mitgliedschaft in einer Krankenkasse verpflichtet. Das Steuersystem funktioniert auch nicht gut. Der Staat führt nur wenige Statistiken über die Bevölkerung¹⁴¹. Venezuela funktioniert nach einem freiwilligen System, in dem der Staat den Einwohnern alle Verantwortung überträgt und ihnen wenig Unterstützung bietet.

In diesem System spielt das Einkommen eine wesentliche Rolle, da der Erfolg und das Überleben direkt von den eigenen Ressourcen abhängen. Die Zugehörigkeit zum Staats- und Gesetzssystem bestimmen über den Status oder die Marginalität des Bewohners. Man kann gut überleben, ohne am Staat teilzunehmen, am Rande jedoch wird man marginal - „al margen“.

¹⁴⁰ www.ocei.gov.ve. November 2003

¹⁴¹ Die Statistiken meiner Dissertation habe ich im Internet auf den venezolanischen Seiten des OCEIs gefunden, die seit 2003 nicht mehr bestehen.

4.2.1 Die Bevölkerungsentwicklung

Ursprünglich wurde die Region von Caracas von verschiedenen indianischen Ethnien bewohnt, welche die Kolonialisten nach ihrer Eroberung des Tales unterwarfen und versklavten. Von den ursprünglichen indianischen Ethnien überlebten nur wenige, da sie die körperlichen Qualen der Sklaverei nicht ertrugen. Die Kolonialisten brachten später afrikanische Sklaven, die auf Grund ihrer körperlichen Kräfte nützlicher für die ehrgeizigen Pläne schienen, als die fast ausgerotteten lokalen Indianer.

Die Eroberung führte zur Vernichtung der lokalen Bevölkerung und zur Entstehung einer neuen Gesellschaft, in der die Indianer, die europäischen Zuwanderer und die afrikanischen Sklaven ihre jeweilige Rolle spielten. Die Weißen standen an der Spitze der sozioökonomischen Hierarchie, ihnen gehörten das Land und alles, was darauf stand. Die Indianer stellten eine mittlere Klasse zwischen den Schwarzen und den Weißen dar. Obwohl sie wie die Schwarzen Sklaven waren, verrichteten sie nicht die gleichen schweren Arbeiten. Die Indianer wurden von der weißen oder schwarzen Gesellschaft aufgenommen; da sie zahlenmäßig so gering und damit zum Aussterben verurteilt waren. Die Schwarzen standen am tiefsten in der venezolanischen Gesellschaftshierarchie der Kolonialherrschaft.

„Nach der kirchlichen Volkszählung des Jahres 1802 hat die Stadt Caracas zweiunddreißigtausendzweihundertvierunddreißig Einwohner. Aber nach der Information dieser Volkszählung im Kapitel III können zweiundvierzigtausend Seelen gezählt werden. Diese Bevölkerung wird in Weiße, Sklaven, Freigelassene und sehr wenige Indianer unterteilt. Die ersten stellen ungefähr ein Viertel der Gesamtsumme dar, die Sklaven sind ein Drittel, die Indianer zwanzig Prozent und der Rest wird von den Freigelassenen dargestellt.“¹⁴²

„Das Verhältnis der Weißen zu den anderen erreicht noch kein Viertel; das der reinen Afrikaner ist vielleicht kleiner, in der Art dass, wie man leicht bestätigen kann, indem man nur durch die Straßen und Plätze spaziert, die Rasse der Mestizen dominiert.“¹⁴³

¹⁴² Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. *Caracas a través de su Arquitectura*. Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969

„De acuerdo con el censo eclesiástico de 1802, la ciudad de Caracas tiene treinta y un mil doscientos treinta y cuatro habitantes. Pero, por lo dicho respecto a este censo en el Capítulo III, puede calcularsele cuarenta y dos mil almas. Esta población se divide en blancos, esclavos, manumisos y muy pocos indios. Los primeros constituyen más o menos la cuarta parte del total; los esclavos forman una tercera parte; los indios una veinteva parte y el resto lo componen los manumisos.“

¹⁴³ „La proporción de los blancos con relación a los otros no llega a un cuarto; la de africanos puro es quizás menor, de modo que predomina, como es fácil comprobar con sólo pasear por las calles y plazas de la ciudad, la raza mestiza.“ Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. *Caracas a través de su Arquitectura*. Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969. S.151

Aus den ursprünglich drei Rassengruppen der Weißen, Schwarzen und Indianer entwickelten sich langsam mehrere Gruppen, die aus den möglichen Mischungen der drei ersten Gruppen resultierten. Die spätere Mischung zwischen den drei so verschiedenen Rassen und Kulturen machte die venezolanische Gesellschaft immer vielfältiger.¹⁴⁴

Die Dominanz der Mestizen entwickelte sich in den kommenden Jahrhunderten weiter. Heute stellt die venezolanische Bevölkerung eine interessante Mischung dar, in der die ethnischen Wurzeln der ursprünglichen Rassen noch zu spüren sind. Diese Mischung hat die venezolanische Bevölkerung seit der Kolonialzeit charakterisiert, aber die Extreme dieser Farbpalette, Schwarz und Weiß, definieren heute Armut und Reichtum.¹⁴⁵

„Obwohl mehr auf die Stärkung der Landwirtschaft als die der städtischen Industrie orientiert, begann sich die guzmanistische Zuwanderungspolitik auf die Vielfältigkeit der Bevölkerung von Caracas auszuwirken. Schon für die Jahre 1870 zählte man 3.699 Europäer unter einer Gesamtbevölkerung von 60.010 Einwohnern im Bundesdistrikt (DF); obwohl diese in der nächsten Dekade stagnierend blieb, gab es trotzdem eine Zunahme von 2.533 neuen Ausländern für 1881.“¹⁴⁶

Nach den Daten von Almandoz Marte stellten die Europäer im Jahr 1870 eine Minderheit dar, sie machten nur knapp 6,2% der gesamten Bevölkerung aus. Nach der Zuwanderungspolitik Guzman Blancos nahm der Anteil der ausländischen Bevölkerung um weitere 3,4% zu, wobei der Anteil der europäischen Einwohner von Caracas damals noch unter 10% betrug. Das bedeutet nicht, dass der Anteil der weißen Bevölkerung unbedingt unter 10% lag, da die Statistik nur diejenigen Einwohner erfasste, die eine andere Staatsangehörigkeit hielten.

„Die Zahl der europäischen Bewohner in Caracas wurde von den Spaniern angeführt, gefolgt von den Franzosen, Deutschen, Italienern, Holländern, Briten, Dänen und anderen, wobei alle zusammen die Proportion der nordamerikanischen und lateinamerikanischen Bewohner überstiegen.“¹⁴⁷

¹⁴⁴ Diese Integration der Rassen kann in der venezolanischen Musik und anderen Kunstrichtungen festgestellt werden. Die afrikanischen Trommeln und das Tanzen sind an der venezolanischen Küste zur lokalen Musik geworden. Die spanische Gitarre wurde zur „Cuatro“, der kleinen Gitarre mit nur vier Saiten. Die indianischen Gerichte und das Vokabular blieben in der Sprache und Kultur erhalten.

¹⁴⁵ Das Thema des Rassismus stellt in Venezuela ein Tabu dar, das nicht gern untersucht oder diskutiert wird. Bisher gab es keine heftigen Zusammenstöße auf Grund von Rassenunterschieden. Auch die Mischung der Rassen zeigt, dass es in Venezuela keine wirkliche Rassensegregation gibt. Die Ideen der Schönheit als Synonym von Weiß oder der Armut, verkörpert durch die Schwarzen, sind in der Idiosynkrasie der Venezolaner jedoch sehr verwurzelt.

¹⁴⁶ Ib. S.74

„Aunque orientada a fortalecer la agricultura más que a la industria urbana, la política inmigratoria guzmancista comenzó a tener efectos sobre la variedad de la población caraqueña. Ya para los años 1870 se contaban 3.699 europeos entre una población total de 60.010 habitantes en el Distrito Federal (DF); aunque ésta permaneció estancada durante la década siguiente, hubo sin embargo un incremento de 2.533 nuevos extranjeros para 1881.“

¹⁴⁷ Ib. S.74

Es ist zu bemerken, dass weder Caracas noch das übrige Land von einer echten Fremdkultur beeinflusst wurden. Die multikulturelle Mischung geschah bereits während der Kolonialzeit. Danach begann eine langsame Stärkung der westlichen Kultur, die die spanischen Kolonisten aus Europa brachten. Nach der Kolonialisierung kam es zu keinem kulturellen Zusammenstoß, da die späteren Einwanderer auch aus Europa kamen, d.h. der ursprüngliche europäische Einfluss der Spanier wurde später durch andere Europäer verstärkt.

Die erneute Mischung der drei Rassen, die ursprünglich in Caracas zusammenkamen, wiederholte sich bis ins 20. Jahrhundert zum Ende des Ersten Weltkriegs, als ein großer Zustrom an Einwanderern aus Europa kam. Die zweite große Einwanderungswelle aus Europa kam mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs, woher die meisten Menschen aus südeuropäischen Ländern, wie Spanien, Italien und Portugal kamen. Sie integrierten sich in die lokale Bevölkerung und gründeten ihre eigenen Geschäfte und Unternehmen. Die Zuwanderer aus den drei Ländern waren nicht die einzigen, die aus Europa kamen, aber sie waren die bedeutendsten.

Im 20. Jahrhundert wuchs die Bevölkerung in Venezuela und besonders in Caracas schnell und unkontrolliert. Nach dem Erdölboom war die Hauptstadt Caracas der Ort großer Investitionen, wo die Hauptgebäude der neuen Firmen errichtet wurden. Das schnelle ökonomische Wachstum gab keine Zeit für Überlegungen, es konnte und sollte nicht gestoppt werden, wobei seine Regulierung und Ordnung noch warten konnte. Das rasche ökonomische Wachstum in dem jungen Land hatte zwei wichtige Auswirkungen: Die flexible Handhabung der Gesetzgebung und die Zuwanderung.

In Venezuela hat sich eine neue soziale Oberschicht gebildet, die so genannten „neuen Reichen“, die früher der Mittelklasse und den unteren Klassen angehörten und während des Erdölbooms schnellen Reichtum aufgebaut haben. Sie verkörpern den "Traum vom Dorado", von der Möglichkeit, schnell reich zu werden. Es kam zu einer Destabilisierung in der sozialen Entwicklung, die schnell und für viele unerwartet kam. Die schnelle Bildung neuer sozialer Schichten verstärkte den Mythos des Dorados, der von der prosperierenden Wirtschaft aufrecht gehalten wurde. Die Hoffnung auf ein besseres Leben hatte ihr Zentrum in der Hauptstadt des Landes. Caracas wurde zur Materialisierung des Erfolgsmythos, eines Traumes, der später für viele zum Albtraum werden sollte.

Der Mangel an Gesetzen und die Freiheit des Systems waren ein attraktiver Aspekt des venezolanischen Wachstums, da die gesetzliche Flexibilität die Entstehung neuer Ökonomien in atemberaubender Geschwindigkeit erlaubte.¹⁴⁸ Dabei bezog sich die Entwicklungsgeschwindigkeit auf das ökonomische Wachstum, aber nicht auf die städtebauliche Entwicklung.

"Las cifras de residentes europeos en Caracas estaban encabezadas por los españoles, seguidos por los franceses, alemanes, italianos, holandeses, británicos, daneses y otros, en el conjunto de todos los cuales sobrepasaba la proporción de residentes norteamericanos y latinoamericanos."

¹⁴⁸ Die Entstehung und das Verschwinden von Unternehmen innerhalb kürzester Zeit zeigte die Dynamik der venezolanischen Wirtschaft.

In der gleichen Geschwindigkeit, mit der die Ökonomie wuchs, konnten keine geeigneten Ausstattungen errichtet werden, um die zunehmende Bevölkerung zu beherbergen und zu versorgen. Der Zentralismus des Landes und das wirtschaftliche Wachstum führten zu einer hohen Zuwanderung aus dem Inland. Viele der neu ankommenden Menschen besaßen keine geeignete Ausbildung für die Herausforderungen der Stadt und fanden so wenige Arbeitsmöglichkeiten. Sie konnten sich die Wohnungen nicht leisten und gründeten so die ersten informellen Siedlungen.

Die Bevölkerung wuchs und die Unterschiede zwischen den Einwohnern der verschiedenen sozialen Schichten nahmen zu, was sich in den sozialen Beziehungen ausdrückte. Die Übervölkerung der Stadt stellte eine neue gesellschaftliche Realität dar.

Nach Darwins Theorie der spontanen Auswahl überleben in der wachsenden Gesellschaft die besten und qualifiziertesten Individuen ihrer Art. Nach seiner Theorie werden alle Individuen einer Art mit der Zeit immer stärker und resistenter, da nur die positiven Fähigkeiten, die sie besitzen, in der Zukunft bestehen werden. Dieser Prozess kann lange dauern, weswegen diese Theorie für anthropologische Untersuchungen innerhalb großer Zeiträume angewandt wird.

In einer Gesellschaft kann diese Theorie nicht unmittelbar angewandt werden, da die Ergebnisse von Darwins Auswahl innerhalb eines so kurzen Zeitraums nicht überprüft werden können. Es kann jedoch festgestellt werden, dass nicht genutzte Qualifikationen oder Berufe dazu neigen, auszusterben oder sich auf Grund der geringen Nachfrage zu teuren, hoch spezialisierten Leistungen zu entwickeln, wie dies bei einigen Handwerken oder handwerklichen Prozessen der Fall ist. Die Industrialisierung brachte neue Arbeitsfelder, die viele bisherigen Berufe unbrauchbar machte.

In einer Gesellschaft, in der die beste Qualifikation auch die besten ökonomischen Ressourcen erarbeitet, ist die Qualifikation sehr eng mit dem sozialen Status verbunden. Dies stimmt in vielen Fällen, wenn jedoch dieses Prinzip für alle Fälle gelten würde, dann wäre die Armut im Aussterben begriffen, was leider nicht stimmt¹⁴⁹. Die Erfolgreichen sind nicht notwendigerweise die Menschen, die lange und erfolgreich studiert haben, sondern jene, die die Berufe erlernt oder studiert haben, die die Gesellschaft im Moment erfordert.

Dieses Prinzip führt zu einer relativen Mobilität innerhalb der sozialen Schichten. Der richtige Beruf bedarf nicht unbedingt des besten oder längsten Studiums, sondern der richtige Auswahl. Man kann zehn Jahre oder länger in ein Studium investieren, aber wenn es nicht das richtige war, wird man die Investition schwer wiedererlangen¹⁵⁰.

¹⁴⁹ Der Begriff Armut ist ein stark diskutierter Begriff, der in verschiedenen Ländern unterschiedliche Bedeutungen besitzt. Die Armut in der Welt stellt unabhängig davon, wie der Begriff verstanden wird, das größte Übel der Menschheit dar. Die Prognosen für das Wachstum der Armut in der Welt sind erschreckend (siehe Prognose von UNCHS für das Jahr 2005).

¹⁵⁰ In Deutschland, wie in vielen anderen Ländern der Welt, erscheint derzeit die gleiche Situation auf verschiedenen Arbeitsmärkten.

4.2.2 Die Segregation

Jede Gesellschaft besitzt verschiedene Bevölkerungsschichten, die sich nach ihrer ökonomischen oder politischen Macht definieren. Diese Idee hat die ganze Weltgeschichte beherrscht, indem voneinander getrennten Sozialschichten der Zugang zu anderen Schichten untersagt war oder kontrolliert wurde. Natürlich gibt es auch heute geschlossene Sozialkreise, die von Menschen mit ähnlichen Eigenschaften gestaltet werden, aber die Trennung zwischen den Schichten ist immer komplexer geworden.

"Beyond a certain point, density even obstructs association: if friendship requires a degree of isolated communion, so does neighbourliness. ...for all association, even that in primary groups, has a selective aspect: it rests on the existence of recognisable faces and repeatable opportunities. Distance has an effect similar to density in breaking down associated life."¹⁵¹

Die Unfähigkeit, nachbarschaftliche Beziehungen aufzubauen, ist eine Eigenschaft der Bevölkerungen großer Städte, in denen die Menschen Verbindungen mit anderen Menschen festsetzen, die nicht unbedingt in ihrer Nähe wohnen, obwohl ihre Nachbarn sicher ähnliche Interessen teilen und der gleichen sozialen Schicht angehören. Diese Tatsache erhöht die Bewegung innerhalb der Stadt und legt eine gewisse Ebene fest, der die großen Städte und Metropolen angehören.

Parallel zu den Sozialschichten gibt es auch Sozialebenen, die von Menschen mit ähnlichen Interessen gestaltet werden. Diese Menschen können verschiedenen Sozialschichten angehören, aber sie treffen und mischen sich in dieser Ebene. In einem kleinen Muster der ganzen Gesellschaft können sie in dieser Ebene anerkannt werden. Die Studenten eines Fachbereiches kennen sich und treffen sich in bestimmten Cafés und Läden, auf bestimmten Partys; sie stellen eine Ebene dar, dessen Zugang durch die Wahl des Studiums entschieden wird. Hier spielen die klassischen Sozialschichten kaum eine Rolle. Wenn die Sozialschichten vertikal funktionieren, so sind die Sozialebenen horizontale Gesellschaften, in denen auch vertikale Beziehungen vorkommen können, da die Machtbeziehungen zwischen den Menschen auch weiterhin ihren Einfluss auswirken können.

Die Trennung in Sozialschichten bestimmt das Funktionieren der Gesellschaft der Städte, deren Größe keine absolut egalitäre Gesellschaft erlaubt, da die Bevölkerungszahl eine soziale Differenzierung hervorbringt, die direkt proportional zur Bevölkerungszahl ist. Die Schwierigkeit, die Unterschiede zwischen den Sozialschichten oder Sozialebenen zu tolerieren oder zu verstehen, verursacht oft die Segregation¹⁵² innerhalb der Städte.

¹⁵¹ Mumford, Lewis. *The Culture of Cities*. 1966. S.251

¹⁵² *Segregation* [Soziol.]: Trennung von Personen[gruppen] mit gleichen sozialen (religiöse, rassischen, schichtspezifischen u.a.) Merkmalen von Personen[gruppen] mit anderen Merkmalen, um Kontakte untereinander zu vermeiden.

Drosowski, Günther (Hrsg.) *DUDEN Deutsches Universalwörterbuch.3., neu bearbeitete und erweiterte Auflage*. Duden Verlag. Mannheim, 1996.

Wenn solche Unterschiede nicht toleriert oder ertragen werden können, dann erscheinen soziale Konflikte und die Segregation erreicht ein hohes Niveau. Die Segregation ist eine menschliche Eigenschaft, die sich mit unterschiedlicher Intensität ausdrückt. Die soziale Segregation hat verschiedene Typen und Stärken. Nach dem Bericht der Konferenz URBAN 21¹⁵³ gibt es fünf Typen der sozialen Segregation: Das Hypersegregationsmodell in Amerika (Typ A), das west- und das osteuropäische Modell (Typ B und C), das Modell der Dritten Welt (Typ D) und das Modell der neuen Industrieländer (Typ E).

Im Vergleich zum amerikanischen oder westeuropäischen Modell (Type A und B), gibt es in Caracas keine ethnische Gettos, sondern Elendsviertel, was bedeutet, dass die venezolanische Segregation nach der vertikalen Hierarchie der sozialen Schichten definiert ist. Der Typ C kann nur auf die Länder des ehemaligen Ostblocks angewandt werden, in denen die sich neu gruppierenden Sozialschichten die Verteilung in der Stadt neu definieren.

Die Segregation in Caracas könnte als eine Mischung aus den Typen D (die Städte der Dritten Welt) und E (die neuen Industrieländer) klassifiziert werden. Caracas hatte bis zum Ende der 80er Jahre ein großes Bevölkerungswachstum, das zu einer hohen Arbeitslosigkeit und damit zur Entstehung ausgedehnter Elendsviertel führte. Dennoch gibt es heute eine Mischung aus Armut und Reichtum. Bei einer Mittel- und Oberschicht, die sich das Lebensniveau der Länder der Ersten Welt leistet und einer Unterschicht, die in tiefster Armut lebt, scheint es natürlich, dass die Segregation nur steigen kann und sich verstärken wird.

Die sozialökonomische Schicht spielt bei der Segregation von Caracas eine zentrale Rolle. Wie ich in vorigem Kapitel dargelegt habe, ist die Bevölkerung Venezuelas eine ethnisch gemischte Gesellschaft, in der die Rassenunterschiede klein und oft kaum bemerkbar sind. In einer so gemischten Gesellschaft scheint die Rassensegregation kaum möglich. Dennoch gibt es im Volksmund bestimmte Sprichwörter oder Redewendungen, in denen ein hinterhältiger Rassismus zu spüren ist.

Der professionelle Erfolg, der Lebensstandard und die Zugehörigkeit zur sozialen Schicht sind die Klassifizierungsparameter und daher die wichtigsten Segregationsfaktoren der Einwohner. Der Status ist wichtiger als die Hautfarbe, aber deswegen ist die Hautfarbe nicht ohne Bedeutung. Die Vergangenheit der Sklaverei ist nicht vergessen und noch heute wird die Geschichte des Landes angeklagt; sie gehört zur Mentalität und Kultur Venezuelas.

Die Entstehung der räumlichen Segregation in Caracas liegt teilweise in der Suche nach Sicherheit begründet. Die Mittel- und Oberschicht suchen sich immer stärker isolierte und unerreichbare Wohnorte, die für die Kriminalität schwer zugänglich sind. Trotzdem brauchen die isolierten Häuser Bedienungen

¹⁵³ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. *Urban Future, Preparatory expertises (Overviews) for the World Report on Urban Future for the Global Conference on the Urban Future URBAN 21*. Heft 92. ¹⁵³ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Bonn. 1999. S.74

durch die arme Bevölkerung. Putzfrauen und Arbeiter fahren oder laufen bis zu den „unerreichbaren“ Wohnungen der Mittel- und Oberschichten.¹⁵⁴

Die Unzugänglichkeit ist in einer so dichten Stadt wie Caracas eine hoch geschätzte Eigenschaft. Der neue „Country Club“ in Caracas wurde in den 70er Jahre in „La Lagunita“ gegründet, einem Stadtteil, der außer einer engen Straße keinen weiteren direkten Zugang aufweist und damit den idealen Ort für die neue Oberschicht des Erdölbooms darstellte, die einen exklusiven Ort benötigte, der nur mit dem Auto erreichbar ist. Dieses Kriterium hat sich langsam geändert und heute sind die Stadtteile am Fuße des Avilas, wie La Castellana, Los Palos Grandes und Altamira, die beliebtesten und teuersten Stadtteile der Stadt, da sie relativ unzugänglich, aber gut ausgestattet sind.

Nach dem Rückgang des Bevölkerungswachstums lässt sich vermuten, dass sich in den nächsten zehn Jahren die Wohnkriterien der Mittel- und Oberschicht nicht plötzlich verändern werden, aber vielleicht werden sie in der Zukunft neue Entwicklungen annehmen.

„Segregation ist allerdings nicht allein als Zustandbeschreibung, als Merkmal städtischer Strukturen von Interesse. Angesichts rasch expandierender Städte richten Park, Burgess und McKenzie ihr Augenmerk gerade auf Segregation als einen Prozess.“¹⁵⁵

Wenn die Segregation als ein Prozess verstanden werden kann, dann muss man sie als eine Kette von Zuständen verstehen, d.h. sie ist keine stabile Eigenschaft, wie die Geographie oder die Infrastruktur einer Stadt, sondern ein fragiler Zustand, der von äußeren Faktoren, wie der Wirtschaft oder der Politik beeinflusst werden kann. Die Segregation in Caracas hat sich in den letzten Jahren und Monaten wesentlich verschärft. Auf Grund der politischen und ökonomischen Konflikte des Landes hat sich die Gesellschaft in zwei Extreme polarisiert: Die Gruppe von Menschen, die die derzeitige politische Entwicklung unterstützen oder jene, die sie verurteilen.

Die Opposition wird durch die Ober- und Mittelschicht verkörpert, während der Officialismus durch die Mittel- und Unterschicht repräsentiert wird. Diese Polarisation in der Gesellschaft hat die Segregation stark verschärft bis hin zu dem Punkt, in dem Gewalt und Unsicherheit überhand genommen haben. Heute kommt es zu Zusammenstößen zwischen verschiedenen Sozialschichten, zwischen Menschen, deren soziale Unterschiede offensichtlich sind.

¹⁵⁴ Die Putzfrauen, die in den Elendsvierteln wohnen und der Unterschicht angehören, sind in Caracas ein gewöhnliches und unersetzbares Familienmitglied der Mittel- und Oberschicht.

¹⁵⁵ Keller, Carsten. *Armut in der Stadt – zur Segregation benachteiligter Gruppen in Deutschland*. Westdeutscher Verlag. Opladen. 1999. S.15

TEIL II: DIE DISKONTINUITÄTEN

EINFÜHRUNG DES KAPITELS

Um den Einfluss der Diskontinuität auf die unterschiedlichen Komponenten der Stadtstruktur zu erkennen, muss sie in verschiedenen Maßstäben analysiert werden. Aus diesem Grund habe ich den Teil II meiner Dissertation in fünf verschiedene Maßstäbe strukturiert. In meiner Untersuchung der Diskontinuität werde ich in den verschiedenen Maßstäben theoretische Ansätze anhand konkreter Beispiele erläutern.

Der erste Maßstab der Diskontinuität umfasst die Wahrnehmung der Gesamtstadt. Das Infrastrukturnetz, das ich im Teil I, Kapitel 3 analysiert habe, wird im zweiten Maßstab als Verursacher der Diskontinuität analysiert, wobei ich hier die Straßen als Grenzlinien zwischen den Stadtteilen untersuche. Im dritten Maßstab analysiere ich die Trennung zwischen Formalität und Informalität, die eine große Bedeutung bei der Gestaltung und Organisation der Stadt spielt. Die Diskontinuität zwischen Innen und Außen im Maßstab des Baublocks in den formellen und informellen Wohnsiedlungen analysiere ich im vierten Kapitel. Im letzten Maßstab untersuche ich die Rolle der Informalität innerhalb der Wohntypologien der mittleren und oberen Bevölkerungsschichten.

Mit der Analyse der Stadt innerhalb dieser fünf Maßstäbe versuche ich zu bestätigen, dass die städtischen Diskontinuitäten ein komplexes städtebauliches Phänomen sind, dessen Ursachen und Einwirkungen in verschiedenen Ebenen der städtischen Morphologie bestehen und das die städtebauliche Struktur beeinflussen und verändern kann. Ich begrenze meine Untersuchung auf die Analyse der morphologischen Aspekte der städtischen Diskontinuitäten, wobei die städtischen Diskontinuitäten möglicherweise komplexer sind, als die Ergebnisse meiner Dissertation aufzeigen werden.

In den fünf Kapiteln des Teils II untersuche ich drei Aspekte der Diskontinuität: Die Diskontinuität selbst, ihre möglichen Entstehungsursachen und ihre jeweiligen Einwirkungen auf die Struktur der Stadt.

5 GESAMTSTADT

Im ersten Teil meiner Dissertation habe ich vier wichtige Komponenten der Stadtstruktur von Caracas analysiert. Im zweiten Teil orientiere ich meine Untersuchung auf das Zusammenspiel dieser Komponenten im Maßstab der Stadt auf der Suche nach städtischen Diskontinuitäten. Innerhalb dieses Rahmens analysiere ich diejenigen Faktoren, welche die Stadt in verschiedenen Maßstäben beeinflussen und städtische Diskontinuitäten erzeugen können.

Meine Analyse der Geographie von Caracas im ersten Teil hat gezeigt, dass der Westen und der Osten der Stadt keine physischen Unterschiede aufweisen. Westen und Osten teilen gleiche klimatische und natürliche Bedingungen; die geographischen Bedingungen spielen also keine bedeutende Rolle bei der Untersuchung der Diskontinuitäten in der Stadt.

Weiterhin habe ich festgestellt, dass die Gesetze und Ordnungssysteme das unmittelbare Instrument des Menschen für die Umsetzung seiner Gestaltungswünsche darstellen. Die politischen und sozialräumlichen Komponenten stellen das Ordnungssystem dar, nach dem die Stadt als Gesellschaft organisiert und geführt wird.¹⁵⁶ Die Gewaltenteilung umfasst die Staaten und Gemeinden, welche die Stadt als politische Einheit gestalten.

Die zwei Staaten, die Caracas gestalten, stellen eine erste politische Trennung der Stadt dar, was zu einer direkten Rückwirkung auf die sozialräumliche Struktur der Stadt führt. Die fünf Gemeinden von Caracas stellen eine zweite Ebene der Trennung dar, die sich unmittelbar auf die Zweiteilung der Stadt in West und Ost auswirkt. Mit der Analyse dieser Zweiteilung untersuche ich die politische und sozialräumliche Einheit beider Teile der Stadt.

5.1 DIE OST- WEST DIFFERENZIERUNG

In Caracas bildet die sozialräumliche Trennung in Ost und West die erste und wichtigste Zweiteilung der Stadt. Der Osten und der Westen stellen zwei unterschiedliche und kontrastierende Stadtbereiche dar, die sich, verstärkt durch die politische Polarisierung, zunehmend in Konfrontation befinden. Für viele Caraqueños ist die Grenze zwischen Ost und West nicht klar erkennbar, aber sicher bemerkt der Besucher der Stadt einen sozialräumlichen Unterschied zwischen beiden Stadtbereichen.

„Bereiche sind die relativ großen Stadtbezirke, in die der Beobachter sich hineinversetzen kann – in die er eintreten kann und die irgendwie einen einheitlichen Charakter haben. Sie können intern identifiziert und gelegentlich auch als externe Richtmarke von Leuten benutzt werden, die sich vorbei- oder zu ihnen hinbewegen.“¹⁵⁷

¹⁵⁶ Im Teil I habe ich die Raumordnungen als Ordnungssystem zur Entwicklung des Raums untersucht. Im Teil II, Kapitel 1 möchte ich das Ordnungssystem analysieren, das das Funktionieren der Gesellschaft regelt.

¹⁵⁷ Lynch, Kevin. *Das Bild der Stadt*. Ullstein. Frankfurt am Main. 1965. S.82



Abbildung 87
Die Grenzlinie zwischen Westen und Osten



Abbildung 88
Ein Grüngürtel markiert die Grenzlinie
Auf dem Luftbild stellt der dunkle Bereich
in der Mitte die Grenze dar.

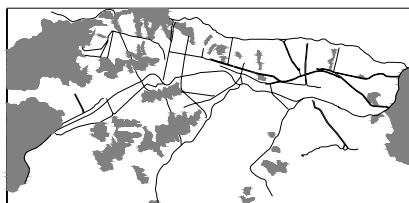


Abbildung 89
Die informellen Wohnsiedlungen

Schon auf den ersten Blick gibt es einen großen Unterschied zwischen Westen und Osten bezüglich der spontan gewachsenen Siedlungen oder Barrios.

83,7% der informellen Siedlungen befinden sich im Westen und nur 16,3% im Osten, von denen sich 75,6% in Petare konzentrieren. Dies bedeutet, dass nur 24,4% der östlichen Barrios zwischen den Quartieren verteilt sind, während sich im Westen 35,5% der Barrios auf einer viel kleineren Fläche befinden. Daraus lässt sich schließen, dass die Dichte der Barrios im Westen deutlich größer ist, als im Osten der Stadt.

Nach Lynch stellen Ost und West zwei unterschiedliche Bereiche, zwei verschiedene Städte innerhalb der gleichen Stadt dar, die intern identifiziert werden können. Wenn dies so ist, dann müssen zunächst die wichtigsten Symbole jedes Stadtgebietes und ihre Richtmarken betrachtet werden, die ich im Kapitel 1.4. aufgezeigt habe. Die wichtigsten Symbole und Richtmarken im Westen sind große Monumente, wie Los Próceres oder El Calvario, riesige öffentliche Räume, wie die Plaza Bolívar, die Plaza Caracas und die Plaza Morelos oder bedeutende Gebäude, wie das Kapitol oder die Kathedrale von Caracas. Diese Symbole besitzen nicht nur eine historische Konnotation, sondern drücken den Charakter dieses Stadtgebietes aus.

Die meisten Richtmarken im Osten weisen eine direkte Beziehung zum Konsum auf, wie Einkaufszentren oder Erlebnisräume, oder zur Privatsphäre, wie private Freizeiteinrichtungen und wichtige Privatgebäude. Außer der Plaza Altamira¹⁵⁸ und bestimmter Freizeitanlagen, wie Parks oder öffentliche Sportanlagen, sind diese Richtmarken nur für einen Teil der Bevölkerung zugänglich.

Auch der unterschiedliche Anteil an Grünflächen im Osten und Westen ist offenkundig. Obwohl sich die Mehrheit der Parks von Caracas im Westen befindet, stellen diese konzentrierte Flächen dar, die im Vergleich zu den riesigen Freiflächen im Osten kaum Wirkung auf das Gesamtbild des Stadtgebietes haben. Der unterschiedliche Grünflächenanteil hat seine Ursache in der Entwicklung der Raumordnungen, worauf ich später eingehen werde.

Für die Definition einer möglichen Grenzlinie zwischen Osten und Westen habe ich zunächst die politische Trennung der Stadt Caracas untersucht. Wie ich vorher beschrieben habe, wird die Stadt Caracas von zwei verschiedenen Staaten gebildet¹⁵⁹, dem Staat Miranda und dem Bundesbezirk. Die Grenzlinie zwischen diesen beiden Staaten definiert die Grenzlinie zwischen dem Osten und dem Westen.

Der Westen bildet das Zentrum der Stadt. Wäre Caracas radial gewachsen, dann stimmten der Westen mit dem geographischen Zentrum der Stadt und die Grenzlinie zwischen West und Ost mit dem Stadtring überein. In Caracas wurde die ehemalige Trennung zwischen Stadt und Land durch die umliegenden Flüsse gebildet und die ehemalige Stadtgrenze durch die Bäche definiert. Doch mit dem progressiven Wachstum der Stadt war die Stadtgrenze nicht stabil; sie passte sich an die städtische Ausdehnung an, bis sich das Umland mit der Stadt verband.

Die Ost-West- Differenzierung wird auch durch die Dominanz der Barrios im Westen gegenüber dem Osten charakterisiert. Im Osten befinden sich kaum 16% aller informellen Siedlungen von Caracas. Von 100% der informellen Siedlungen im Osten konzentrieren sich 75% in Petare, d.h. es gibt wenige spontan

¹⁵⁸ In den Tagen der Proteste des Jahres 2002 haben die Anhänger der Opposition die Plaza Altamira als ihren symbolischen Platz eingenommen, um auf die Besetzung der Plaza Bolívar durch die Anhänger der Regierung zu reagieren. Während die Plaza Bolívar im Westen das Symbol des Volkes ist, verkörpert die Plaza Altamira im Osten das Symbol der Elite.

¹⁵⁹ Der Staat Miranda im Westen entspricht dem Stadtzentrum, seine Hauptstadt trifft mit der Hauptstadt des Landes zusammen. Der Bundesbezirk, Distrito Federal, im Osten mit seiner Hauptstadt Los Teques gehört nicht zum Stadtgebiet, sondern zum Umland der Stadt.

gewachsene Barrios innerhalb der formellen städtischen Struktur¹⁶⁰, was eine wichtige Auswirkung auf die Sicherheit und das Gesamtbild dieses Stadtbereiches hat.

Zwei der drei größten informellen Siedlungsgebiete befinden sich im Westen, die sich mittlerweile derart ausgedehnt haben, dass sie bald zusammenwachsen und gemeinsam 55% aller informellen Siedlungen der Stadt darstellen werden. Die Dominanz der spontan gewachsenen Siedlungen im Westen spielt eine wichtige Rolle in der Ost-West- Differenzierung, da die verschiedenen sozialen Konflikte zu einem bestimmten städtischen Bild beitragen und eine soziale Differenzierung darstellen, die sich im städtischen Raum ausdrückt.

Die informell gewachsenen Siedlungen gehören im Westen zur städtischen Struktur. Dort gibt es heute einen großen Anteil an konsolidierten Barrios, die nicht mehr als Barrios berücksichtigt werden können, da sie bereits städtische Versorgungsstrukturen, wie Schulen, Kirchen, Strom- und Wasserversorgung und Müllentsorgung besitzen. Diese ehemaligen Barrios sind zu einer formalen städtischen Struktur geworden, obwohl sie von der Bevölkerung noch als Barrios bezeichnet werden.

Nach dem Plan Rotival (siehe 2.2.2 Der Plan Rotival) wurde der Osten als eine Gesamtheit von Stadtteilen konzipiert, die durch breite Autobahnen miteinander verbunden werden. Dieses Prinzip wurde später realisiert; heute wird der Osten von wenigen, aber breiten Autobahnen und Hauptstraßen bedient, was dazu führte, dass sich der Verkehr auf bestimmten Hauptverkehrsstraßen konzentriert.

Im Gegensatz zum Osten wird der Westen durch viele und verschiedenartige Hauptstraßen bedient, die mit ihrem Verkehrschaos Lärm und Smog verursachen. Im Westen ist der Verkehr auf Grund der städtebaulichen Struktur und Straßendichte überall verbreitet.

Ost und West besitzen verschiedene sozialräumliche Ausstattungen, soziale Konnotationen sowie räumliche Eigenschaften, die an der Grenze zwischen beiden Bereichen diffus werden. Wer Caracas kennen lernt, kann den Unterschied zwischen beiden Extremen leicht taxieren, doch wo sich die Grenze befindet und wie sie definiert wird, ist auch für Caraqueños schwer zu beantworten. Wenn es wirklich eine Diskontinuität zwischen Ost und West gibt, dann muss die Grenzlinie zwischen beiden Bereichen identifizierbar sein. Im mentalen Stadtplan der Caraqueños stellt die Plaza Venezuela¹⁶¹ den Referenzpunkt oder das Merkzeichen der virtuellen Grenzlinie dar.

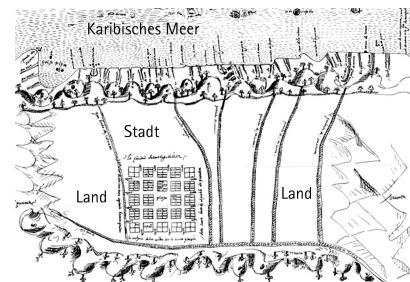


Abbildung 90
Städtische Siedlung und Umland
Die umliegenden Flüsse stellen nicht nur die Grenze der Stadt, sondern auch des städtischen Bereiches dar.



Abbildung 91
Die politische Trennung der Stadt Caracas

¹⁶⁰ Die Existenz punktueller Barrios innerhalb der formellen Struktur werde ich im Kapitel 3. als eine Form der städtischen Diskontinuität untersuchen.

¹⁶¹ Siehe auch Teil I, Kapitel 3.2.1. Die Kategorien der öffentlichen Räume.

5.2 DIE POLITISCHE TRENNUNG

Als Caracas gegründet wurde, wählte man das große Tal zwischen den beiden Flüssen als Ort für die neue Siedlung aus, das sich in der Nähe des Weges nach La Guaira befindet. Die beiden Flüsse bildeten die Grenzen der Stadt und trennten die städtische Siedlung vom Umland (siehe Abbildung 92).

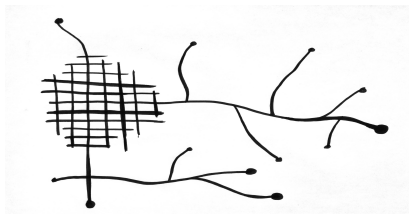


Abbildung 92
Simplifizierung des Raster- und Bauernhofgefüges

Das Rastergefüge erweiterte sich innerhalb seiner natürlichen Grenzen, während sich das Bauernhofgefüge das Territorium angeeignete.

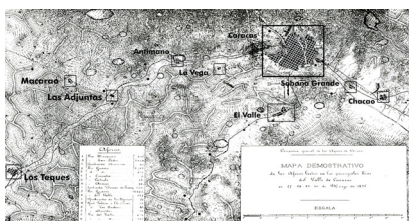


Abbildung 93
Die Umgebung der Stadt Caracas am Ende des 19. Jahrhunderts



Abbildung 94
Heutige politisch-territoriale Aufteilung der Stadt Caracas

Der verfassungsmäßig anerkannte Stadtbereich von Caracas (dunkelgrau). Im Jahr 1983 erkennt das Stadtplanungsbüro (OMPU) die Gemeinden des Bundesbezirks als Teil der Stadt an. Das OMPU schlägt die Gemeinden Los Salias, Guaicaipuro, Carrizal und die Untersektoren El Junquito, Caricuao und Mariches als neue Stadtteile für Caracas vor, was den heutigen Bereich wesentlich ausdehnen würde. Der Vorschlag des OMPU könnte für die Erweiterung der Stadtfläche bedeutend sein.

Im Laufe der Jahrhunderte wuchsen das gegründete Rastergefüge und die umliegenden Siedlungen. Damals besaß Caracas eine starke Trennung zwischen Stadt und Land. Das Rastergefüge im Stadtzentrum stellte die besiedelte Stadt dar, während es im übrigen Tal nur Bauernhöfe und gering besiedelte Gebiete gab. Als das nationale Territorium Venezuelas in Staaten unterteilt wurde, gehörten die beiden Teile der Hauptstadt, Stadt und Umland, zu zwei verschiedenen Staaten.

Die politische Trennung der Stadt in zwei Staaten führte dazu, dass Caracas von zwei Gemeinden verwaltet wurde. Wenn es damals in Caracas eine Ost-West-Differenzierung gab, so wurde diese durch die politische Trennung der Stadt legalisiert.

Die zwei Regierungen hatten nicht die gleichen Probleme zu bewältigen und trafen unterschiedliche Lösungen für ihre jeweiligen Probleme. Der Westen, das alte Stadtzentrum, war im Vergleich zum Osten dicht besiedelt und städtisch entwickelt und ist historisch die Bühne des politischen Lebens.

Neben der politischen Trennung der Stadt in zwei Staaten, wurde die Stadt später noch weiter in fünf unabhängige Gemeinden aufgegliedert. Die Umgebung der historischen Stadt Caracas war immer in verschiedene Gemeinden unterteilt. Als die Stadt gegründet wurde, stellten sie umliegende Dörfer dar, die auf Grund ihrer Entfernung und topographischen Lage nicht zum Stadtbereich gehörten.

Diese kleinen Dörfer stellten die Zentren der umliegenden Bauernhöfe dar und bildeten im Laufe der Zeit eine Peripherie, deren Organisationsstruktur konträr zum existierenden städtischen Rastergefüge war¹⁶². Während das Rastergefüge im Zentrum nach den Ordnungsprinzipien Dichte und Geometrie entworfen wurde, folgte das Bauernhofgefüge den Ordnungsprinzipien der Geographie und der ökonomischen Dominanz, die durch die Ausdehnung erreicht werden sollte.

Die umliegenden Zentren der Bauernhofgefüge entwickelten sich zu unabhängigen politischen Einheiten, zu kleinen Städten, die nicht dem Stadtbereich angehörten. So entstanden Dörfer wie Petare, El Hatillo, Los Teques, El Valle und Chacao, die am Ende des 19. Jahrhunderts noch weit entfernt vom Stadtbereich lagen.

¹⁶² Ein Beispiel hierfür ist der Unterschied zwischen den Typologien der städtischen und ländlichen Häuser in den jeweiligen Raster- und Bauernhofgefügen (siehe Teil I, Kapitel 2.1.1 und 2.1.2).

Diese peripheren Zentren wuchsen im gleichen Wachstumsrhythmus der Stadt, die sich ständig weiter ausdehnte. Einige dieser Zentren integrierten sich in die Stadtstruktur. Die integrierten Dörfer gestalteten eine neue städtische Form, da die Integration nicht nur räumlich, sondern auch politisch stattfand. Sie bildeten räumliche Einheiten, von denen sich manche in die sich ausdehnende Stadt einfügten, wie die südlichen Zentren El Valle und La Vega sowie die ländlichen Bereiche im Osten. Die daraus resultierende Stadtfläche wird historisch als die Stadt Caracas bezeichnet.

Trotzdem umfasste Caracas nur den westlichen Bereich, der zum Bundesbezirk gehörte, da der übrige westliche Bereich zum Staat Miranda gehörte¹⁶³. Heute ist der gesamte, von der Bevölkerung besiedelte Bereich als Bestandteil der Hauptstadt anerkannt. Der offiziellen Stadtbereich von Caracas wurde „Capital District“ genannt:

„The CAPITAL DISTRICT: According to the „Bolivarian Constitution of Venezuela“ (Article 16) recently approved, it is implicitly abolished the „Federal District“ by the creation of the CAPITAL DISTRICT formed by the same Municipalities which were in the FD. However, the real dimension of the City exceeds its original limits of the last 60 years and now also contains the Municipalities of Baruta, Chacao, El Hatillo and Sucre which belong to the Miranda State. The „Bolivarian Constitution of Venezuela“ establishes besides that the regulations about the matter will be specifying in a Special Law.“¹⁶⁴

Später wurde der Stadtbereich von Caracas durch ein besonderes Gesetz in „Distrito Capital Metropolitano“ umbenannt.

„Artikel 1.- Das vorliegende besondere Gesetz regelt die Bildung des Metropolitanen Hauptstadtbezirkes von Caracas als politische, territoriale und Verwaltungseinheit, gebildet von den Gemeinden Sucre, Baruta, Chacao und El Hatillo des Miranda Staates.

Artikel 2.- Der Metropolitanen Hauptstadtbezirk von Caracas ersetzt in seinen Zuständigkeiten und in juristischer und vererblicher Person den Bundesbezirk und bildet in politischer, Verwaltungs- und urbaner Einheit die Stadt Caracas.“¹⁶⁵

¹⁶³ Caracas war die Hauptstadt des Bundesbezirks, weshalb die Gemeinde Miranda nicht als Teil des Bundesbezirks angenommen werden konnte. Für die Bevölkerung ist Caracas jedoch immer die gesamte Fläche der östlichen, westlichen und südlichen Bereiche gewesen.

¹⁶⁴ Aveledo, Guillermo: <http://www.fotw.ca/flags/ve-a.html>. Diese Information ist auch innerhalb des zweiten Kapitels der venezolanischen Verfassung festgeschrieben (die politische Trennung, Artikel 16 und 18 / Capítulo II. De la División Política).

¹⁶⁵ „Artículo 1.- La presente Ley especial regula la creación del Distrito Capital Metropolitano de Caracas como unidad territorial político administrativa, conformados por los municipios Sucre, Baruta, Chacao y el Hatillo del estado Miranda.“

„Artículo 2.- El Distrito Metropolitano sustituye en sus competencias y personalidad jurídica y patrimonial al Distrito Federal y pasa a constituirse en unidad político administrativa y urbana de la ciudad de Caracas.“

Besonderes Gesetz des Regimes des Metropolitanen Hauptstadtbezirkes von Caracas. März 2000. Kapitel I.

Dieses besondere Gesetz wurde schon im März 2000 gebilligt und regelt die Gestaltung und die Grenzen des neuen Hauptstadtbezirks. Nach diesem Gesetz besitzen alle fünf Gemeinden die folgenden Zweckverbände: Aquädukte, Öffentliche Verkehrsmittel, Stadt- und Straßenplanung, Öffentliche Sicherheit, Zivilverteidigung und Feuerwehr, Sanierung und Umweltförderung sowie Strom und Gas.

Dieses neue politische Gesetz versucht, die Einheit zwischen Ost und West zu erreichen. Die Bildung der Zweckverbände und die Anerkennung des Stadtbereiches von Caracas als politische und städtische Verwaltungseinheit könnte die Trennung der Gemeinden von Caracas überwinden. Dies liegt jedoch noch in der Zukunft, weshalb ich die Eigenschaften der fünf Gemeinden von Caracas als getrennte Einheiten analysiere.

Der Bundesbezirk: Die Gemeinde Libertador

Die Gemeinde Libertador stellt den westlichen Bereich der Stadt dar. Sie umfasst das Stadtzentrum, den südwestlichen Bereich und die westliche Grenze der Stadt, die den Bundesbezirk vom Staat Miranda mit der Hauptstadt Los Teques trennt.

Die Gemeinde Libertador umfasst die offizielle Fläche der Stadt Caracas: Das Stadtzentrum, die südlichen Bereiche El Valle-Coche und El Paraiso-Montalban. Sie ist die größte Gemeinde der Stadt.¹⁶⁶

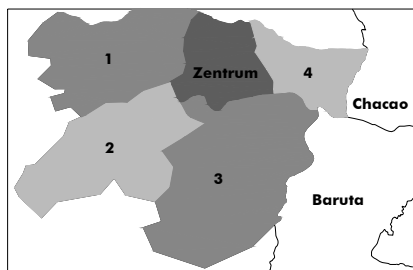


Abbildung 95

Die Gestaltung der Gemeinde Libertador

Die Gemeinde Libertador wird aus fünf Stadtteilen gebildet: 1 Catia im Nordwesten, 2 Das Westende: El Paraiso, Montalban, 3 El Valle-Coche, der Eingang zur Stadt, 4 La Candelaria und das Stadtzentrum. 1, 2, 3, und 4 fügen sich in das Stadtzentrum ein; sie stellen die ehemaligen Dörfer dar, die sich in den Stadtbereich integriert haben.

Der Staat Miranda: Baruta, Chacao, El Hatillo und Sucre

Baruta und Chacao teilen mit der Gemeinde Libertador die Grenze zwischen Miranda und dem ehemaligen Bundesbezirk. Baruta liegt mit der Gemeinde El Hatillo im südlichen Bereich der Stadt und umfasst das südöstliche Territorium der südlichen Bergkette. Baruta und El Hatillo besitzen ein gleiches geographisches Territorium, deren bergige Topographie nur wenige bauliche Maßnahmen erlaubt. Deshalb stellen Baruta und El Hatillo einen vergleichbaren städtischen Bereich dar.

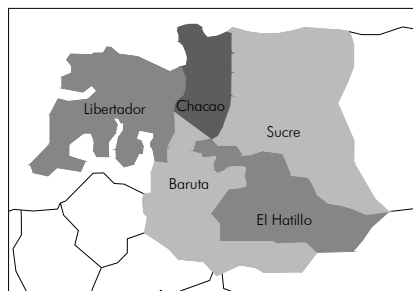


Abbildung 96

Die fünf Gemeinden von Caracas

Die Proportionen der Gemeinden sind ungleich, die konfliktive Gemeinde Libertador ist eine der kleinsten.

Neben Baruta liegt das östliche Ende des Staates Miranda, die Gemeinde Sucre. Sucre umfasst den gesamten nördlichen Bereich, der an den Bundesbezirk angrenzt. Diese Unterteilung wurde vor kurzem geändert, wobei Sucre in zwei Gemeinden getrennt wurde: Chacao und El Hatillo. Die Gemeinde Chacao umfasst die wohlhabendsten Stadtteile von Caracas, La Castellana, Altamira und den Country Club.

Die politische Unterteilung der Stadt in Gemeinden entspricht nicht unbedingt den sozialräumlichen Unterschieden, aber sie kann die bestehenden Unterschiede verstärken. Jede Gemeinde besitzt ihre eigenen Ressourcen, um die Probleme der Gemeinde lösen zu können. Sind die Ressourcen ungleich verteilt, so fallen auch die Lösungen unterschiedlich aus.

¹⁶⁶ Die sozialräumlichen Eigenschaften der Gemeinde Libertador werden im Kapitel 1.2 dieses Teils analysiert. Dort untersuche ich die Entstehung und politische Rolle der Gemeinden von Caracas.

Die wohlhabenden Bürgermeisterämter arbeiten mit mehr Ressourcen effektiver als jene, denen weniger Ressourcen zur Verfügung stehen. Die Ungleichheit an Ressourcen führt somit zu einer unterschiedlichen Entwicklung der einzelnen Stadtgemeinden.

In dem Maße, indem sich eine Gemeinde besser und schneller entwickelt, wird sie für die privaten Investitionen attraktiver, welche Arbeit bringen und Entwicklung innerhalb des Stadtteils fördern. Die Ressourcen der Gemeinde können auch verschiedene Lebensbedingungen gewährleisten, wie die Sicherheit¹⁶⁷ ihrer Einwohner, Informationssysteme oder die Finanzierung des Personals der Gemeindeverwaltung.

Die politische Trennung der Stadt Caracas in Gemeinden hat eine wichtige Rolle bei der Entstehung der städtischen Diskontinuitäten gespielt, da diese Trennung durch die politischen und gesetzlichen Unterschiede verstärkt wird. Für verschiedene Probleme hat man in Caracas unterschiedliche Lösungen gefunden, welche das Bild der Gemeinden verändert haben. Ein Beispiel bildet die Polizei der Gemeinde Chacao, welche hervorragend ausgebildet und ausgestattet ist.

In Caracas besitzt jede Gemeinde ihre eigene Polizei, die ihre eigenen Mittel, Uniformen und „Corporation Image“ besitzen. Chacao hat als die reichste Gemeinde der Stadt Caracas die besten Ressourcen und daher auch die wenigsten Probleme¹⁶⁸. Die Polizei von Chacao kann mehr Ressourcen in Ausbildung und Gehälter investieren, was zu einem sehr guten Ergebnis führte. Chacao hat seit Jahren die am besten ausgebildeten Polizisten der Stadt.

Vielleicht bringt die neue politische Einheit der Gemeinden Caracas eine demokratischere Verteilung der Ressourcen, die der ganzen Stadt angehören. Die politische Einheit könnte zur räumlichen Einheit führen, wenn der Staat eine gemeinsame städtebauliche Politik für die ganze Stadt verfolgt.

Eine gute Zusammenarbeit der Gemeinden untereinander ist der erste Schritt zur politischen Integration und Demokratisierung auf dem Weg zur Lösung der Probleme der Stadt. Die dringendsten Probleme erhielten so die höchste Priorität, unabhängig davon, woher die Ressourcen stammen und wo sich die Probleme befinden.

Natürlich ist eine räumliche Einheit nicht nur eine politische Angelegenheit. Der Staat kann versuchen, die Ausstattungen der verschiedenen Gemeinden anzugleichen, aber eine wirkliche räumliche Demokratisierung ist nicht so einfach zu erreichen. Die Stadt ist das Werk der Menschen, der Mensch müsste theoretisch durch seine Regierung und deren Gesetze repräsentiert werden, was in der Realität meist nicht der Fall ist. Nur die Regierung einer Gesellschaft ist repräsentativ, nicht aber die Gesellschaft selbst.

¹⁶⁷ Jede Gemeinde hat ihre eigene Polizei, deren Qualität und Effektivität variiert.

¹⁶⁸ Die Ausstattungen werden im nächsten Kapitel analysiert (Teil II, Kapitel 1.2 Die Ost-West-Differenzierung). Dort untersuche ich die politische Trennung der Stadt Caracas.

Das Umland von Caracas wurde vor Jahren als Peripherie ausgewiesen und erhielt daher wenig Aufmerksamkeit von der Staatsregierung. Diese mangelnde Aufmerksamkeit drückte sich in fehlenden staatlichen Investitionen und aus.

Das Stadtzentrum, das ökonomische und politische Herz der Stadt, stellte den attraktivsten Ort für die Planung neuer Stadtteile dar, welche nicht nur vom Staat entwickelt wurden. Auch die Zuwanderer fanden im Westen einen idealen Ort für die spontane Besiedlung. Neben den möglichen Arbeitsstellen und im ökonomischen und politischen Zentrum der Stadt wuchsen neue spontane Siedlungen im Herzen der aufstrebenden Wirtschaft.

Die staatlichen Investitionen und Projekte sowie die Anzahl spontaner Siedlungen bestätigen die Bedeutung des Westens bei der Entwicklung und Erweiterung der Stadt. Die geplanten Siedlungen im Westen reichten jedoch nicht aus für den wachsenden Strom an Zuwanderern, die ihr eigenes Zuhause selbst planen und bauen sollten.

Der Osten wuchs parallel als idealer Ort für die neue Oberschicht¹⁶⁹, die dem Schmutz und Lärm des Zentrums zu entfliehen suchte. Andererseits fanden die privaten Investoren im Osten ein riesiges freies Bauland, das für die Mittel- und Oberklasse interessant war.

Nach und nach veränderten die privaten und staatlichen Interventionen die Infrastruktur und das Bild in beiden Teilen der Stadt, wobei die Trennung die späteren privaten und staatlichen Investitionen und Entwicklungen definierte. Zwei so verschiedene Stadtteile benötigten unterschiedliche Orientierungen, die zu zwei städtebaulichen Realitäten wurden.

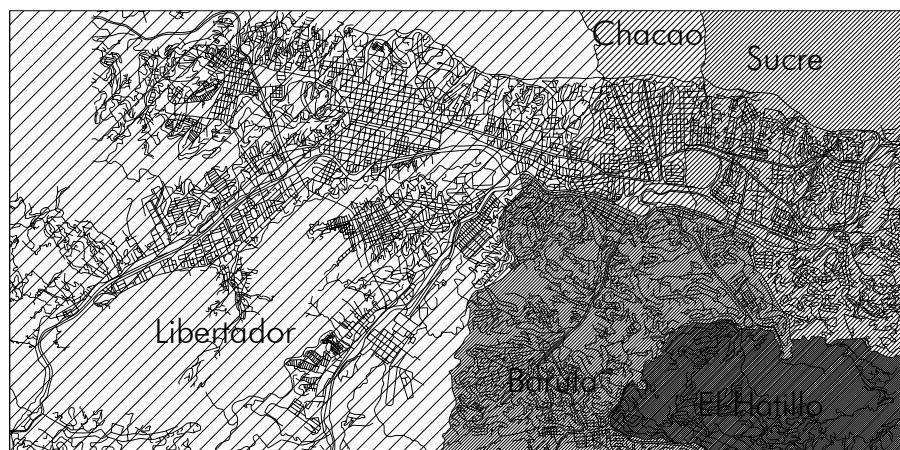


Abbildung 97

Die Trennung der Stadt Caracas in unterschiedliche Gemeinden ist eine der wesentlichen Ursachen für die Entstehung der städtischen Diskontinuitäten. Sie führt zur Legalisierung oder Formalisierung der diskontinuierlichen Entwicklung der venezolanischen Hauptstadt, da jede Gemeinde unabhängig von den anderen agiert und die Gesetzgebung variiert.

¹⁶⁹ Die alte soziale Oberschicht lebte im Westen der Stadt. Sie fand sich plötzlich von unerwarteten und unwillkommenen Zuwanderern umgeben und beschloss, eine neue private und geschlossene Wohnsiedlung zu gründen. So wurde im Osten der Caracas Country Club geschaffen.

Die staatlichen Projekte orientierten sich an den öffentlichen Ausstattungen, während die Investoren die privaten Einrichtungen entwickelten. Man darf nicht vergessen, dass die bestehende Stadt im Westen bereits eine Infrastruktur besaß, als der Osten noch am Beginn seiner Entwicklung stand. Während der Osten noch von Bauernhöfen und freie Flächen geprägt war, gab es im Westen schon Märkte, öffentliche Gebäude, Straßen und Plätze. Die neuen staatlichen Projekte bauten die schon bestehende Struktur aus, während die privaten Investitionen im Osten eine neue Struktur gestalteten.

Die Trennung der städtebaulichen Entwicklungen in Ost und West, in privat und staatlich, brachte im Laufe der Zeit zwei unterschiedliche städtebauliche Typen hervor, die auf Grund der politischen Trennung die erste Ebene der städtischen Diskontinuitäten erzeugten.

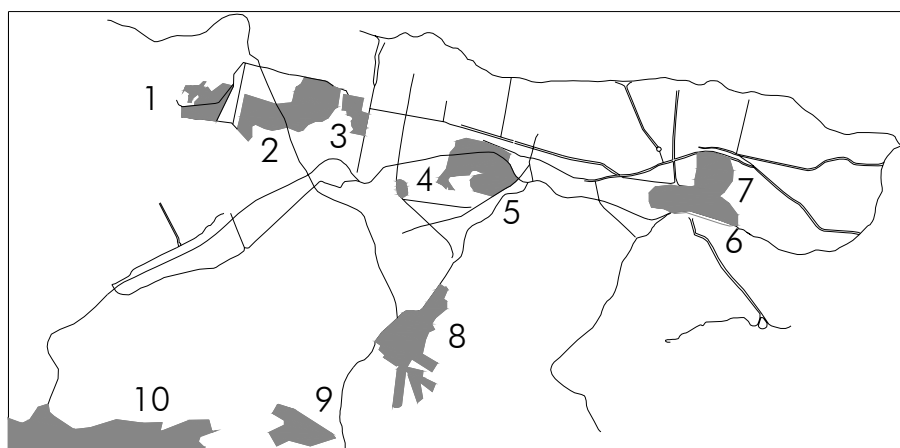


Abbildung 98
Die Ost-West- Differenzierung

Parks:

- 9. Parque Zoologico Caricuao,
- 7. Parque del Este,
- 3. El Calvario,
- 5. Jardin Botánico und Parque los Caobos.

Vom Staat geplante Wohngebiete:

- 2. Urbanización 23 de Enero und
- 10. Caricuao.

Andere staatliche Anlagen:

- 8. Escuela Militar und
- 6. Der Flughafen La Carlota.

Alle Ministerien und Staatsgebäude befinden sich im Stadtzentrum im Westen. Das Kapitol, der Regierungspalast Miraflores, das Zentrum Simón Bolívar (CSB) und die höchsten Türme Lateinamerikas, die Torre Este und Oeste im Parque Central, die auch viele Ministerien und staatliche Institute beherbergen, befinden sich im Westen von Caracas.

5.3 DIE PRIVATE UND DIE STAATLICHE STADT

Der Ostteil von Caracas verkörpert Wohlstand, Sicherheit und Schönheit, die besten Lebens- und Arbeitsbedingungen¹⁷⁰; hier ist der Westen mit seinen Problemen „Terra Incognita“. Manche Bewohner des Ostens sind kaum tagsüber im Westen gewesen, die Mehrheit kennt das Stadtzentrum nicht bei Nacht¹⁷¹. Trotzdem kennen Bewohner des Westens den Osten, da sie dort regelmäßig arbeiten und helfen, den Wohlstand zu ermöglichen.

Der Zugang zum Westen ist für die Bewohner des Ostens begrenzt, jedoch nicht umgekehrt. Nach meiner Analyse im Teil I, Kapitel 3.2. Die öffentlichen Räume, besteht im Osten und Westen jeweils ein unterschiedliches Angebot an öffentlichen Räumen. Im Westen befinden sich fast alle der großen Märkte der Stadt, während die wichtigsten Erlebnisräume im Osten vorzufinden sind¹⁷². Die ungleiche Verteilung der öffentlichen Parks ist auch zu bemerken, 70% befinden sich im Westen, während es 30% im Osten sind. Auch gibt es im Westen mehr öffentliche Dienste als im Osten.

Die Märkte und Parks werden hauptsächlich von den unteren Sozialschichten genutzt, die hier auf Grund ihrer geringen finanziellen Mittel Erholung und Unterhaltung finden. Die privaten Erlebnisräume orientieren sich dagegen an den oberen sozialen Bevölkerungsschichten, die in der Nähe wohnen und über die finanziellen Mittel verfügen. Die Erlebnisräume ersetzen in Caracas die oft unsicheren öffentlichen Räume, wo die Mittel- und Oberklasse Zuflucht in Restaurants, Kinos und Einkaufszentren findet.

Die Ansiedlung und Nutzung der privaten Erlebnisräume im Osten führt für die östlichen Caraqueños zur Unkenntnis der westlichen Einwohner, da sie den Westen nachts nicht besuchen. Die Ansiedlung der Parks und Markthallen im Westen, die nur tagsüber besucht werden können, verstärkt dieses Phänomen. Die nächtliche Isolierung der westlichen Stadt verstärkt das Gefühl der Unsicherheit, da die Kontrolle, die tagsüber für die Sicherheit der Menschen garantiert, nachts kaum vorhanden ist.

¹⁷⁰ Die meisten privaten Schulen, Institute und Hochschulen befinden sich im Osten von Caracas. Die Mehrheit der Kinder, die im Osten wohnen, besuchen östliche Schulen und manche Eltern im Westen wählen Schulen im Osten, da sie eine bessere Ausbildung bieten. Daher lässt sich schließen, dass die Qualität der Schulausbildung eine wichtigere Rolle als die Entfernung zum Wohnort spielt. Siehe auch Kapitel 5.2 Die politische Trennung.

¹⁷¹ Die derzeitige Aneignung des Stadtzentrums durch die bolivarianischen Kreise hat diese Situation weiter verschlimmert, da diese Journalisten und Oppositionsanhänger verbal und physisch überfallen, was hauptsächlich die Bevölkerung des Ostens betrifft. Besuchten die östlichen Einwohner vorher kaum das Stadtzentrum, so meiden jetzt noch mehr Menschen die Umgebung der Plaza Bolivar und des Regierungspalastes Miraflores, wo sich die Anhänger des „Offizialismus“ versammeln.

¹⁷² Siehe im Teil I, Kapitel 3.2.1 Die Kategorien der öffentlichen Räume

Medizinische Einrichtungen und Bildungseinrichtungen scheinen gleichmäßig verteilt zu sein, wobei diese angebliche Gleichheit genauer analysiert werden muss. Nach meiner Untersuchung sind 93% der Medizinischen Einrichtungen der Stadt privat, d.h. nur 7% aller Gesundheitseinrichtungen sind für alle Einwohner zugänglich. Von diesen 7% befinden sich 80% im Westen, was die Konzentration der öffentlichen Dienste im Westen bestätigt.

Die Bildung ist auch in private und staatliche Einrichtungen getrennt. Die private Bildung genießt einen guten Ruf in Venezuela, wo der Staat wenig in die öffentliche Bildung investiert. Der Abschluss einer privaten Schule ist fast Garantie für einen gesicherten Hochschulzugang, zumindest sichert er bessere Möglichkeiten als der Abschluss einer staatlichen Schule¹⁷³. Private Schulen beherrschen die Bildungsszene im Osten, während im Westen die staatlichen Schulen überwiegen. Im Gegensatz zu den medizinischen Einrichtungen sind 55% der Bildungseinrichtungen staatlich, d.h. sie werden vom Staat finanziert.

Die Bewohner der östlichen Stadt brauchen daher nicht ihren Stadtteil zu verlassen. Die Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, Erlebnisräume und anderen Dienstleistungen befinden sich alle in ihrem Teil der Stadt; sie besuchen nur selten die andere Stadt im Westen. Diese Trennung der Versorgung in öffentlich und privat und in West und Ost hat natürlich einen städtebaulichen Einfluss auf die Stadtstruktur. Diesen Unterschied nenne ich die Ost-West-Differenzierung.

Der Unterschied zwischen Ost und West stellt die erste Ebene der städtischen Diskontinuitäten dar: Den Maßstab der Gesamtstadt.

Der Westen wird nachts unzugänglich, während der Osten attraktiver wird. Der Osten besitzt die gesamte Auswahl an Erlebniszentren, während im Westen das kulturelle Angebot überwiegt. Auch konzentrieren sich im Westen das wirtschaftliche und politische Leben der Stadt, das die ganze Stadt bedient. Man könnte sagen, dass der Westen der Stadt politisch und kulturell orientiert ist, während der Osten dem Wohnen und der Freizeitgestaltung dient.

Die unterschiedliche Entwicklungsorientierung jeder Seite der Stadt wirkt sich direkte auf die Eigentumspreise aus. Die privaten Investitionen im Osten orientieren sich am Wohnbedarf der Mittel- und Oberschichten, die nach großen und angenehmen Wohnungen fragen, was sich im dementsprechenden Angebot und den Preisen niederschlägt.

¹⁷³ Auch bei der Bildung spielt die soziale Segregation eine wichtige Rolle.

Die analysierten Angebote zeigen extrem hohe Preise im Osten, die der Lage und den großen Wohnflächen entsprechen. Wohnungen mit über 300 qm werden für mehrere tausend Dollar angeboten - von 500.000 bis zum 1.000.000 US\$ - in einem Land, in dem 80% der Bevölkerung in Armut leben¹⁷⁴. Die Größe und Ausstattung der Wohnungen, die oft über ein Schwimmbad, einen eigenen Kinderspielplatz, mehrere Parkplätze und riesige Grünflächen verfügen, bestätigen den Bedarf der wohlhabenden Bevölkerungsschicht auf dem Wohnungsmarkt, für die die Wohnungen entworfen und gebaut werden.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse sind direkt mit den Bodenpreisen und der Wohnungsqualität verbunden. Die Gruppe der Bewohner, die über mehr ökonomische Mittel verfügt, kann ihr Wohnumfeld besser gestalten und erhalten als jene Gruppe, die sich nur billige Wohnungen leisten kann. Die hohen Wohnnebenkosten der besseren Stadtteile entsprechen einer Wohnqualität, die nicht nur Luxus, sondern auch Sicherheit und Privatsphäre bedeuten.

Die Sicherheit spielt eine wichtige Rolle auf dem Wohnungsmarkt, was sich im Preis niederschlägt. Gut gelegene Stadtteile ziehen auch hohe Preise mit sich, wobei eine gute Lage nicht unbedingt eine zentrale, sondern eine sichere Lage bedeutet, die oft Zeit und Unbequemlichkeiten für die Bewohner darstellt.

„Wird durch Aufwertungstendenzen in städtischen Teilgebieten, seien sie durch Gentrifikation, durch Sanierung und Umwidmung von Mietwohnungen in Eigentumswohnungen oder die Neuerstellung von hochwertigem (und damit teurerem) Mietwohnungsbau begründet, die ursprüngliche statusniedrige Bevölkerung im Lauf der Zeit vertrieben ist oder werden preiswerte Mietwohnungen knapp, so werden in dem Maß zunehmend Gruppen zum Umzug gezwungen. Damit verstärkt sich der Prozess der räumlichen Konzentration benachteiligter Gruppen in einzelnen städtischen Teilgebieten in dem Maß, wie an anderer Stelle Aufwertungstendenzen in einer Stadt sich durchsetzen, in dem Umfang, in dem Armut in einer Stadt entsteht oder von Außen zuzieht.“¹⁷⁵

Die Gentrifikation in Caracas hat die existierenden Grenzen verstärkt und orientiert sich auf die Verstärkung der Sicherheit eines jeden Wohnhauses: Auf die Einrichtung neuer Sicherheitssysteme wie Alarmanlagen, höhere Mauern, Sicherheitsdienste oder elektrische Zäune. Diese Gentrifikation hat die Beziehung zwischen den Einwohnern des gleichen Quartiers weder verschlechtert noch verbessert, doch den Charakter jedes Wohnhauses als isolierte Insel bestärkt.

¹⁷⁴ Die meisten Wohnungsangebote im Osten erscheinen in US Dollar, da sich der Wechselkurs des venezolanischen Bolivars ständig verändert und die Wohnungen nicht leicht zu verkaufen sind. Eine Wohnung mit 500 qm kann nicht innerhalb einer Woche verkauft werden, doch innerhalb eines Monats können die Preise auf Grund des unstabilen Wechselkurses dramatisch steigen.

¹⁷⁵ Bukart, Günther. *Die Attraktoren der Armut*. Diss. Johann-Wolfgang-Goethe-Universität zu Frankfurt am Main. Fachbereich Erziehungswissenschaften. 1996. S. 80

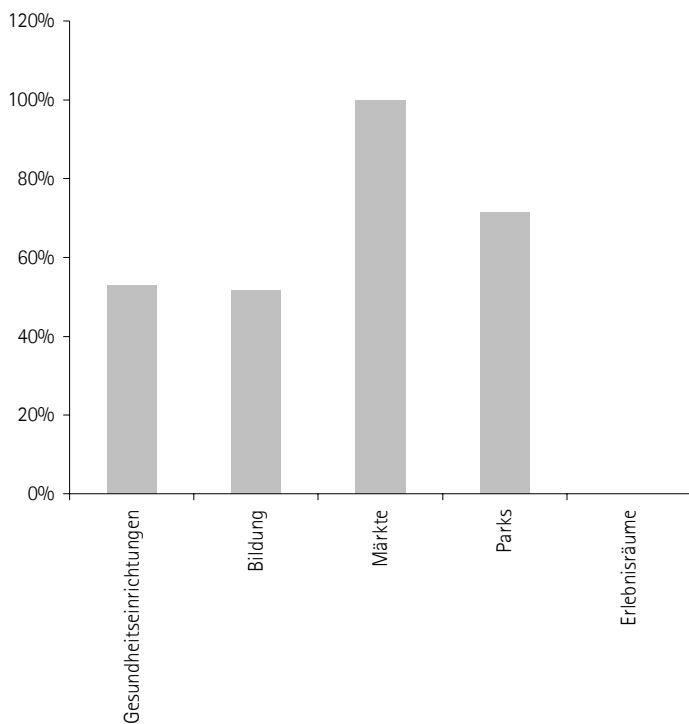


Diagram 10
Anzahl der Versorgungseinrichtungen im Westen der Stadt

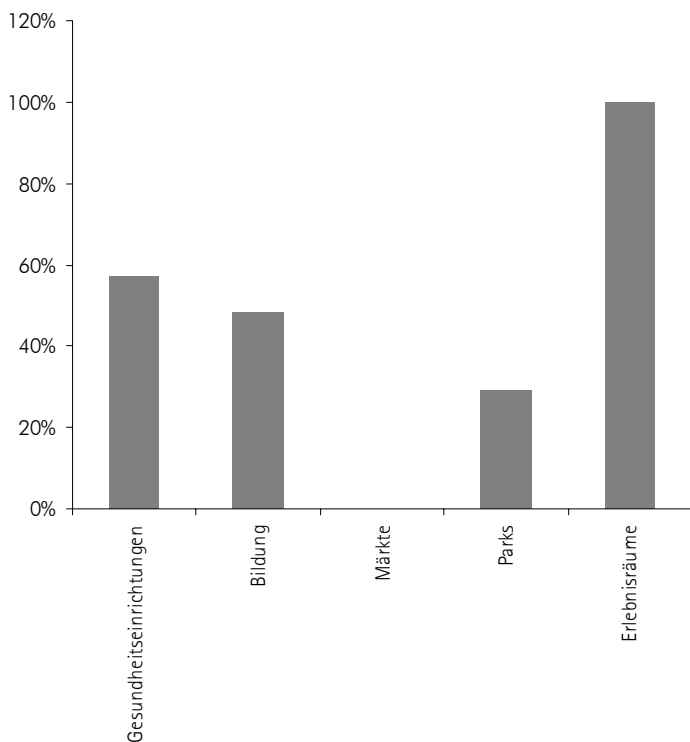


Diagram 11
Anzahl der Versorgungseinrichtungen im Osten der Stadt

Quelle:
Nach gesammelten Informationen im aktuellen Stadtplan Metroguía 2001. Caracas.

„Ein Wohnquartier kann auf vielfältige Weise zur Benachteiligung seiner Bewohner beitragen. Ebenso hat ja die Spirale des privilegierten Wohnens, vom Bungalow-Viertel über Siedlungen älterer, großbürgerlicher Häuser bis hin zum exklusiven Villen-Vorort mannigfache Facetten. Ein Quartier wird nicht nur durch die Segregation deprivierter Gruppen zum *benachteiligten*, es selber benachteiligt in verschiedenen Dimensionen seine Bewohner, *wirkt benachteiligend*.“¹⁷⁶

Der Wohnungsmarkt im Osten wird nicht auf Grund der fehlenden Nachfrage, sondern wegen der hohen Preise auf Grund des hohen Standards benachteiligt. Er nimmt auch keinen Einfluss auf den Wohnungsmarkt im Westen, der stabiler als der östliche ist. Gäbe es mehr Einwohner mit hohem Einkommen, dann hätte der Wohnungsmarkt im Osten eine gesicherte Zukunft. Doch im Gegenteil dazu verschlechtert sich die wirtschaftliche Prognose für Venezuela, die privaten und staatlichen Investitionen nehmen ab, während die Arbeitslosigkeit immer mehr ansteigt. Die sozialräumlichen Ergebnisse der heutigen Situation werden sich erst in den nächsten Dekaden zeigen.

¹⁷⁶ Keller, Carsten. *Armut in der Stadt – zur Segregation benachteiligter Gruppen in Deutschland*. Westdeutscher Verlag. Opladen. 1999. S.89

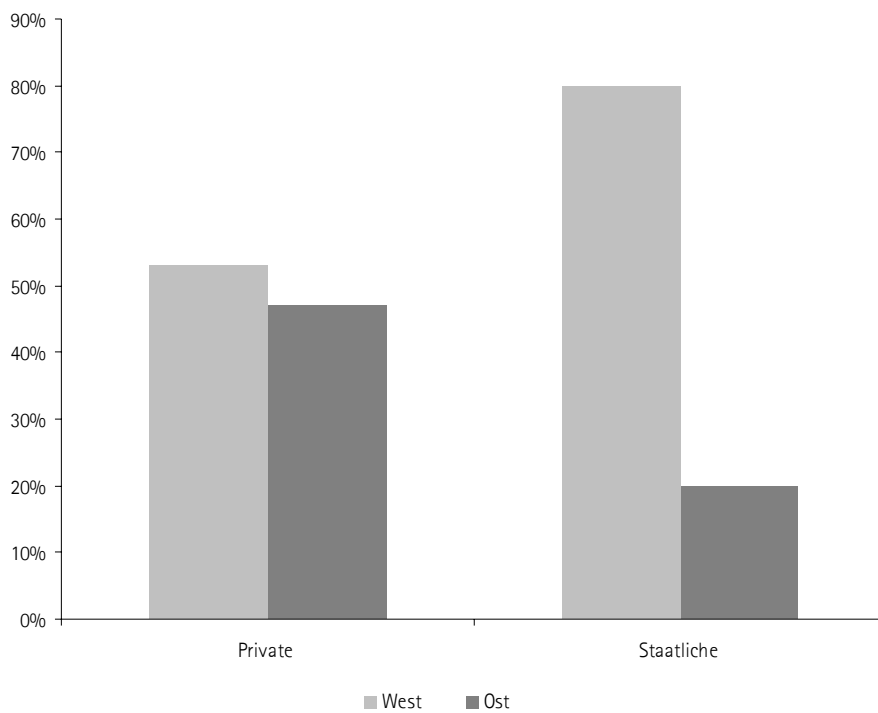


Diagram 12
Öffentliche und private Gesundheitseinrichtungen

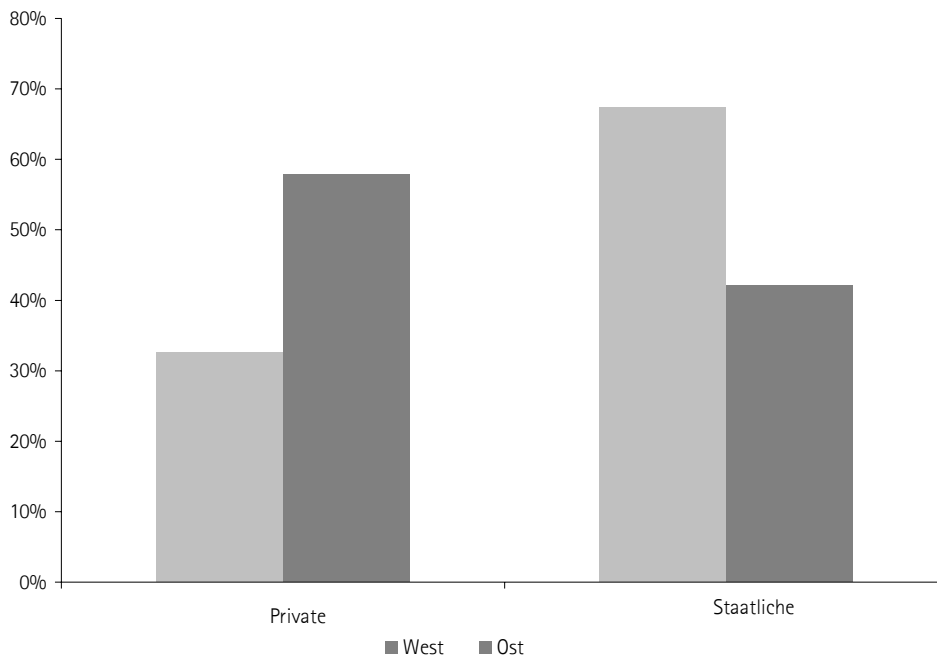


Diagram 13
Staatliche und private Schulen

Quelle:
Nach gesammelten Informationen im aktuellen Stadtplan Metroguía 2001. Caracas.

Tabelle 3

Märkte
Die größten und wichtigsten Markthallen der Stadt befinden sich im Westen.

Märkte	Ost	West
Mercado de Catia		X
Mercado de Quinta Crespo		X
Mercado Guicaipuro		X
Mercado del cementerio		X
Mercado Periférico de Coche		X

Tabelle 4

Parks
Mehr als 70% der Stadtparks befinden sich im Westen.

Parks	Ost	West
Parque del Oeste		X
Parque El Pinar		X
Zoologico de Caricuao		X
Parque Los Caobos		X
Jardin Botánico		X
Parque Los Chorros	X	
Parque del Este	X	

Tabelle 5

Plätze
Mehr als 80% der Plätze, die eine städtische Referenz innerhalb der Stadt darstellen, befinden sich im Westen der Stadt.

Plätze	Ost	West
Plaza Bolivar		X
Plaza Caracas		X
Plaza Morelos		X
Plaza Venezuela		X
Plaza Brion		X
Plaza Altamira	X	

Tabelle 6

Private und staatliche Schulen
Es gibt geringfügig mehr staatliche Schulen in Caracas, wie Liceos, Unidades Educativas, Pre-escolares u.a., von denen sich 67,4% im Westen befinden. Die privaten Schulen, wie Colegios, Institutos Privados u.a. beherrschen mit fast 58% die Bildungseinrichtungen im Osten. Für diese Statistik blieb die Größe der Schulen unberücksichtigt.

Schulen	Total	Ost	West
Private	44,86	57,92	32,61
Staatliche	55,14	42,08	67,39
Total	100	100	100

Tabelle 7

Erlebnissräume
100% der Erlebnissräume befinden sich im Osten. Sie sind halböffentliche Räume, deren Zugang kontrolliert wird. Die Einkaufszentren, Restaurants, Bars, Discotheken und Kinos orientieren sich an den wohlhabenden Bevölkerungsschichten, die diese Dienstleistungen finanzieren können. Deshalb befindet sich die Mehrheit der Erlebnissräume im Osten, wo die wohlhabende Bevölkerung residiert.

Erlebnissräume	Ost	West
CC San Ignacio	X	
C Sambil	X	
CCC Tamanaco	X	
CC Paseo Las Mercedes	X	
Las Mercedes	X	

Tabelle 8

Gesundheit
92% der Versorgungseinrichtungen sind privat, wie Clinicas, Policlinicas, private Institute, Unidades Clinicas, Centros Clinicos, Centros und Grupos Medicos. Die Gesundheitsversorgung wird fast nur privat bedient; die wenigen öffentlichen Einrichtungen können die große Nachfrage der armen Bevölkerungsschichten nicht zufrieden stellen.

	Total	Ost	West
private Dienste	92%	47%	53%
öffentliche Dienste	8%	20%	80%

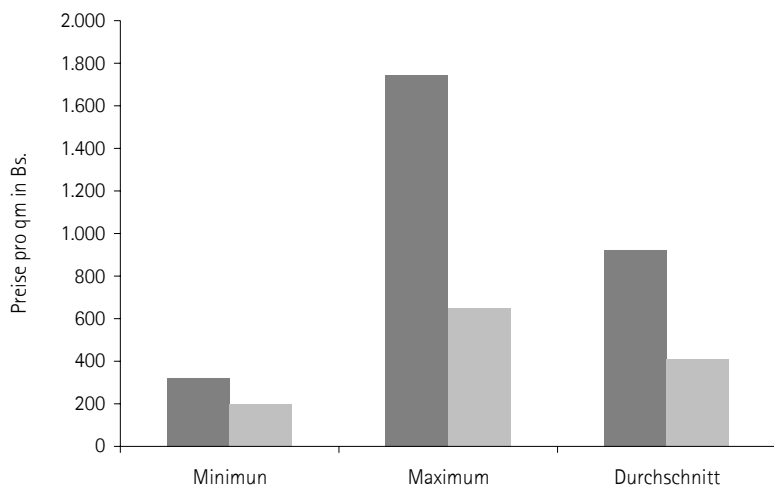


Diagram 14

Preisspiegel der Eigentumswohnungen im Osten und Westen

Die Daten stammen aus aktuellen Immobilienangeboten in Caracas. Alle Preise wurden pro Quadratmeter und nach dem aktuellen Dollarpreis kalkuliert (Stand: Oktober 2002: 1400 Bs. entsprechen 1,00 US\$). Es sind nur Referenzpreise, da sich die Immobilienpreise ständig verändern. Es gibt kaum Durchschnittswerte, da die Preise von der Lage und vom Zustand der Wohnung abhängen.

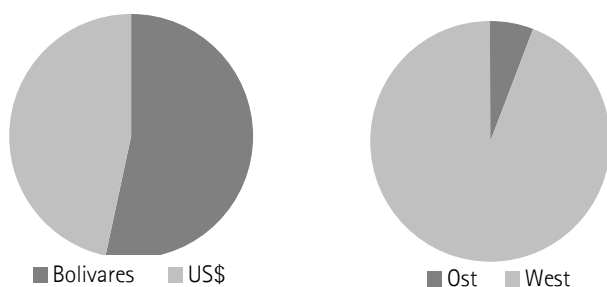


Diagram 15

Wohnungsangebote in Caracas nach Währung

Diagram 16

Wohnungsangebote in Caracas in US\$ nach Ost und West

Die Unstabilität des Wechselkurses beinhaltet eine Parität bei den Angeboten in US Dollar und in der lokalen Währung Bs. Die Dominanz des US Dollars im Wohnungsmarkt des Ostens zeigt den Vorzug des Immobilienmarktes für die stabile, amerikanische Währung, woraus man schließen kann, dass derzeit der Wohnungsmarkt im Osten der Stadt stagniert.

Im Analysematerial habe ich bedeutend weniger Angebote im Westen als im Osten gefunden, wobei scheint, dass dem Markt im Westen weniger Wohnungen zur Verfügung stehen bzw. im Osten mehr gebaut wird.

Quelle: <http://www.porlapuerta.com>

5.4 DIE SYMBOLE

SYMBOLE IM WESTEN

Abbildung 99
Theater Teresa Carreño. Bellas Artes



Abbildung 101
Wohnsiedlung 23 de Enero. Catia



Abbildung 102
Parque Central. Bellas Artes

Abbildung 103
Capitolio. Stadtzentrum

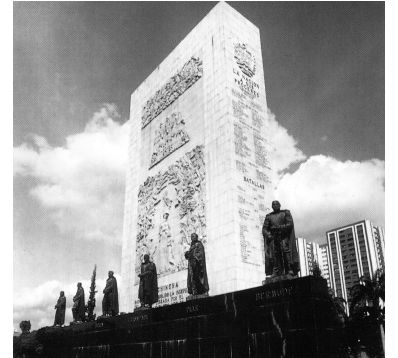


Abbildung 104
Los Próceres. El Valle

Abbildung 105
Plaza Bolívar. Stadtzentrum



SYMBOLE IM OSTEN



Abbildung 106
Torre La Previsora. Plaza Venezuela



Abbildung 107
Plaza Venezuela

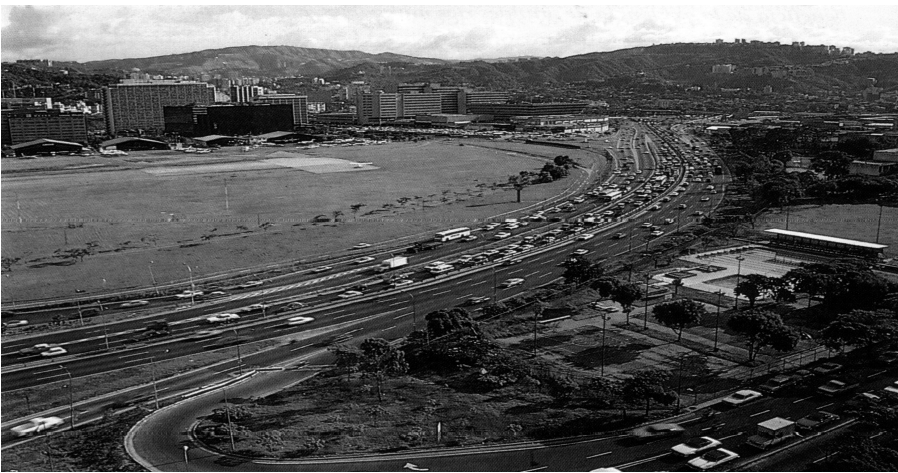


Abbildung 108
Die Stadtautobahn Francisco Fajardo



Abbildung 109
Golfplatz. Country Club

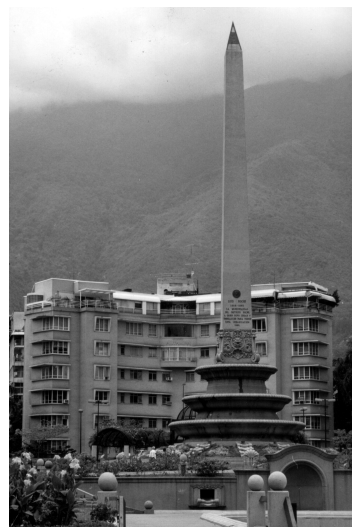


Abbildung 110
Plaza Altamira. Altamira

GEMEINSAME SYMBOLE

Abbildung 111
Die Metro



Abbildung 112
Informelle Siedlung



Abbildung 113
El Avila



6 STRASSEN

„Das Straßennetz beginnt, eine immer vorherrschendere, immer wesentlichere Rolle zu spielen, um fast zum charakteristischsten, sichtbarsten und bedeutendsten Aspekt des öffentlichen Eingreifens im Namen des Städtebaus zu werden.

Die großen Autobahnen, die Verkehrskreuze, die Brücken mit mehreren Ebenen werden zum Städtebau: Der Städtebau zum Befriedigen der angeblichen Hauptnotwendigkeit: schnell und individuell Fahren.“¹⁷⁷

Im ersten Teil meiner Dissertation habe ich die Stadt anhand der Raumgestaltung als ein Kommunikationsnetz analysiert, d.h. als Venen, die Autobahnen und Arterien, die Straßen eines Organismus, deren Organe, die Stadtteile vom Blut, dem Menschen ernährt werden. In diesem Kapitel werde ich die Untersuchung dieses Systems unter einem neuen Gesichtspunkt vertiefen, um dessen Fähigkeit zur Isolierung einzelner Stadtstrukturen zu untersuchen.

„Die Straße dient nicht mehr der Zusammenführung der Lebensbereiche in der Stadt, sondern als bloßer Verkehrsträger ihrer Isolierung.“¹⁷⁸

Ich analysiere das Straßennetz nicht wie im ersten Teil als Kommunikationsmedium, sondern hinsichtlich seiner räumlichen Auswirkung als isolierendes Element und Verursacher der städtischen Diskontinuität. Im Vergleich zur ersten Analyseebene des Teils II, der Gesamtstadt, ist diese Ebene physisch deutlicher ausgeprägt, wobei jedoch die Diskontinuität, die durch das Straßennetz verursacht wird, gesellschaftlich genauso relevant ist, wie die der ersten Ebene.

Die Ergebnisse sowie die verwendeten Analyseparameter meiner Untersuchung können auch auf andere Studienfälle angewandt werden, deren Struktur von großen Verkehrsträgern durchquert wird.

„Das Kontinuum der Straßenräume und damit auch das Kontinuum der Netze ist ein wichtiges Gestaltziel. Es wäre verfehlt, das als kontinuierlich gedachte Straßengitter des 19. Jahrhunderts in einem Stadtteil in viele individuelle Teilräume umzuwandeln. Dies wäre ein grober Verstoß gegen den grundlegenden Charakter der Straßen jener Periode. Ebenso falsch wäre es umgekehrt, aus den diskontinuierlichen, eher individuellen Straßenräumen in heterogenen Straßenbereichen, die aus Stadtfeldern ganz verschiedener historischer Phasen bestehen, ein durchgehendes Kontinuum machen zu wollen.“¹⁷⁹

¹⁷⁷ „La vialidad comienza a jugar un papel cada vez más preponderante, cada vez más esencial, hasta llegar a ser casi el aspecto más característico, visible, significativo de la intervención pública en función del urbanismo. Las grandes Autopistas, los distribuidores, los puentes de varios niveles, pasan a ser el Urbanismo: el urbanismo en plan de satisfacer la supuesta necesidad principal: circular, rápida e individualmente.“

Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. *Caracas a través de su Arquitectura*. Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969. S.506

¹⁷⁸ Feldtkeller, Andreas. *Die zweckentfremdete Stadt*. Campus Verlag. Frankfurt am Main. 1994. S.22

¹⁷⁹ Curdes, Gerhard. *Stadtstrukturelles Entwerfen*. Kohlhammer. Stuttgart. 1995. S.111

Die Autobahnen sind geschlossene Hochgeschwindigkeitstrassen. Die Zufahrten zur Autobahn sind zahlenmäßig stark beschränkt und relativ weit voneinander entfernt, während die Zufahrten zu einer Hauptstraße, der nächst kleineren Verkehrsweghierarchie, durch die Größe der Baublöcke bestimmt wird. Vergleicht man eine Autobahn nach diesen physischen Eigenschaften mit einer Hauptstraße, dann wird offensichtlich, dass eine Autobahn kein städtischer Verkehrsträger sein kann, sondern nur ein peripherer, regionaler oder überregionaler Verkehrsträger.

Eine Hauptstraße ist mit dem gesamten Strukturnetz der Stadt verbunden, während eine Autobahn einen isolierten Verkehrsträger darstellt, der keine Verbindung mit der Stadtstruktur eingeht. Die Eigenschaften einer Autobahn decken sich nicht mit den Eigenschaften einer Stadt; die physischen Dimensionen sowie die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer einer Autobahn gehen nicht auf den Maßstab des menschlichen Lebens in der Stadt ein. Deshalb behaupte ich, dass die Autobahnen nicht als natürliches Element des städtischen Straßennetzes in die Stadtstruktur integriert werden können.

Im wissenschaftlichen Fachgebiet des Transports gibt es bereits eine Diskussion über die Kategorisierung des Stadtverkehrs, in der umstritten ist, ob die Autobahnen zur gleichen Kategorie des Stadtverkehrs zählen, wie die Hauptstraßen, Straßen und Wege, da sie hinsichtlich der Geschwindigkeit, der Integration in die Stadtstruktur und der Permeabilität andere physische Eigenschaften aufweisen.

6.1 DIE STADT DER FLÜSSE

In diesem Kapitel beschreibe ich die räumliche Trennung der Stadt durch die Autobahnen, die große sichtbare Grenzlinien zwischen den Gebieten darstellen, die sie voneinander abtrennen. Durch die Analyse bestimmter Beispiele erläutere ich den Charakter der von den Autobahnen verursachten Diskontinuität sowie deren Bedeutung im Funktionieren und in der Entwicklung der Stadt. Dafür beschreibe ich jede Autobahn separat, um alle möglichen Diskontinuitäten aufzeigen zu können.

Im Kapitel 3 des ersten Teils habe ich die Entstehung und den heutigen Zustand der Autobahnen von Caracas beschrieben. In diesem Kapitel untersuche ich die Autobahnen als physische Grenzlinien.

Alle fünf Autobahnen, die Caracas durchqueren, verbinden die Stadt mit ihrer Umgebung, was bedeutet, dass alle Autobahnen den gesamten Verkehr der Umgebung direkt in die Stadt transportieren und damit ein sehr hohes Verkehrsaufkommen verursachen.

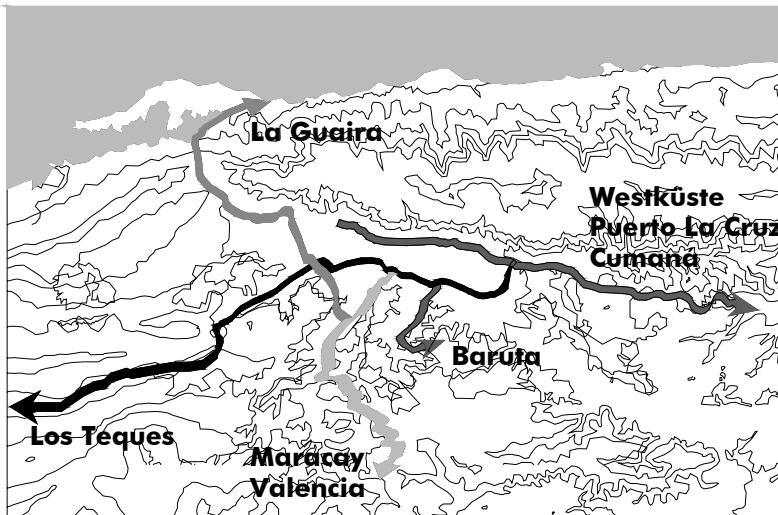


Abbildung 114
Die Autobahnen der Region Caracas

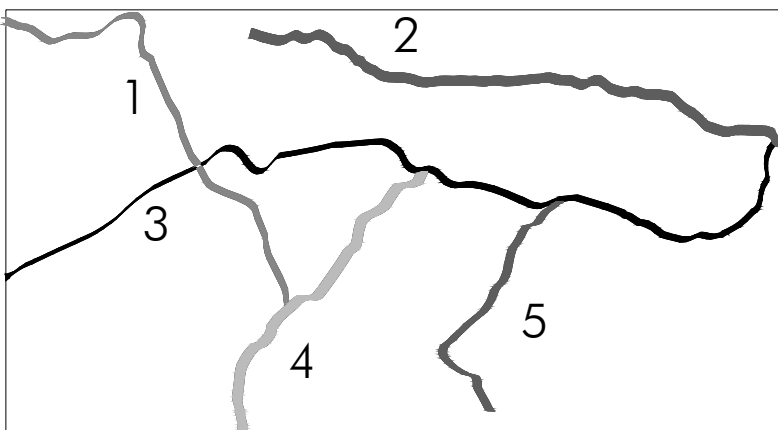


Abbildung 115
Die Autobahnen der Stadt Caracas

1. Caracas- La Guaira,
2. Avenida Boyacá (Cota Mil),
3. Francisco Fajardo,
4. Valle- Coche und
5. Caracas-Baruta (Autopista del Este)

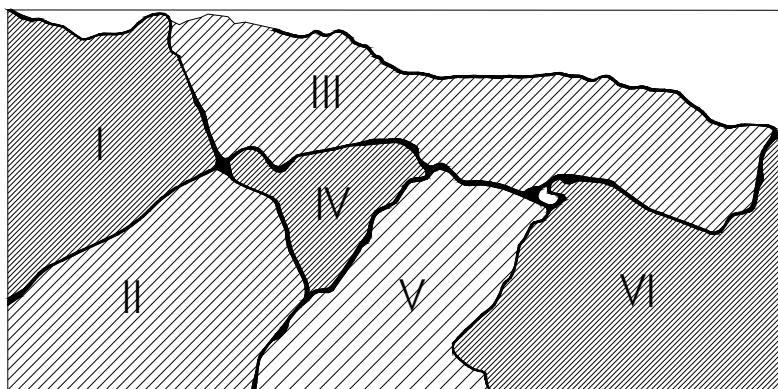


Abbildung 116
Durch Autobahnen getrennte Gebiete
Die Gebiete I bis VI stellen keine räumlichen Einheiten dar. Die Kommunikation innerhalb jedes Gebietes wird durch die Straßen realisiert, während die Kommunikation der Gebiete miteinander durch die Autobahnen realisiert wird.

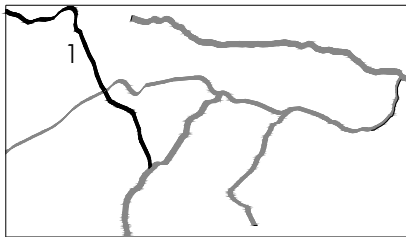


Abbildung 117
Die Autobahn Caracas- La Guaira

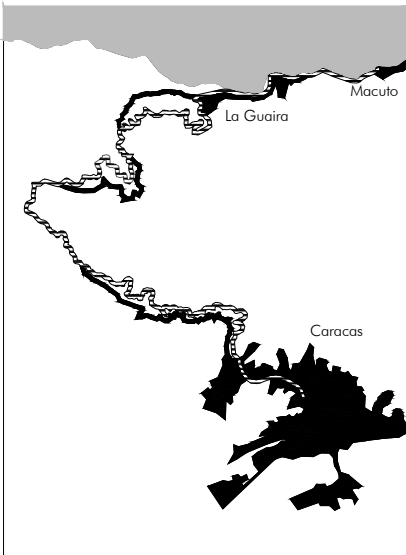


Abbildung 118
Die ehemalige Bahnlinie (Schraffur) und die Landstraße (schwarz) Caracas- La Guaira

Trotz der großzügigen Dimensionen und des guten Zustandes der Autobahnen von Caracas kommt es täglich zu gewaltigen Verkehrsstaus¹⁸⁰, da die Tendenz der Bevölkerung unvermindert anhält, das private Auto für die Bewegung in der Stadt zu nutzen. Das Auto stellt in Caracas das wichtigste Verkehrsmittel dar. Dabei beträgt die Anzahl der Passagiere nach Schätzungen nur 1,2 pro Automobil¹⁸¹, was zu einer hohen Flächenbelegung des Straßenraums führt, aber nur wenige Menschen transportiert und damit höchst uneffizient ist¹⁸².

Räumlich stellen die Autobahnen in Caracas physische Grenzen zwischen den Gebieten dar. Diese Gebiete sind nicht unbedingt räumliche Einheiten, das Gebiet V (Abbildung 116) wird beispielsweise durch die Topographie in zwei Gebiete geteilt, die voneinander unabhängige geographische Einheiten darstellen.

Die Kommunikation zwischen den verschiedenen Gebieten ist ohne Auto kaum möglich, was das Verkehrssystem zusätzlich belastet. Der Nutzen der Autobahnen in Caracas ist wenig effektiv: Sie stellen keine peripheren, sondern lokale Verkehrsträger dar und sind damit keine alternativen Wegverbindungen, sondern oft die einzigen Verbindungen zwischen den verschiedenen Teilen der Stadt.

Jede Autobahn besitzt ihre eigene Entstehungsgeschichte und Auswirkung auf die Stadtstruktur. Deshalb analysiere ich in den folgenden Abschnitten jede der fünf Autobahnen separat, um deren Beziehungen und Einflüsse auf ihre Umgebung zu untersuchen. Nach der Analyse der Autobahnen untersuche ich die verschiedenen physischen Diskontinuitäten, die die Autobahnen verursachen.

1 Die Autobahn Caracas– La Guaira

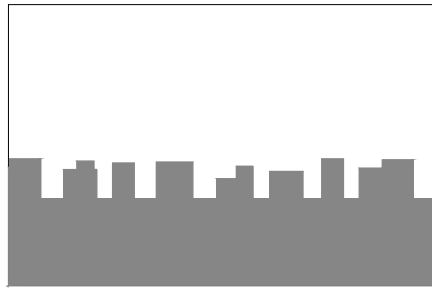
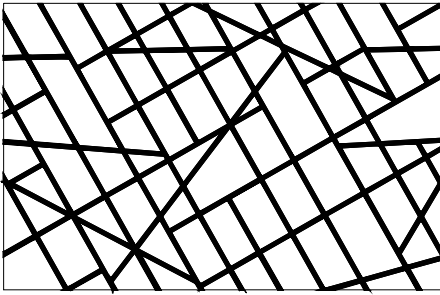
Die Nähe zum Meer war der ausschlaggebende Grund für die Wahl des Ortes, an dem die Hauptstadt Venezuelas gegründet wurde. Diese Nähe ist jedoch relativ, da das westliche Ende von Caracas ungefähr 45 km von der Küste entfernt liegt. Auch besteht ein Höhenunterschied von ca. 900 Metern, der auf dem bergigen und früher schwer passierbaren Weg von der Hafenstadt La Guaira nach Caracas überwunden werden musste.

Diese Strecke wurde früher mit verschiedenen kleinen Wegen und dem Bau einer Eisenbahnlinie überbrückt, die den einzigen Waren- und Personentransportweg zwischen dem Hafen La Guaira, welcher noch heute eine wichtige Rolle in der Wirtschaft des Landes spielt, und der Hauptstadt Caracas darstellten.

¹⁸⁰ Die Abhängigkeit vom Automobil hat fatale ökologische Auswirkungen: Die Luftverschmutzung im Stadtzentrum ist unerträglich, die Bevölkerung kämpft täglich mit dem Stau, der Nervosität, Allergien, Kopfschmerzen und andere Krankheiten hervorbringt.

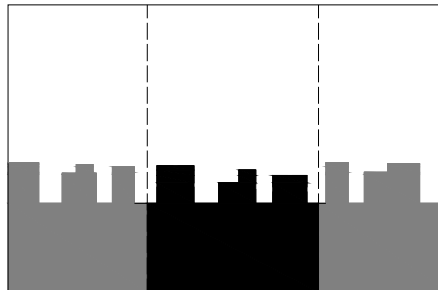
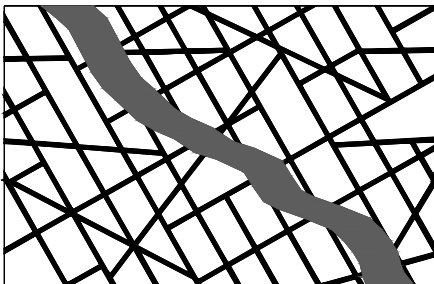
¹⁸¹ Die Zahl wurde auf Grund von Beobachtungen vor Ort geschätzt.

¹⁸² Ein Autobus kann bis zu 80 Menschen transportieren und nimmt die Fläche von drei oder vier Autos ein, die selbst nur bis zu 15 Menschen transportieren können. Die Autos besetzen mehr Straßenraum, als alle anderen öffentlichen Verkehrsmittel.



Abbildungen 119 und 120

Das bestehende städtische Netz stellte ein Kontinuum dar. Der Stadtteil Catia, der vom Bau der Autobahn Caracas- La Guaira betroffen wurde, war damals ein geschlossener Stadtteil. Die Bewohner der Häuser, die dem Bau weichen mussten, wurden von der Regierung enteignet. Manche der Bewohner wurden in neuen Stadtteilen in Catia untergebracht, andere mussten ihre neue Wohnung selbst errichten, was zum Anwachsen der Armutsviertel beitrug.



Abbildungen 121 und 122

Der Stadtteil Catia wurde durch den Bau der neuen Autobahn in zwei Gebiete geteilt, die physisch voneinander abgetrennt sind und nicht miteinander kommunizieren können.

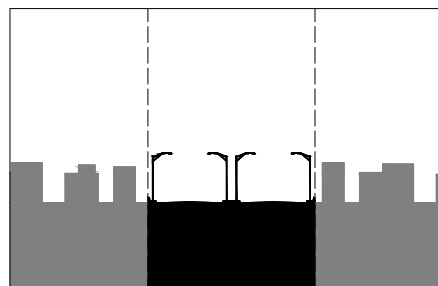
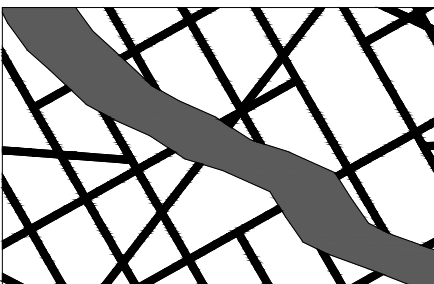


Abbildung 123 und 124

Catia besteht heute aus zwei Stadtteilen: Catia Nord und Catia Süd



Die Autobahn Caracas- La Guaira wurde im Jahr 1955 als direkte Schnellverbindung von der Küste zur Hauptstadt gebaut. Die neue Verkehrsstrasse orientierte sich am Verlauf des früheren, alten Weges, der auf Grund des bergigen Geländes schwer befahrbar ist und heute kaum noch genutzt wird. Der Bau der Autobahn war sehr aufwendig, da Brücken und Tunnel errichtet werden mussten, um den Weg durch die gebirgige Küstenkordillere zu bahnen. Heute stellt sie die einzige Verkehrsverbindung zwischen Caracas und der Küste dar.

Der Bau der Autobahn Caracas- La Guaira war ein großer Schritt für die Entwicklung der Hauptstadt des Landes und der Küstenstadt La Guaira, deren Hafen zunehmend an Bedeutung gewann und die sich zu einer Trabantenstadt von Caracas entwickelte. Auf der Autobahn wurden alle Lebensmittel und Güter von der Küste zur Hauptstadt transportiert.



Der Pendler- und Warentransport stellt täglich einen hohen Verkehrsfluss zwischen Caracas und La Guaira dar, der an den Wochenenden durch die Ausflüge der Caraqueños verstärkt wird, die zu ihren Ferienwohnungen oder zum Strand fahren. Nach der Naturkatastrophe im Dezember 2000, bei der starke Regenfälle zum Abrutschen riesiger Schlammlawinen führten und große Teile der Küstenstädte zerstörten, hat das Verkehrsaufkommen der Autobahn stark abgenommen, da viele Einwohner die zerstörten Häuser verließen.

Der Bau der Autobahn stellte auch eine der aggressivsten Stadtveränderungen dar, da sie ein altes existierendes Stadtquartier in zwei Teile zerschneid und damit bedeutende soziale Veränderungen brachte. Der Stadtteil Catia wurde in Nord und Süd geteilt, was die Umsiedlung vieler Bewohner erforderte (siehe Abbildungen 119 bis 124).

Die Einwohner der vom Streckenverlauf betroffenen Gebäude wurden enteignet, vertrieben oder in neuen Wohnsiedlungen untergebracht. Da die neuen Wohnungen nicht ausreichten, konnten nicht alle Einwohner mit Wohnraum versorgt werden. Einige gingen zurück auf das Land, die Mehrheit jedoch entschied sich, in der Stadt zu bleiben und errichtete einfache Häuser in der Peripherie des Stadtviertels. So entstanden große Gebiete mit informellen Siedlungen, von denen sich manche im Laufe der Zeit konsolidiert haben.



Abbildung 127

Autobahn Caracas- La Guaira

Die Autobahnen stellen eine Quelle für die Entstehung informeller Siedlungen dar, da sie den Anschluss an das Verkehrsnetz ermöglichen sowie Elektrizität, Licht und Wasser zur Verfügung stellen, da entlang der Autobahnen große Versorgungsstrassen verlaufen.

Der Streckenverlauf der Autobahn stellte ein attraktives Gebiet für den Bau spontaner Wohnsiedlungen dar, da die entlang der Autobahn verlaufenden Versorgungsstrassen ideale Voraussetzungen schufen (siehe Abbildung 127). Die Bedürftigen fanden an den Seiten der frisch gebauten Autobahn riesige freie Flächen, die leicht illegal angeeignet werden konnten. So hat die Autobahn Caracas- La Guaira zum Wachstum der Stadt beigetragen und zur Verdichtung der Peripherie geführt.

2 Die Avenida Boyacá (Cota Mil)

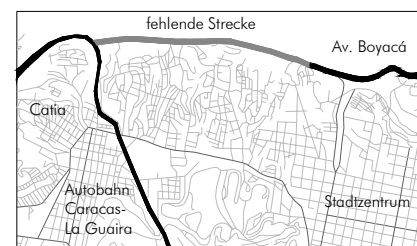
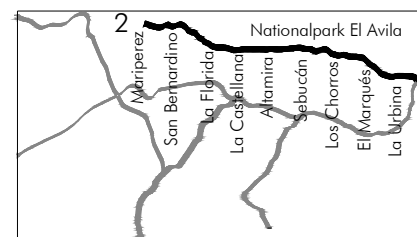
"Caracas is distinguished by the powerful contrasts in form and scale. In the valley, the towers and slabs of the postwar boom establish the city as a modern metropolis."¹⁸³

Ist Caracas eine Bühne der Kontraste, so vertieft die Avenida Boyacá den Kontrast zwischen der Stadt und der Natur. Sie stellt die südliche Grenze des Nationalparks El Avila dar und ist dabei: „a scenic parkway along the edge of the Avila“¹⁸⁴ (siehe Abbildung 131). Jeden Sonntagvormittag wird die Avenida Boyacá für den Autoverkehr gesperrt, was Gelegenheit bietet, ihren theatralischen Charakter zu genießen.

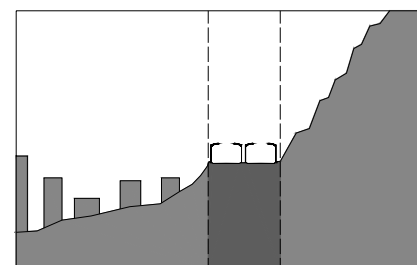
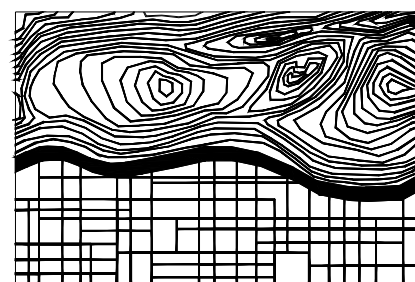
Als Verkehrsträger verbindet die Avenida Boyacá die nordöstlichen Stadtteile, insbesondere um Petare, mit dem Stadtzentrum. Sie stellt gemeinsam mit der Autobahn Francisco Fajardo einen Verkehrsträger für den zentralen Bereich der Stadt dar.

Die Avenida Boyacá ist nicht ausreichend mit dem Straßennetz der Stadt verbunden, da ihr letzter Streckenabschnitt im Nordwesten der Stadt nie fertig gestellt wurde, um sie mit dem Stadtteil Catia zu verbinden. Daher spielt die Avenida Boyacá nur eine sekundäre Rolle im gesamten Straßennetz von Caracas (siehe Abbildung 129).

Obwohl die Avenida Boyacá eine räumliche Trennung bewirkt, wird diese nicht durch die Autobahn selbst, sondern durch die topographischen Eigenschaften des Ortes erzeugt und durch das gesetzliche Bauverbot im Nationalpark verstärkt. Der Nationalpark El Avila stellt eine natürliche Grenze für das Wachstum der Stadt dar, wobei die Avenida Boyacá die Materialisierung dieser bereits bestehenden Grenze darstellt. Die Grenz Wirkung des Nationalparks kann im Gebiet der fehlenden Strecke beobachtet werden.



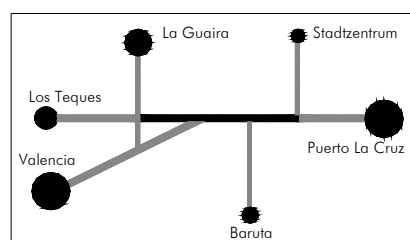
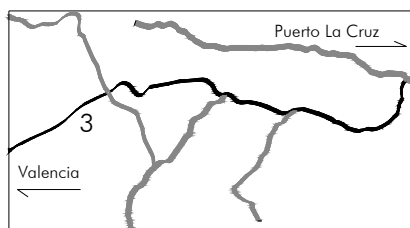
Abbildungen 128 und 129
Die Avenida Boyacá (Cota Mil)



Abbildungen 130 und 131
Die Avenida Boyacá und der Nationalpark El Avila

¹⁸³ Banin, Anat & Petra Kempf in: *Caracas: New Urbanisms*. Columbia books of Architecture: studio works 5 / MSAUD New Urbanisms 2. Caracas 1998. S.68

¹⁸⁴ Ib.



Abbildungen 132 und 133
Die Autobahn Francisco Fajardo

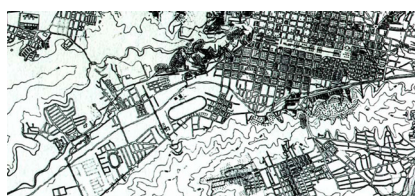


Abbildung 134
Das Stadtzentrum vor dem Bau der
Autobahn Francisco Fajardo



Abbildung 135
Aktuelles Luftbild des Stadtzentrums mit der
Autobahn Francisco Fajardo
Die AFF trägt zur Entstehung der
städtischen Diskontinuitäten bei, indem sie
die Kommunikation zwischen dem Norden
und dem Süden behindert und die
Orientierung der Stadtstruktur in Richtung
Westen verstärkt.

3 Die Autobahn Francisco Fajardo

Die Autobahn Francisco Fajardo (AFF) stellt den bedeutendsten Verkehrsträger der Stadt dar. Sie durchquert die Stadt von West nach Ost und verbindet die Ostautobahn, Autopista de Oriente, die von Caracas in den östlichen Landesteil führt, mit der Autobahn Caracas- Valencia, die in den westlichen Landesteil führt. Somit bildet die Autobahn Francisco Fajardo ein wichtiges Verbindungselement für die westöstliche Kommunikation des Landes.

Die AFF stellt das Rückgrat des gesamten Straßennetzes der Stadt dar (siehe Abbildung 133), da sie alle anderen Autobahnen miteinander verbindet.

Aus diesen Gründen spielt die Autobahn Francisco Fajardo sowohl im städtischen als auch im überregionalen Verkehr des Landes eine wichtige Rolle. Caracas wird vom gesamten westöstlichen Transitverkehr des nördlichen Landesteils durchquert, was zu einer erheblichen Verkehrsüberlastung führt, die sich in täglichen Staus artikuliert.

Der Fluss El Guaire bildete historisch gesehen die südliche Grenze der Stadt¹⁸⁵, die Caracas in Nord und Süd teilte. Der Verlauf des Flusses stellte die physische Referenz für den Bau der AFF dar, womit der Bau der neuen Autobahn weniger aggressiv war, da er die bereits existierende Grenze verstärkte.

Die AFF stellt daher keine neue Trennung in der Stadt dar, sondern manifestierte eine natürliche Grenze und wandelte diese in eine städtische Diskontinuität um, in eine räumliche Trennung der Stadt, die nicht mehr zu durchqueren ist.

Die AFF verstärkt die natürliche Orientierung der Stadt, die in westöstlicher Richtung verläuft. Die wichtigen Hauptstraßen Francisco de Miranda, die Chacaito mit Petare verbindet, Romulo Gallegos, die Avenida Bolivar, die Avenida Libertador, die Avenida Boyacá sowie die Hauptlinie der Metro verlaufen in westöstlicher Richtung.

Die AFF erschwert jedoch die Kommunikation zwischen Nord und Süd, da sie zusammen mit dem Fluss eine starke räumliche Trennung verursacht.

¹⁸⁵ Siehe Teil I, Kapitel 1: Geographie.



Abbildung 136

Das östlich gelegene Verkehrskreuz der Autobahnen Avenida Boyacá, Ost-Autobahn und Francisco Fajardo

Die Autobahn Francisco Fajardo trennt die sozialräumlich extrem verschiedenen Stadtteile La Urbina und Petare.



Abbildung 137

Die Autobahn Francisco Fajardo: Der Abschnitt Plaza Venezuela– El Rosal

Die Autobahn Francisco Fajardo trennt den Stadtteil Bello Monte in Nord und Süd, die räumlich nicht miteinander kommunizieren können, obwohl sie den gleichen Namen tragen.

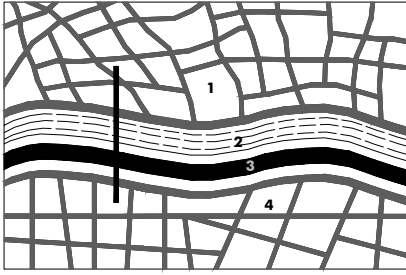


Abbildung 138

Die räumlichen Elemente der Diskontinuität:

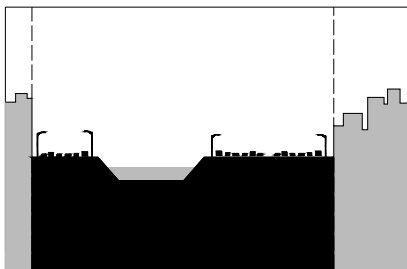
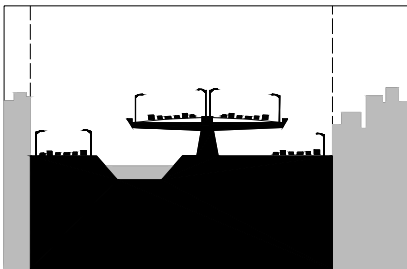
1. Das nördliche städtische Netz
2. Die Autobahn Francisco Fajardo
3. Der Fluss El Guaire
4. Das südliche städtische Netz

Im Vergleich zur physischen Trennung des Flusses Guaire oder zur Verstärkung der Ost-West Orientierung durch die verschiedenen Hauptstraßen, spielt die Autobahn eine viel dramatischere Rolle. Eine fußläufige Kommunikation zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen ist auf Grund der Präsenz der Autobahn praktisch unmöglich. Das Bestehen der Autobahn erfordert die Nutzung des Automobils, um von Nord nach Süd zu gelangen, was noch mehr Autoverkehr und Staus verursacht.

Die AFF schafft räumlich interessante Situationen. Auf ihrem langen Streckenverlauf passt sie sich an die unterschiedlichen Bedingungen des Ortes an: Sie verläuft ebenerdig oder wird zur Brücke, folgt aber immer dem Verlauf des Guaire. Die dabei entstandenen interessanten Resträume entlang des Streckenverlaufes werfen die Frage nach möglichen Nutzungen dieses räumlichen Typus auf.

Im ersten Kapitel des zweiten Teils habe ich behauptet, dass die informellen Siedlungen im Westen besser in die formelle Stadtstruktur integriert sind, als im Osten. Das beste Beispiel dafür ist die trennende Wirkung der AFF entlang der Strecke Petare- La Urbina.

„Es ist ein Merkmal unseres Städtebaus, dass er die Unterschiede zwischen Menschen verstellt, ausgehend von der Annahme, diese Unterschiede würden vor allem als gegenseitige Bedrohung und nicht als gegenseitige Anregung empfunden. Deshalb schaffen wir in der städtischen Sphäre nichts sagende, neutralisierende Räume, Räume die die Bedrohung durch sozialen Kontakt ausschalten: Straßenfronten aus Spiegelglas, Autobahnen, die arme Stadtviertel vom Rest der Stadt abtrennen, Siedlungen, die nur als Schlafstädte taugen.“¹⁸⁶



Abbildungen 139 und 140

Schematischer Querschnitt der Autobahn Francisco Fajardo

Die AFF umreißt die größte informelle Siedlung der Stadt, Petare. Ihre trennende Wirkung stellt ein gutes Beispiel für die Beschreibung Sennetts über die Realisierung und Gestaltung der Marginalität dar. Die AFF bildet zusammen mit der Ost-Autobahn einen Rand, eine Grenzlinie, auf deren Seiten jeweils eine „andere“ Stadt wächst (siehe Abbildung 136). Daher kann man behaupten, dass die AFF nicht nur eine physische Trennung darstellt, sondern auch eine sozialräumliche Grenze zwischen der Marginalität und der formellen Stadt bildet; eine Grenze zwischen Außen und Innen.

Die Stadtteile, die an Petare angrenzen, wie La Urbina im Westen und Terrazas del Avila im Norden, sind Wohnsiedlungen der Mittel- und oberen Mittelschicht, die meist in Hochhäusern mit Apartmentwohnungen leben. In Petare dagegen leben die untersten sozialen Bevölkerungsgruppen unter ärmsten Bedingungen. Deshalb ist die Trennung, welche die AFF markiert, so dramatisch und kontrastierend.

¹⁸⁶ Sennett, Richard. *Civitas. Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds*. S. Fischer. Frankfurt am Main. 1991

4 Die Autobahn Valle- Coche

Die Autobahn Valle- Coche (AVC) beginnt an der Plaza Venezuela. Sie verbindet Caracas mit Valencia, der Hauptstadt des Bundesstaates Carabobo, und führt dabei über Maracay, der Hauptstadt des Bundesstaates Aragua und ehemaligen Hauptstadt während der Regierungszeit des Generals Juan Vicente Gomez.

Die AVC durchquert das südlich gelegene Tal El Valle in nordsüdlicher Richtung und teilt dabei einige Stadtteile in Nord und Süd, wie beispielsweise San Agustín. Die Stadtteile entlang der AVC sind von riesigen informellen Siedlungen umgeben, deren Entstehung und rasches Wachstum durch den Bau der AVC beschleunigt wurden.

Bemerkenswert ist dabei die Form des Wachstums der Stadtteile entlang der AVC. Die Stadtteile wuchsen ausgehend von der früheren Bundesstrasse in die Richtung der umliegenden Berge (siehe Abbildungen 147 und 148). Die formelle Stadtstruktur hat sich dabei nicht viel weiter entwickelt, aber die umliegenden Berghänge wurden von informellen Siedlungen eingenommen.

Der Bau der AVC traf mit dem wirtschaftlichen Aufschwung des Erdölbooms zusammen. Die Entstehung dieser informellen Siedlungen ist somit auf das rasche Wachstum und die städtebaulichen Erweiterungen zurückzuführen. Die Enteignung bestimmter Gebiete für den Bau der Autobahnen, das rasche ökonomische Wachstum sowie die große Bevölkerungszuwanderung führten zur Entstehung der Barrios.

Städtebaulich stellt die AVC eine Hauptentwicklungssachse, eine „main street“ dar, von der das städtische Wachstum ausgeht und sich in die umliegende Landschaft ausdehnt. Die folgende Autobahnstrecke, Caracas- Baruta, stellt ein gegenteiliges Beispiel dar.

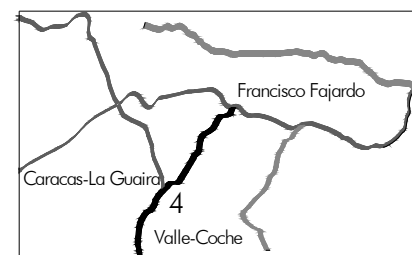
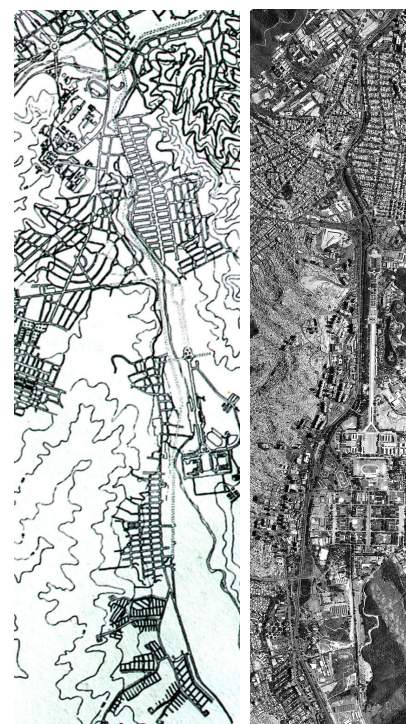


Abbildung 141
Die Autobahn Valle- Coche



Abbildungen 142 und 143
Die Autobahn Valle- Coche im Jahr 1936
und im Jahr 1994

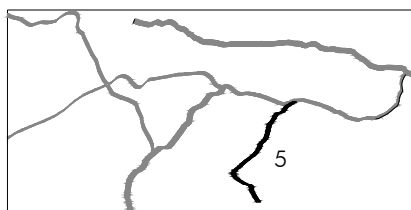


Abbildung 144
Die Autobahn Caracas-Baruta



Abbildungen 145 und 146
Die Strecke Caracas- Baruta im Jahr 1954
(oben) und im Jahr 1994 (unten)

5 Die Autobahn Caracas- Baruta

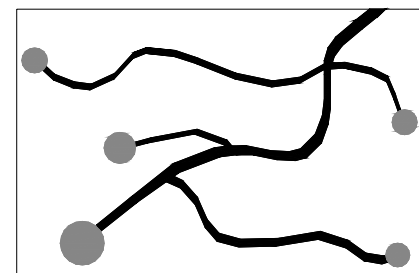
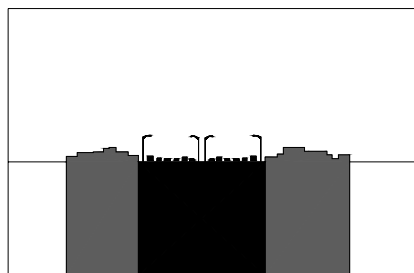
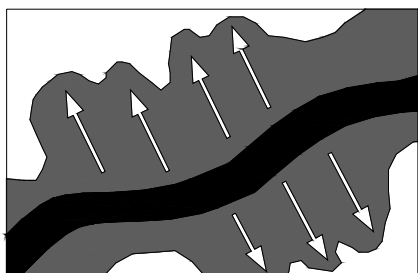
Die Autobahn Caracas- Baruta (ACB) verbindet Caracas über die Autobahn Francisco Fajardo mit der Stadt Baruta. Im Jahr 1955 errichtet, stellt die ACB wie die Avenida Boyacá keinen überregionalen Verkehrsträger dar, da sie Caracas nur mit dem Umland verbindet. Baruta gehörte früher nicht zum Stadtbereich von Caracas und war als peripheres Dorf von geringer Bedeutung.

So bestand das Ziel zur Errichtung der ACB nicht in der Anbindung von Baruta, sondern im Anschluss der angrenzenden Stadtteile an die Hauptstadt. Das Ende der ACB befindet sich in La Trinidad- Baruta, einem relativ kleinen Industriegebiet, dass den Bau eines solchen Verkehrsträgers nicht gelohnt hätte. Den größten Anteil der Verkehrsteilnehmer der ACB stellen nicht die Transportfahrzeuge dar, die zum Industriegebiet von La Trinidad fahren, sondern die Menschen, die entlang der Autobahn leben und täglich in die Stadt pendeln, um dort zu arbeiten.

Die Erweiterung der Stadt nach Süden erforderte den Bau einer großen Erschließungsstrasse, der die wachsenden Stadtteile mit dem Rest der Stadt verbinden sollte. Wie ich im vorangegangenen Kapitel erläutert habe, besteht zwischen dem Westen und dem Osten der Stadt ein wesentlicher Unterschied im Städtebau, der im Westen durch die Initiativen der Regierung und im Osten durch die privaten Investoren entwickelt wird. Die ACB stellt dabei den städtebaulichen Beitrag des Staates dar.

Da die Bauparzellen entlang der neuen Autobahn zum Verkauf und damit zur städtebaulichen Entwicklung zur Verfügung standen, kam es nicht zur Besetzung und zum Wachstum von informellen Siedlungen in den südöstlichen Stadtteilen. Aus diesem Grund stellte die ACB keinen Attraktor für den Bau von Ranchos dar.

Die ACB wurde nicht als Verbindungselement zwischen zwei Punkten gedacht, sondern als ein Mittel zur städtebaulichen Entwicklung und Urbanisierung des Südens und Ostens von Caracas. In diesem Sinn ist der Bau der ACB ein Sonderfall, da er nicht nur ein Kommunikationsmittel, sondern ein Planungsinstrument darstellte.



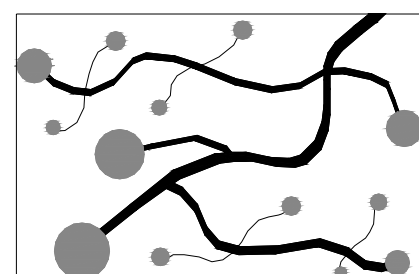
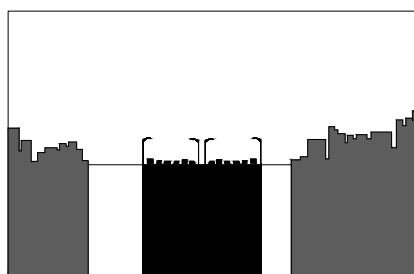
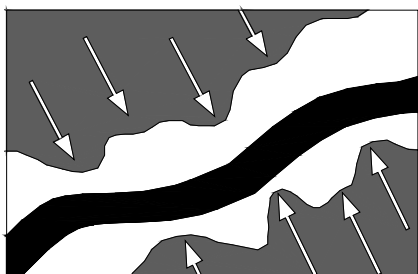
Abbildungen 147 und 148

Die Autobahn als Attraktor des städtischen Wachstums

Die Autobahn Valle- Coche zog ein longitudinales Wachstum an, das von der Autobahn ausging. Die angrenzenden Stadtteile wuchsen dabei von der Autobahn im Tal bis zu den angrenzenden Bergen. Die formelle Stadtstruktur dehnte sich nicht weiter aus, sondern wurde durch das Entstehen informeller Siedlungen verdichtet. Es scheint, dass die Autobahn einen Attraktor des informellen Wachstums darstellte.

Abbildung 151

Die Stadtteile wurden als Punkte gedacht, die sich langsam ausdehnen würden. Diese Idee entstammt dem Plan Rotival (siehe Teil I, Kapitel 2.2.2: Der Plan Rotival). Die ACB stellte die „Wirbelsäule“ des Straßennetzes und der städtischen Struktur dar.



Abbildungen 149 und 150

Die Autobahn als Grenze des Wachstums

Die Autobahn Caracas- Baruta stellte eine Grenze für das Wachstum der formellen Siedlungen im Südosten der Stadt dar.

Abbildung 152

Die Punkte wuchsen und führten zur Entstehung neuer kleiner „Verzweigungen“ im Straßennetz.

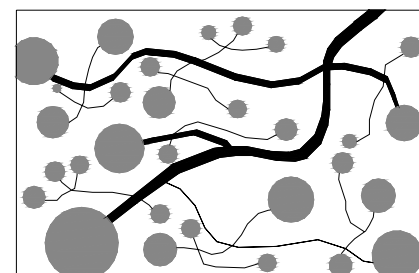


Abbildung 153

Einige Gebiete, die vorher getrennt waren, wuchsen zusammen. Das Straßennetz der südöstlichen Stadtteile wurde immer dichter und komplexer, aber die ursprüngliche städtische Struktur blieb erhalten.

6.2 DIE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG

Die Konzipierung der Stadt als ein durch Autobahnen regiertes Straßennetz ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Am Anfang meiner Dissertation habe ich behauptet, dass die Stadt ein Ausdruck der Kultur ihrer Einwohner ist, wobei die Stadt die Realisierung der Geschichte darstellt. Aus diesem Grund ist das Bild der Stadt die Konsequenz eines Prozesses, der aus ökonomischen, gesellschaftlichen, politischen sowie äußeren Komponenten gestaltet wird.

Die Gestaltung des Straßennetzes von Caracas ist hierfür ein perfektes Beispiel, da es nicht nur eine physische Veränderung oder Erweiterung darstellt, sondern die Realisierung einer Idee, einer Entscheidung, die aus verschiedenen Gründen getroffen wurde.

Im Kapitel „Raumordnung“ des ersten Teils habe ich die Entwicklung des Städtebaus in Caracas erklärt. Nach einer langen Geschichte des europäischen Einflusses im Städtebau begann mit der Entdeckung des Erdöls ein Zeitraum des amerikanischen Einflusses, der in verschiedenen Lebensbereichen zu spüren ist.

Nach der Entdeckung des Erdöls in Venezuela begann ein systematischer Einfluss amerikanischer Kultur, da viele Spezialisten in den Vereinigten Staaten ausgebildet wurden oder von dort nach Venezuela kamen. Das Erdöl wurde zu der Zeit durch amerikanische Firmen abgebaut - erst im Jahr 1974 wurde die venezolanische Erdölindustrie verstaatlicht.

Die amerikanischen und venezolanischen Erdölarbeiter lebten direkt neben den Lagerstätten und hatten somit kaum oder gar keinen Kontakt zum städtischen Leben. Daher spielte diese punktuelle Einwanderung keine besondere Rolle im gesellschaftlichen Leben.

Im Vergleich dazu spielte die Auswanderung von Venezolanern in die Vereinigten Staaten eine wichtigere Rolle. Die blühende Erdölindustrie bot den jungen venezolanischen Fachleuten, die am wirtschaftlichen Aufschwung teilhaben wollten, neue attraktive Arbeitsgebiete. Da es in Venezuela damals kein Fachstudium für die Erdölindustrie gab, wurde Amerika ein beliebtes Ziel für die venezolanischen Professionellen.

Die Ausbildungsmöglichkeiten in den Vereinigten Staaten wurden meist von gut ausgebildeten Venezolanern genutzt, die kein Interesse daran hatten, in Amerika zu bleiben, sondern nach dem Studium nach Venezuela zurückkamen, wo sie hervorragende Arbeitsmöglichkeiten fanden. Bei ihrer Rückkehr brachten sie die Erinnerungen und kulturellen Einflüsse des Landes mit, in dem sie gelebt und studiert hatten.

Die Präsenz der amerikanischen Firmen und die wachsenden Interessen des amerikanischen Staates brachten die Bilder der modernen amerikanischen Gesellschaft nach Venezuela. Amerika wurde zum wichtigsten politischen und ökonomischen Partner Venezuelas, wobei Venezuela zum zweiten Mal „erobert“ wurde.¹⁸⁷ Die erneute Kolonisierung war friedlich; anhand von Propaganda und ungleichen Verträgen wurden die lateinamerikanische Ökonomie, Politik und Gesellschaft neu erobert, welche stolz auf die Entwicklung und Modernisierung ihrer Länder waren.

Der „american way of life“ verbreitete sich in der venezolanischen Gesellschaft; er war das Instrument einer kontinuierlichen Indoktrinierung in allen Bereichen des sozialen Lebens, wie der Mode, den Lebensgewohnheiten, der Art und Weise des Wohnens und des Denkens. So stellte der amerikanische Einfluss auf den Städtebau Venezuelas keine reine Modellkopie dar, sondern eine tiefe, gesellschaftliche Veränderung, die sich im Städtebau widerspiegelte (siehe auch Teil I, Kapitel: 2.2 Die Stadt des Erdölbooms).

Der amerikanische Einfluss beschränkte sich dabei nicht nur auf Wirtschaft und Politik. Er änderte die Idiosynkrasie Venezuelas und erzeugte eine neue kulturelle Identität, die vor allem in der Oberschicht spürbar ist, welche durch Arbeit, Musik, Reisen und Television mehr Kontakt zum amerikanischen Lebensstil hat.

Im Zuge dieser gesellschaftlichen Veränderungen bildeten sich die Vorstellungen über die venezolanischen Städte der Zukunft und die neuen Ideen der Modernität heraus. Das Erdöl hatte die Entwicklung gebracht und verkörperte die Modernität schlechthin; die Hauptstadt des Erdöllandes sollte die Realisierung dieser Modernität darstellen. Die alten europäischen Städte stellten die Antithese dieser Modernität dar, sie repräsentierten die Vergangenheit, mit der man brechen wollte. Die Zukunft lag in den Begriffen Bewegung und Geschwindigkeit und das Erdöl war der notwendige Brennstoff, um den Motor der Entwicklung zu bewegen.

Während die Aufzüge die alten und unangenehmen Treppen in den modernen Hochhäusern ablösten, ersetzten die schnellen Autobahnen die alten Hauptstraßen; die Technik war bereits angekommen und würde alle Ebenen der Gesellschaft erreichen.

Die Autobahnen waren als städtischer Verkehrsträger nicht nur Teil eines städtebaulichen Konzeptes, sie gehörten zu einer gesamten Kultur, die sich in der physischen Stadtstruktur widerspiegelte.

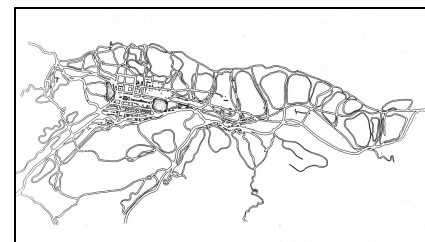
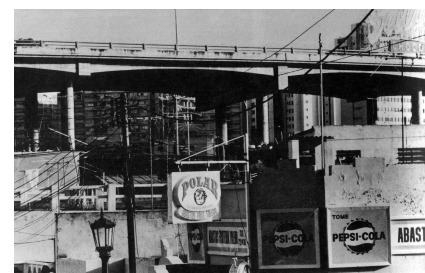


Abbildung 154

Der Plan Rotival

Der Plan Rotival schlug einen detaillierten Plan für das Stadtzentrum vor, während die anderen Subzentren ungeplant blieben. Es gab keine Vorschläge für ihre Gestaltung; nur die Bodennutzung, die demographische Entwicklung und das städtische Wachstum wurden berücksichtigt.



Abbildungen 155 und 156

Die Autobahn Francisco Fajardo

¹⁸⁷ Damals begann eine wechselseitige Beziehung der Abhängigkeit zwischen Venezuela und den U.S.A., in der Amerika die Rolle der spanischen Kolonie ersetzte. Diese „Kolonisierung“ bezog sich dabei nicht nur auf den Neokolonialismus in Lateinamerika, sie war Ausdruck der Hegemonie eines großen Landes gegenüber einem kleinen Land.

Nach Jahrhunderten europäischer Herrschaft begann im 20. Jahrhundert ein Zeitraum neuer kultureller, politischer und ökonomischer Einflüsse. Der Plan Rotival stellte eine intellektuelle Brücke des Städtebaus zwischen diesen beiden Zeiträumen dar (siehe 2.2.2 Der Plan Rotival). Der Plan hielt am Boulevard als Symbol des Stadtzentrums fest; das romantische Bild der baumbestandenen Alleen mit kontinuierlichen Fassaden voller Büros, Geschäften und Cafés sind die letzte Reminiszenz an den europäischen Einfluss im Städtebau.

Für die Peripherie¹⁸⁸ plante Rotival verschiedene Nutzungsbereiche, die durch Hauptstraßen miteinander verbunden werden sollten. Die Autobahnen waren nicht Teil seiner Planung - in keiner Zeichnung Rotivals war eine Anregung für den Bau zukünftiger Autobahnen zu finden - doch das Fehlen von Planungen für die Kommunikation der Stadtteile regte die Suche nach Lösungen an. Der Plan Rotival wurde nie realisiert, bildete aber die Basis für die zukünftige städtebauliche Entwicklung der Stadt.

Der Plan Rotival entstand als städtebaulicher Vorschlag des venezolanischen Staates in einer Zeit des großen ökonomischen Wachstums. Abgesehen vom „Gesetz für die westindischen Gebiete“, das die Grundlage für die Stadtgründung von Caracas darstellte, ist der Plan Rotival der einzige städtebauliche Masterplan für Caracas, der bisher entworfen wurde.

Das ökonomische Wachstum ist zugleich Grundlage und Schicksal des Plans. Die Vision von einer modernen Stadt für ein wachsendes Land, die Notwendigkeit der Stadterweiterung, die enormen Einnahmen aus der Erdölwirtschaft und der Einfluss der Amerikaner trieben den Entwurf einer neuen Stadt an, die sich nicht an der Vergangenheit orientieren, sondern die Zukunft bestimmen sollte.

Dem Plan Rotival fehlten die Vision der Modernität und die logische Beziehung zwischen dem Städtebau und der Ökonomie. Der Bau eines Autobahnnetzes stellte die Ergänzung des Plans dar, die nötig und möglich war. Das Budget für den schnellen Bau eines solchen Straßennetzes stand dabei zur Verfügung.

Die Autobahnen von Caracas sind ein konsequentes Ergebnis der Geschichte der Stadt; sie sind die gebauten Zeitzeugen der Epoche des Erdöls, die langsam ihrem Ende entgegengeht. Sie haben die Wahrnehmung der Stadt und die Lebensweise ihrer Bewohner grundlegend verändert (siehe 3.1.2 Die Autobahnen).

¹⁸⁸ Caracas ist nicht radial gewachsen. Die Geographie, insbesondere die umliegenden Hügel, haben das Wachstum der Stadt bestimmt und eingeschränkt. Die Altstadt befindet sich im Zentrum der polyzentrischen Stadt, doch sie spielt keine zentrale Rolle im Leben der Stadt. In Caracas ist die Peripherie die Stadt.

6.3 DIE RESTRÄUME

Die Autobahnen entstehen aus verschiedenen Gründen und beeinflussen so auch verschiedene Bereiche der Stadtstruktur und verschiedene Aspekte des sozialen Lebens. Meine vorangegangenen Analysen haben gezeigt, dass die Autobahnen nicht nur als reine Verkehrsträger, sondern auch als wichtige Komponenten der Stadt berücksichtigt werden müssen. Die Autobahnen verkörpern per se nicht unbedingt eine Diskontinuität, wenn man jedoch ihre unterschiedlichen Einflüsse untersucht, kann ihre Rolle als Verursacher von Diskontinuitäten festgestellt werden.

Die Autobahnen sind eine gewöhnliche Komponente regionaler Straßennetze, die meisten Städte der Welt werden durch Autobahnen verbunden. Die Besonderheit von Caracas liegt im ausgeprägten Charakter seiner Autobahnen als inneres Kommunikationsmittel¹⁸⁹, das keine periphere, sondern eine zentrale Rolle spielt, auf dessen Funktionieren die Stadt angewiesen ist.

Die verschiedenen Einflüsse und Auswirkungen einer Stadtautobahn auf das städtische Netz sind unterschiedlich im Vergleich zu den Einflüssen einer Autobahn in freier Landschaft, deren Grenze diffus und deren Dichte gering ist. Die Autobahnen verbinden als periphere Verkehrsträger entfernte Orte miteinander. Die Stadt, auch wenn sie klein oder mittelgroß ist, unterscheidet sich von der Landschaft durch die hohe Bebauungs- und Bevölkerungsdichte, somit beeinflusst die Autobahn nicht nur die Umwelt, sondern auch die Stadt und ihre Bewohner.

Die erste Einwirkung der Autobahnen auf die Stadt ist die Fragmentierung der Stadtstruktur in Gebiete, die voneinander getrennt werden, da die Autobahnen physische Grenzen darstellen. Diese Gebiete gestalten nicht unbedingt eine räumliche Einheit, weswegen ich sie im folgenden Kapitel „Quartiere“ als eine weitere Ebene der Diskontinuitäten analysieren werde.

Die fünf Autobahnen von Caracas wirken wie Flüsse in der Stadt, mit der Besonderheit, dass sie nicht überquerbar sind und keine visuelle Attraktivität bieten. Im Gegenteil dazu verursachen die Autobahnen Lärm, Verschmutzung und Gefahr und ziehen keine attraktive städtebauliche Entwicklung an. Als Bauwerk stellen die Autobahnen jedoch eine besondere räumliche Situation her: Die Resträume.

Resträume muten manchmal etwas unbeholfen an. (...) Sie sind immer nur Überbleibsel und nach den Anforderungen von etwas anderem geformt, das wichtiger ist als sie selbst.¹⁹⁰

Die Autobahnen haben eine große räumliche Präsenz, sie sind riesige Bauwerke, deren Einwirkungen direkt proportional zu ihrer Größe stehen. Die Autobahnen

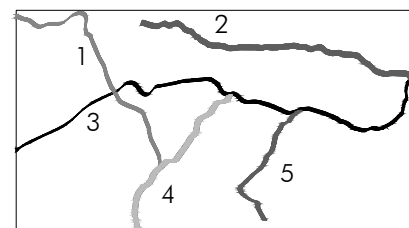


Abbildung 157

Die fünf Autobahnen von Caracas:

1. Caracas – La Guaira
2. Avenida Boyacá (La Cota Mil)
3. Francisco Fajardo
4. Valle – Coche
5. Caracas – Baruta



Abbildung 158

Die durch die Autobahnen voneinander getrennten Gebiete

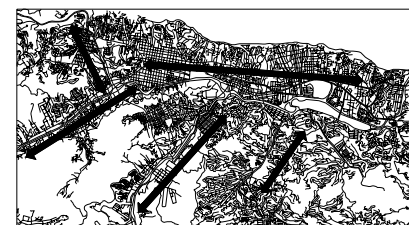


Abbildung 159

Die Autobahnen als Achsen der Stadt

Das Wachstum der verschiedenen Stadtteile verläuft entlang der Autobahnen.

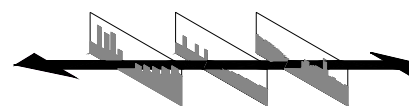


Abbildung 160

Raumsequenzen

Die Bewegung auf den Autobahnen führt zu einer sequenziellen, fragmentarischen Wahrnehmung der Stadt.

¹⁸⁹ Diesen Charakter findet man auch in anderen Städten vor, wie beispielsweise Los Angeles. Die Stadtautobahnen sind relevant für das Funktionieren der Stadt Caracas.

¹⁹⁰ Venturi, Robert. *Komplexität und Widerspruch in der Architektur*. Bauwelt Fundamente. Braunschweig. 1978

von Caracas besitzen oftmals mehrere Ebenen, weswegen sie komplexe und außergewöhnliche räumliche Situationen schaffen.

Auf Grund ihrer physischen Eigenschaften gestalten sie zwei bestimmte Typen von Resträumen: Unterhalb der Autobahnen und neben der Autobahn liegende Resträume.

Die Verkehrskreuzen der Autobahnen führen zu einem mehrgeschossigen Geflecht von Brückenkonstruktionen, deren Zwischenräume nicht nutzbar sind (siehe Abbildungen 161 bis 164). Die Natur dieser Räume entspricht Venturis Charakterisierung der Resträume; sie sind nicht das Ergebnis einer Gestaltung, sondern die nebenbei entstandenen, nicht nutzbaren Räume der Gestaltung eines anderen Bauwerks.

Die Resträume stellen ein räumliches Gebiet dar, das nur schwer zu nutzen ist. Es gibt Ideen und Projekte für die weitere Nutzung dieser Räume, doch sie bleiben immer die Ergebnisse einer ursprünglich anderen Planung oder eine künstliche Anpassung von Räumen.

Städtebaulich schließen die Resträume der Autobahnen eine formelle, städtische Entwicklung aus, da sie als Überbleibsel der geplanten Stadt nur das informelle Wachstum anziehen oder ein reines Überbleibsel bleiben. Sie werden nicht Teil der formellen Stadtstruktur, da sie nicht als städtische Komponente geplant wurden.

Die Autobahnen besitzen keinen menschlichen Maßstab, sie gehören der Natur der Maschinen an, nicht aber der Natur des Menschen. Die Autobahnen sind mit der Bewegung von Autos verbunden und damit Teil eines komplexen menschlichen Werkes, das die Durchführung ganz einfacher menschlicher Tätigkeiten erschwert. Die Stadt des Autos, die nicht mehr zu Fuß durchlaufen werden kann, besitzt einen anderen Maßstab und erfordert eine andere Form des städtischen Lebens.

Die Beziehung zwischen der Stadt und ihren Bewohnern wird durch die Existenz der Autobahnen gestört; der städtische Maßstab vergrößert sich in dem Maße, in dem sich diese Beziehung distanziert¹⁹¹. Dabei kann diese Beziehung mit der visuellen Distanz der Verkehrsschilder auf einer Autobahn im Gegensatz zu einer Straße verglichen werden: Auf einer Autobahn müssen die Schilder proportional zur höheren Geschwindigkeit der Automobile größer sein und weiter entfernt angeordnet werden, damit sie für die Fahrer lesbar bleiben; sie sind nicht mehr für den autonomen Menschen entworfen, sondern für eine andere Spezies des Menschen: Des Menschen als Teil einer Maschine, für welche die Autobahn entworfen wurde.

In Caracas bilden die Autobahnen den häufigsten und wichtigsten Blickwinkel, aus dem die Stadt wahrgenommen wird. Sie stellen die Achsen dar, welche die Stadt durchqueren. Sie verursachen eine fragmentarische Vision der Stadt, die

¹⁹¹ Siehe auch Teil I, Kapitel 3.3.1 Die Silhouette

dem Beobachter die verschiedenen Fragmente der Silhouette als eine Sequenz von Bildern erscheinen lässt.

Die Bilder stellen verschiedene Filmsequenzen dar, die ein progressives, aber vielfältiges Bild der Stadt ergeben. Die Abwesenheit eines einzigen Zentrums oder eines sinnbildlichen Ortes beeinflusst die Wahrnehmung der Stadt, welche nur in ihren Fragmenten und Teilen gesehen wird, was die Orientierung erschwert.

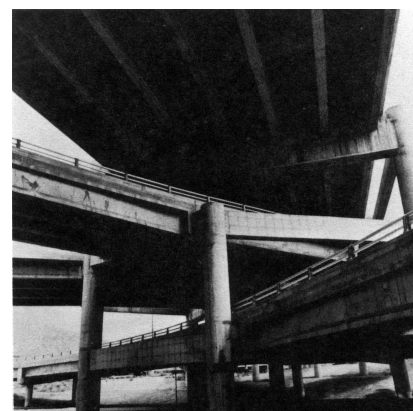
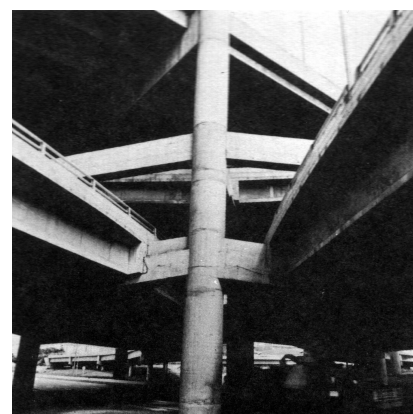
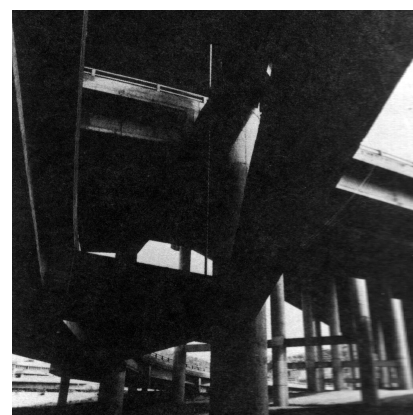
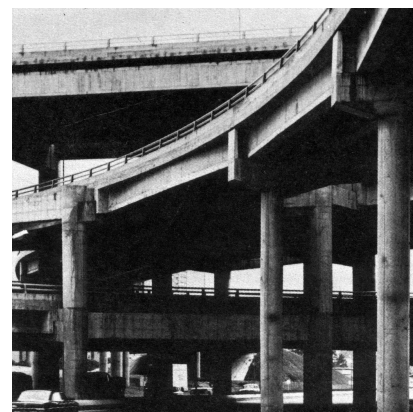
Dieses fragmentarische Bild der Stadt ist das Ergebnis der Beziehung zwischen dem Infrastrukturnetz und der Topographie. Eine bewegte Topographie, die von langen und breiten Autobahnen durchgequert wird und auf der Gebäude unterschiedlichster Proportionen stehen, kann nur ein unregelmäßiges Bild ergeben.

Die Kriterien, die für den Entwurf einer Autobahn berücksichtigt werden müssen, hängen direkt von den Eigenschaften der Automobile ab. Im Vergleich dazu richten sich die Planungsparameter einer städtischen Straße nach den menschlichen Proportionen; der Mensch stellt den Entwurfsparameter dar, da sie für den Menschen gedacht sind. Wenn man dieses einfache Beispiel auf die gesamte Stadt extrapoliert, wird die Wirkung der Autobahnen auf den städtischen Maßstab sowie auf die Wahrnehmung der Stadt durch ihre Bewohner verständlicher. Die Beziehung zwischen der Stadt und ihren Bewohnern ist hier nicht mehr direkt, wie auf einer Straße, wo man das städtische Leben erfahren kann. Das Auto stellt somit nicht nur den Entwurfsparameter dar, sondern das Medium, durch welches das städtische Bild wahrgenommen wird.

Diese Beziehung zwischen der Stadt und den Bewohnern betrifft in höherem Maße die soziale Bevölkerungsschicht, die sich ein Auto leisten kann und am täglichen Verkehrschaos auf den Autobahnen teilnimmt. Die ärmere Bevölkerungsschicht erlebt die Autobahnen aus einer anderen Perspektive. Für sie stellen die Resträume der Autobahnen Räume dar, die sie besetzen und nutzen können; sie erfahren die Autobahnen nicht von ihrer Oberfläche, sondern von ihrer Unterseite.

Als Bauwerke bieten die Autobahnen reichlich Platz für öffentliche Aktivitäten. Die sonntägliche Sperrung der Avenida Boyacá für den Autoverkehr stellt eine positive Umnutzung der Autobahnen dar: Sie wird für einen Vormittag zum Balkon der Stadt und zum Treffpunkt für alle sozialen Schichten. Dieses Phänomen hat sich seit dem Sommer 2002 verbreitet, als die Bevölkerung zur Artikulation des politischen Konflikts im Land breite öffentliche Räume brauchte, um große politische Demonstrationen durchzuführen.

Die Autobahnen sind seit jenen Monaten zu den üblichen Treffpunkten der politischen Demonstrationen geworden. Einmal ist die bedeutendste Autobahn Francisco Fajardo aus politischem Protest gesperrt worden, was die Macht der Autobahnen in Caracas zeigt. In den konfliktreichen Monaten haben die Autobahnen als öffentliche Räume eine zentrale Rolle gespielt, doch bleibt die Frage offen, ob sie auch in Zukunft weiter umgenutzt werden können.



Abbildungen 161 bis 164
Das westliche Autobahnkreuz La Araña

Daraus lässt sich schließen, dass die räumliche Bedeutung der Autobahnen von Caracas anhand verschiedener Gesichtspunkte analysiert werden können, da sie unterschiedlich auf die räumlichen Situationen der Stadt einwirken. Die Wahrnehmung des Bildes der Stadt als Konsequenz der veränderten Beziehung zwischen der Stadt und den Bewohnern, die Entstehung von Resträumen und die Fragmentierung der Stadt in voneinander getrennte Gebiete sind die wichtigsten räumlichen Einwirkungen der Autobahnen auf die Stadt Caracas. Meine weitere Analyse möchte ich unter dem Aspekt der sozialökonomischen Wirkungen beleuchten, insbesondere der Abhängigkeit Venezuelas von der Produktion des Erdöls.

Der Einfluss der Erdölwirtschaft Venezuelas ist keine abstrakte Theorie - er lässt sich auf verschiedene Weise spüren. Während das Land große Mengen an Erdöl exportierte und mit den Einnahmen den Bau der Stadt- und Regionalautobahnen finanzierte, importiert es einen neuen Lebensstil. Dies wird am offensichtlichsten, wenn man die Autoabhängigkeit der gesamten Nation betrachtet, die das Ergebnis dieser Entwicklung darstellt.

Kurzfristig sind die Investitionen für den Aufbau eines Eisenbahnnetzes oder eines öffentlichen Verkehrssystems größer, als die Kosten für den Bau von Autobahnen, da die Abstimmungen der Planung, Technologie und Betreibung einen viel höheren Aufwand erfordern. Deshalb orientierte sich die gesamte Infrastrukturpolitik an der Quelle des ökonomischen Wohlstands und den Vorkommen an natürlichen Ressourcen, was keiner langfristigen und nachhaltigen Entwicklungspolitik entspricht.

Es scheint heute, dass die Autobahnen in Caracas nicht für die allgemeine Nutzung durch Fahrzeuge geplant wurden, sondern für die spezielle Nutzung durch private Automobile. Bis heute gab es noch keine ausreichende Planung des öffentlichen Personentransports in der Hauptstadt. Die Buslinien fahren eher intuitiv, als nach organisierten Fahrplänen und die Haltestellen befinden sich in beliebigen Abständen zueinander oder existieren gar nicht. Die Busfahrer organisieren sich in der „Asociación de Conductores“, der Gewerkschaft der Fahrer, die jedoch nur die dringendsten Probleme lösen kann, aber nicht für die Verkehrsplanung zuständig ist. Vor wenigen Jahren wurde die Stiftung FONTUR - „Fondo nacional de Transporte Urbano“ - gegründet, die sich eigentlich mit der Finanzierung neuer Busse beschäftigte, aber auch versuchte, bei der Planung des öffentlichen Transportes zu vermitteln. FONTUR stellt einen einmaligen Versuch dar, ein geplantes Amt für Transport zu konsolidieren.

Die fehlende Planung des öffentlichen Transportes bestätigt die Orientierung beim Bau der Infrastruktur in Caracas, die einer Vision entsprach, in der das Individuum die zentrale Rolle spielte. Das Individuum wird in diesem Fall durch das Auto verkörpert, das die Stadt schnell und optimal durchfahren sollte und für das die Stadt entworfen wurde. Der Staat regelt dabei grundlegende Infrastrukturmaßnahmen und Gesetze, anhand derer das Individuum die Umgebung seinen Fähigkeiten entsprechend gestalten muss. Der Sinn für die Gemeinschaft gehört nicht zur venezolanischen Gesellschaft, was die Basis für die städtischen Diskontinuitäten darstellt.

Die individualistische Vision des Autoverkehrs kann mit einer freien Ökonomie verglichen werden, in der jeder Anbieter so viel wie möglich verkaufen kann. Die Beziehung zwischen Angebot und Nachfrage ist nicht grenzenlos flexibel, die Produktion kann nicht uneingeschränkt wachsen, genauso, wie irgendwann die Nachfrage befriedigt ist. Das Verkehrssystem von Caracas wird durch eine Überproduktion an Autoverkehr charakterisiert, bei dem das Angebot, das Straßennetz, übersättigt ist. Dabei muss man sich fragen, ob die Lösung des Verkehrsproblems in einer Erweiterung des Straßennetzes oder einer Verminderung der Fahrzeuge besteht.

"Wenn man auf die Straße hinuntergeht, tritt man in ein radikal unterschiedliches Milieu ein, das ein geeignetes Instrument erfordert, um zu überleben (das Automobil), ohne das wir schutzlos sind, isoliert, verloren, machtlos. Aber sind wir mit einem Auto ausgestattet, sind wir auch nicht völlig gerettet. Auf uns warten die schrecklichen Mittagsstaus, die Hitze des Metalls, innerhalb von Mechanismen, die nicht für dieses Klima gemacht sind, wir bleiben für Minuten und Stunden in einer uneffizienten Kreislaufrealität stecken, die nicht zirkuliert oder sich bewegt. Und das verursacht den erstickenden Widerspruch, in einer unbeweglichen Maschine zu sein, deren Natur oder Echtheit die schnelle Bewegung ist, die schnelle Reise."¹⁹²

Die Ironie des individuellen Verkehrs liegt im Widerspruch zwischen Theorie und Praxis. Das individuelle Fahren wird in der Theorie als eine schnelle, direkte, bequeme und optimale Fahrt entworfen, doch in der Praxis ist der Verlauf der Fahrt umgekehrt. Das individuelle Fahren wird dabei zum immer langsameren und unbequemerem kollektiven Fahren, was Nerven und Zeit kostet. Die Bewohner einer ganzen Stadt verlieren täglich eine oder mehrere Stunden durch die Immobilität, was nicht zuletzt zu einer Verminderung der Leistungsfähigkeit führt.

¹⁹² "Al bajar a la calle se entra dentro de un medio radicalmente distinto que exige un instrumento apropiado para sobrevivir (el automóvil), sin el cual nos encontramos desamparados, aislados, perdidos, impotentes. Pero si estamos dotados de un carro tampoco estamos totalmente salvados. Nos esperan las colas terribles del mediodía, el calor del metal, dentro de mecanismos que no están hechos para este clima, atascados durante minutos y horas dentro de una realidad circulatoria ineficiente que no circula ni se mueve. Y eso provoca la asfixiante contradicción del estar inmovilizados dentro de una máquina cuya naturaleza o autenticidad es la del movimiento veloz, del desplazamiento rápido."

Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. *Caracas a través de su Arquitectura*. Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969. S.506



Abbildung 165
Demonstration auf der Avenida Boyacá im
Dezember 2002



Abbildung 166
Silvesterfeier auf der Autobahn Francisco
Fajardo im Dezember 2002

In der Stadt der Individualität gibt es immer weniger Platz für das Individuum, in der Stadt der schnellen Verschiebung ist die städtische Bewegung immer langsamer und konfliktreicher. Daraus lässt sich ableiten, dass das individualistische Modell der Stadt Caracas erschöpft ist. Die Stadt braucht eine städtebauliche Planung, in der die Stadt als die Gesamtheit ihrer Bewohner gesehen wird, in der die Gesellschaft in ihrer gesamten und gemeinsamen Dimension berücksichtigt wird.

7 STADT-TEILE

Caracas ist eine polyzentrische Stadt. In Caracas bezeichnet der Begriff „Stadtzentrum“ die Altstadt, den Ort, der einmal das Zentrum der städtischen Aktivitäten war. Das parallele Wachstum der Stadtteile führte zur Entstehung neuer Aktivitätszentren: Während im Stadtzentrum die staatlichen Gebäude wuchsen, entstanden im Osten der Stadt neue Einkaufszentren, Bankgebäude, Clubs und Erlebniszentren. Die Stadtentwicklung während des Erdölbooms bedeutete die Fragmentierung des Zentrums und die Bildung eines Konglomerates von verschiedenen Zentren und Treffpunkten für die Stadtbewohner.

Die städtische Polyzentralität von Caracas entspricht einer Stadtstruktur ohne Innenstadt oder Peripherie, in der die Aktivitäten in verschiedenen Zentren stattfinden. Der Begriff „Peripherie“ hat in Caracas eine besondere Bedeutung, die Peripherie bestimmt nicht den Stadtrand, sondern eine andere Art von Unterschied: Eine sozialräumliche Differenzierung, die über die reine Entfernung zum Zentrum hinausgeht.

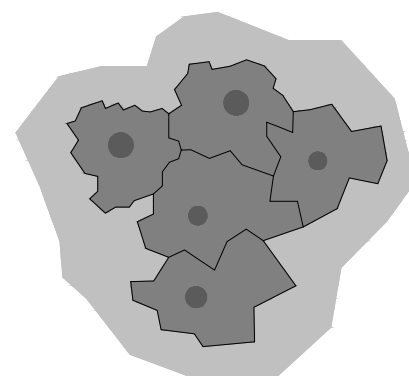
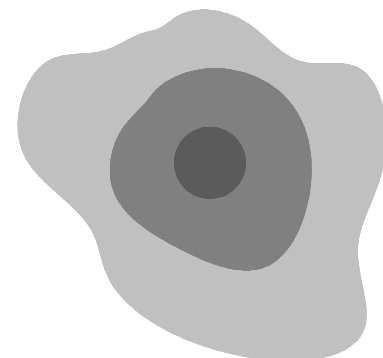
In Caracas ist die Stadt selbst die Peripherie. Trotz seiner Bedeutung als historisches und politisches Zentrum ist das Stadtzentrum kein Ort des kulturellen Lebens und gemeinsamen Treffens für alle Stadtbewohner. Die Aktivitäten sind auf mehrere Zentren verteilt und das, was andernorts als Peripherie betrachtet werden könnte, wird zur Bühne des städtischen Lebens. Welche Rolle spielt die informelle Stadt innerhalb dieses städtischen Phänomens? Die sozialräumliche Differenzierung zwischen der Formalität und der Informalität stellt eine bedeutende Diskontinuität dar, die über die Erscheinung von Formen, Nutzungen und Stadtbildern hinausgeht, sondern insbesondere eine dramatische Trennung in die Zugehörigkeit zur formellen Stadt oder die Marginalität darstellt (siehe Abbildung 169).

In diesem Kapitel untersuche ich die Diskontinuität zwischen der formellen und informellen Stadt als strukturelles Modell und seine Auswirkungen auf die Beziehung zwischen den Bewohnern von Caracas und ihrer Stadt.

7.1 DIE ZWEIGETEILTE STADT

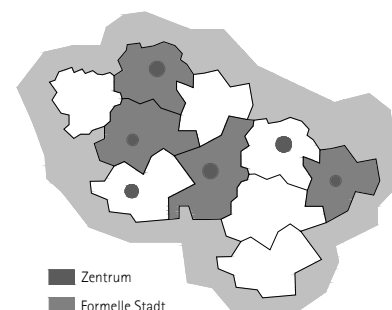
„Bereiche sind die relativ großen Stadtbezirke, in die der Beobachter sich hineinversetzen kann – in die er eintreten kann und die irgendwie einheitlichen Charakter haben. Sie können intern identifiziert und gelegentlich auch als externe Richtmarke von Leuten benutzt werden, die sich vorbei- oder zu ihnen hinbewegen.“³⁸⁵

Zwischen den Bereichen, die die sozialräumliche Struktur von Caracas gestalten, gibt es einen bedeutenden Unterschied: Die formellen und informellen Bereiche bilden zwei sozialräumliche Paradigmen bei der Konzipierung der Stadt. Sie sind nicht nur aus unterschiedlichen Bedingungen heraus entstanden, sondern



- Zentrum
- Peripherie
- Landschaft

Abbildungen 167 und 168
Die monozentrische (oben) und die polyzentrische Stadt (unten)



- Zentrum
- Formelle Stadt
- Landschaft
- Informelle Stadt

Abbildung 169
Die zweigeteilte Stadt

³⁸⁵ Lynch, Kevin. *The Image of the City*. 1960

entsprechen zwei gegensätzlichen Realitäten und urbanen Konzepten; sie bilden zwei unterschiedliche Begriffe, die die Grenze der Ausschließung hervorheben.

„Die Stadtteileebene ist die Ebene, auf der der Wille der Bevölkerung besonderes Gewicht bekommen kann (...) Hier verteidigen die vorhandenen Nutzer ihre Bedingungen gegen eindringende neue.“³⁸⁶

Urban, Urbanisierung und Urbanität sind miteinander verschwägte Begriffe. Wenn das spanische „urbanizar“ mit urbanisieren übersetzt werden kann, dann könnte man „Urbanización“ als „Urbanisierung“ verstehen. Die Urbanisierung als „urbanisierte“, als zivilisierte und formelle Stadt zeigt dann seine tatsächliche Bedeutung: Die formellen Wohnsiedlungen, in denen die dem System Zugehörigen wohnen, die am formellen Leben teilnehmen. Alle Nichtzugehörigen sind demnach informelle Stadtbewohner, die beispielsweise in Barrios wohnen.

„Die für Distrikte typische physische Eigenschaft ist thematische Kontinuität; es kann sich dabei um eine endlose Reihe von Komponenten handeln: Gliederung, Raum, Form, Detail, Symbol, Gebäudetyp, Benutzungszweck, Verkehr, Einwohner, Zustand der Bauwerke, Topographie.“³⁸⁷

Die thematische Diskontinuität zwischen Distrikten oder Bereichen ist das direkte Ergebnis ihrer eigenen Existenz. Sind zwei Bereiche nicht voneinander zu unterscheiden, dann sind sie keine Bereiche, sondern nur ein gemeinsamer Distrikt. Obwohl es zwischen den verschiedenen Stadtteilen von Caracas räumliche Unterschiede gibt, bilden diese keine bedeutenden Differenzierungen, d.h. keine sozialräumliche Diskontinuität.

„Soziale Begriffe sind beim Aufbau von Bereichen von Bedeutung“³⁸⁸

Die Trennung zwischen Marginalität und Formalität stellt ein wichtiges Phänomen dar, das sich in der Stadtstruktur widerspiegelt. Marginalität bedeutet, sich am Rande von etwas zu befinden, ausgeschlossen zu sein, nicht zugehörig, verwiesen oder distanziert zu sein. Der Begriff Marginal setzt die Existenz eines Systems voraus, aus dem das Individuum ausgeschlossen ist, wobei dieses System alles verkörpert, was akzeptiert, korrekt, rechtlich und legal ist und alles, was sich außerhalb befindet, marginal wird und am Rande existiert. Die Marginalität spiegelt ein binäres System von Zugehörigkeit und Ausschließung wider, das gleichzeitig in einem symbiotischen Verhältnis zusammenlebt.

In der Stadt stellen die informellen Wohnsiedlungen die Marginalität dar. Die illegale Besetzung und Aneignung der Grundstücke stellt den ersten Schritt in die Marginalität dar. Der Bau des Hauses bildet den nächsten Schritt: Das Haus wird nicht den staatlichen Raumordnungen oder legalen Prozessen entsprechend errichtet, sondern nach den individuellen Möglichkeiten der Bewohner. Die Häuser werden nur mit einer minimalen Versorgung ausgestattet, wie Straßen und Wege, Wasser und Strom.

³⁸⁶ Curdes, Gerhard. *Stadtstrukturelles Entwerfen*. Kohlhammer. Stuttgart. 1995. S.11

³⁸⁷ Lynch, Kevin. *The Image of the City*. 1960

³⁸⁸ Lynch, Kevin. *Das Bild der Stadt*. Ullstein. Frankfurt am Main. 1965.

Trotz der anfänglichen Entwicklungsschwierigkeiten wachsen und entwickeln sich die informellen Siedlungen schnell: Nach einem möglichen Konsolidierungsprozess werden sie mit den fehlenden Grundversorgungen ausgestattet, wie Müllentsorgung, Straßen oder Einrichtungen, wobei die Konsolidierung noch nicht zur Formalisierung der Siedlung führt. Die Verbesserung der Lebensbedingungen in den Barrios bedeutet nicht unmittelbar ihre Legalisierung oder offizielle Anerkennung als Stadtteil; die Bewohner werden nicht zu Eigentümern ihres Zuhauses, das sie selbst erbaut und finanziert haben.

Die informellen Wohnsiedlungen bilden eine eigene städtebauliche Welt und besitzen eine eigene Baukultur, deren Gesetze und Regeln große Unterschiede zu denen der formellen Wohnsiedlungen aufweisen. Diese sozialräumliche Differenzierung stellt eine wichtige Diskontinuität dar, die eine besondere Bedeutung in verschiedenen Bereichen des städtischen Lebens besitzt.

In diesem Kapitel beleuchte ich die strukturellen Eigenschaften der Diskontinuitäten zwischen den formellen und informellen Wohnsiedlungen und definiere sie charakteristisch und morphologisch. Dabei habe ich folgende Vergleichsparameter aufgestellt:

1. Die Lage
2. Die strukturellen Komponenten
3. Die Zugänglichkeit
4. Die Ressourcen

1 Die Lage

In Caracas gibt es entweder bebaubare oder nicht bebaubare Stadtlagen. Zu den nicht bebaubaren Lagen gehören diejenigen, die auf Grund ihrer physischen, topographischen oder politischen Eigenschaften, wie beispielsweise unbesiedelte Orte, steile oder geologisch instabile Topographien, militärische Anlagen oder Naturschutzgebiete, keine Bebauung zulassen.

Die nicht bebaubaren Lagen stellen ideale Orte für die illegale Aneignung und die Errichtung informeller Siedlungen dar. Der Zugang zu diesen Gebieten wird wenig oder gar nicht kontrolliert und eine Räumung ist auf Grund eines Mangels an Interesse sehr unwahrscheinlich. Die unbebaubaren Lagen sind periphere Gebiete am Rand der formellen Stadtstruktur (siehe Abbildung 169), Resträume innerhalb der formellen Stadtstruktur (siehe Abbildung 171) oder leere Gebiete am Rand der Autobahnen³⁸⁹ (siehe Abbildung 172).

Der Ort, an dem die informellen Wohnsiedlungen wachsen, spiegelt die Marginalisierung wider, woraus die Diskontinuität Formal- Informal entsteht. Die informellen Siedlungen wachsen auf Gebieten, die für die Entwicklung formeller Siedlungen ungeeignet sind, die nicht von Eigentümern kontrolliert werden oder auf ungenutzten staatlichen Gebieten, deren Aneignung vom Staat toleriert wird. Die Gleichgültigkeit, mit der der Aneignung von Gebieten für den Bau informeller Siedlungen begegnet wird, kommt einer Buße gegenüber dem Elend gleich.



Abbildung 170
Informelle Wohnsiedlungen auf Berghängen, die als unbebaubares Gebiet für formelle Siedlungen betrachtet werden.

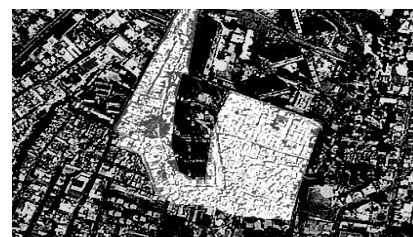


Abbildung 171
Informelle Wohnsiedlungen innerhalb der Stadtstruktur. Aneignung von Resträumen

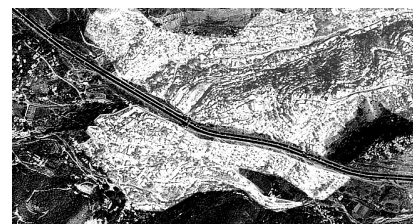
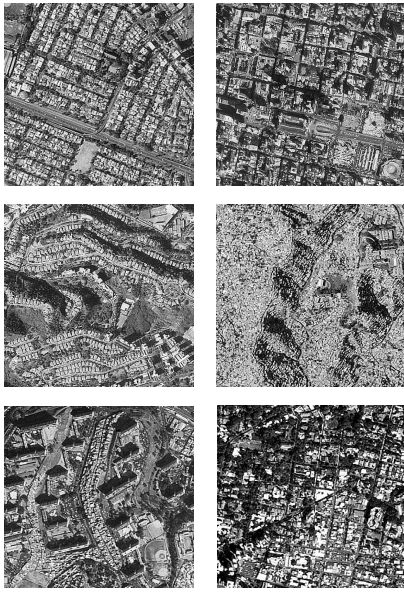


Abbildung 172
Informelle Wohnsiedlungen beidseitig der Autobahn Caracas- La Guaira.

³⁸⁹ Siehe auch Teil II, Kapitel 2.1. Die Stadt der Flüsse. „Die Autobahn Caracas – Baruta“

2 Die strukturellen Komponenten



Abbildungen 173 - 178

Verschiedene Beispiele städtischer Netze: Das Rastergefüge (oben links und rechts), die Serpentina (Mitte links und rechts), der Baublock (unten links) und eine gemischte Stadtstruktur (unten rechts).

Die informellen Wohnsiedlungen, die Barrios, bestehen aus einer Struktur von Gassen. Da die Gebiete spontan besetzt wurden, gibt es keine erkennbaren Parzellen; der Raum wird progressiv und kontinuierlich in Besitz genommen und bebaut. Aus diesem Grund sind die resultierende Baudichte, das Verhältnis zwischen bebauter und unbebauter Fläche und die Bevölkerungsdichte pro Quadratmeter wesentlich höher, als in den formellen Wohnsiedlungen.

Die Baudichte stellt einen wichtigen Unterschied zwischen dem serpentin-förmigen Straßennetz einiger formeller Wohnsiedlungen und der Gassenstruktur der Barrios dar, obwohl beide Ausdruck einer Anpassung der Topographie zur Bebauung des Ortes sind, folgt das Erste einer gewissen Ordnung, die dem Zweiten fehlt. Die vermeintliche „Unordnung“ der Gassenstruktur resultiert aus ihrer dichten Baustruktur; als Konsequenz des Raum Mangels wird jede auch noch so kleine Fläche genutzt. Sowohl die große Baudichte als auch die fehlende Planung führen zu einem Mangel an Grünflächen und öffentlichen Räumen, was das Straßenleben der informellen Siedlungen intensiviert.

Auch die Breite der Gassen, die ungeplant gewachsen sind, spielt eine Rolle bei der Dichte der Barrios. Als spontan gewachsene Struktur besitzen sie eine minimale und unregelmäßige Breite und sind deswegen für die Autofahrt oft ungeeignet. Dies stellt ein besonderes Problem für die Erschließung durch konventionelle öffentliche Verkehrsmittel dar.

3 Die Zugänglichkeit



Abbildung 179

Luftbild von informellen Siedlungen auf der südlichen Bergkette

Die Gassenstruktur und ihre physischen Eigenschaften stellen eine erste Schwierigkeit für die Zugänglichkeit der Barrios dar, die jedoch nicht schlimmer ist, als in den formellen Wohnsiedlungen auf den südlichen Berghängen in Caracas, die für Fußgänger und manchmal auch für öffentliche Verkehrsmittel schwer zugänglich sind.

Die Lage der informellen Siedlungen bildet den zweiten Aspekt der schweren Zugänglichkeit der Barrios. Die peripheren Barrios auf den Berghängen sind nicht weniger gut zugänglich, als viele formellen Siedlungen im Süden, die auch auf steilen Hügeln liegen und nur von wenigen öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden. Der wichtigste physische Unterschied zwischen den Strukturen der formellen und informellen Siedlungen liegt in der geringen Breite der informellen Gassen im Vergleich zu den formellen Straßen.



Abbildung 180

Kartographischer Plan der informellen Siedlungen aus Abbildung 179

Was die Mobilität in den Barrios und formellen Siedlungen anbelangt, so gibt es einen wesentlichen Unterschied: Das Straßenleben in den informellen Siedlungen ist viel ausgeprägter und intensiver als in den Urbanisierungen, was den Verkehr und die Bewegungsfreiheit auf den engen Gassen erschwert.

Jenseits dieser betrachteten räumlichen Aspekte liegt die Unzugänglichkeit der Barrios mehr im Gefühl der Unsicherheit und in den sozialen Vorurteilen begründet, als auf den physischen Eigenschaften des Ortes.

Die von der Stadtstruktur getrennten Barrios sind die größten marginalen Agglomerationen der Stadt (siehe Abbildung 182) und bilden auf Grund ihrer gewaltigen Ausdehnung fast eine zweite Stadt: Die Stadt der Armut und Marginalität. Diese Wohngebiete sind für die Einwohner der formellen Stadt unzugänglich, da sie von ihnen für die gefährlichsten Orte der Stadt gehalten werden.

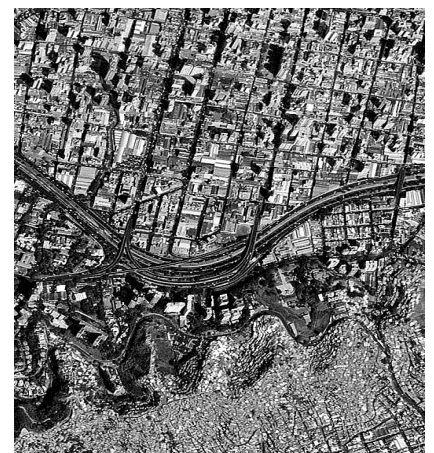
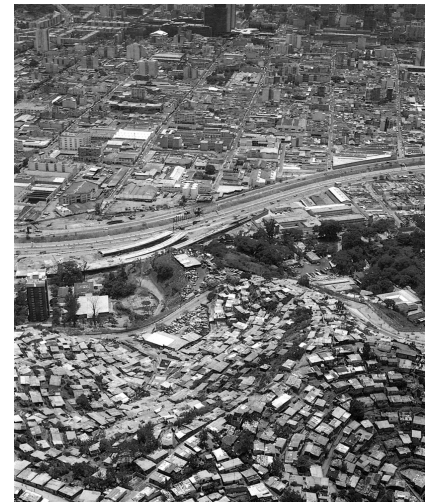
4 Die Ressourcen

"What is called the growth of the metropolis is in fact the constant recruitment of proletariat, capable of accommodating itself to an environment without adequate natural or cultural resources: people who do without pure air, who do without sound sleep, who do without a cheerful garden or playing space, who do without the very sight of the sky and the sunlight, who do without free motion, spontaneous play or robust sex life. The so-called Blighted areas of the metropolis are essentially "do without" areas."³⁹⁰

Die Verfügbarkeit an Ressourcen bildet den wichtigsten Unterschied zwischen der Formalität und der Informalität und ist der beste Ausdruck für die sozialräumliche Marginalität der informellen Siedlungen in Caracas. Die Barrios stellen Mumfords „blighted areas“ dar: Sie bilden die Gebiete, die ohne die grundlegendsten Ausstattungen entstehen, ohne die einfachste Infrastruktur wachsen, sich ohne Planung entwickeln und ohne eine offizielle Anerkennung bestehen.

Das Maß an Ressourcen hängt stark vom Entwicklungsgrad des Barrios ab; je entwickelter es ist, desto mehr Möglichkeiten zur Verbesserung der Ausstattung stehen ihm zur Verfügung. Die vorhandenen Ressourcen sind daher das Ergebnis einer städtischen Entwicklung, eines Zustandes, nach dem die Barrios innerhalb eines langen Entwicklungszeitraums streben; sie sind keine gegebene Eigenschaft.

Wasser- und Stromversorgung, Müllentsorgung, Straßenbeläge und Beleuchtung, der Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel sind typische Mängel der Barrios von Caracas. Ausstattungen wie Krankenhäuser, Einrichtungen der Kinderbetreuung, Geschäfte oder Apotheken sind Luxusausstattungen für viele junge Barrios, die aus Karton- oder Wellblechhäusern errichtet wurden. Die konsolidierten Barrios besitzen meist die grundlegenden Ausstattungen und haben in einigen Fällen außerdem ein selbst organisiertes Sozialnetz aufgebaut, welches fehlende infrastrukturelle Ausstattungen ersetzt. So wird die Kinderbetreuung beispielsweise von verschiedenen Frauen des Barrios organisiert. Solche Organisationen findet man nicht in formellen Wohnsiedlungen, aber z.B. in einem konsolidierten Barrio in Catia.



Abbildungen 181 und 182
Ansicht und Luftbild des Stadtzentrums

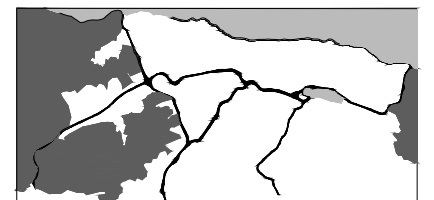


Abbildung 183
Informelle Wohngebiete in Caracas

³⁹⁰ Mumford, Lewis. *The Culture of Cities*. 1966. S.247



Abbildungen 184 - 186

Barrio Nuevo Chapellín im Stadtteil La Florida, Caracas
Ansichten des Barrios (Oben und Mitte). Das Luftbild zeigt die Trennung der unterschiedlichen Stadtstrukturen.

In den formellen Wohnsiedlungen sind die städtischen Ausstattungen und Ressourcen eine gegebene Eigenschaft. Sie variieren von Ort zu Ort, haben aber einen gewissen Standard. Keine formelle Urbanisierung ist mit derart wenigen Ressourcen ausgestattet, wie die durchschnittlichen Barrios. Alle Wohnungen und Wohnhäuser der Urbanisierungen verfügen über Wasser-, Strom- und Telefonanschlüsse sowie die öffentliche Müllentsorgung - auch die staatlich geplanten Arbeiterviertel besitzen diese Minimalausstattung. Somit stellt die Verfügbarkeit an Ressourcen einen der wichtigsten Unterschiede zwischen der formellen und der informellen Stadt dar.

Die Lage, die strukturellen Komponenten, die Zugänglichkeit und die vorhandenen Ressourcen stellen eine Differenzierung dar, die die sozialräumliche Diskontinuität zwischen diesen Gebieten und der formellen Stadt gestalten. Nach meinen Beobachtungen in Caracas kann ich feststellen, dass es zwei Typen von Barrios gibt, die nach ihrer geographischen Lage und ihrer Beziehung zur Stadtstruktur klassifiziert werden können: Die Barrios der Berghänge am Stadtrand und die städtischen Barrios innerhalb der Stadtstruktur.

Der erste Typ entspricht dem peripheren Barrio, das physisch von der Stadt getrennt ist und eine städtebauliche räumliche Einheit darstellt. Diese Barrios sind meist durch eine Autobahn, eine Hauptstraße oder physische Unebenheiten von der formellen Struktur getrennt (siehe Abbildungen 180 und 181). Die Autobahn oder Straße bildet in diesem Fall die Trennung zwischen den beiden städtischen Strukturen, die sich in einer sozialräumlichen Konfrontation befinden. In einem größeren Maßstab markiert der Autobahnring von Caracas die Grenzlinie, die die formelle Stadt von der informellen unterscheidet und trennt.

Die zwei größten Barriadas³⁹¹ der Stadt entsprechen ihren beiden Extremen, dem äußersten Westen und Osten von Caracas. Diese zwei riesigen Gebiete bilden den Elendsgürtel rings um Caracas. Sie sind nicht die einzigen Elendsviertel der Stadt. Der zweite Typ der Barrios liegt nicht am Rande der Stadt, sondern mitten in ihr; die informellen Wohnsiedlungen innerhalb der formellen Stadtstruktur.

Wie ich im ersten Kapitel meiner Dissertation beschrieben habe, ist die Topographie von Caracas sehr unregelmäßig. Die Bäche, die den Avila hinab fließen, gestalten an ihren Ufern kleine Gebiete, die unattraktiv für Bebauungen sind. Auch auf der südlichen Bergkette³⁹² gibt es Gebiete, die zu bergig sind, um sie für Stadtentwicklungen zu nutzen. Weitere unbebaubare Gebiete werden durch die so genannten Resträume³⁹³ gebildet, Räume unter Autobahnbrücken, steile Berghänge zwischen besiedelten Gebieten, verlassene Räume oder Gebäude, die von der formellen Stadt nicht genutzt werden.

Obwohl diese Gebiete physisch und dimensional oft sehr begrenzt sind, stellen sie ideale Räume für den Bau informeller Häuser dar. Die potentiellen Bewohner suchen keine Gebiete für den Bau riesiger Siedlungen, sondern einen geeigneten Platz für ihr zukünftiges Zuhause. So stellen die physischen Begrenzungen der Resträume keine Behinderung für den Bau von Ranchos dar.

³⁹¹ Barriadas sind Agglomerationen vieler Barrios, die im Laufe der Zeit zusammengewachsen sind.

³⁹² Siehe Teil I, Kapitel 1.1.2 Die südliche Bergkette

³⁹³ Siehe Teil II, Kapitel 6.3 Die Resträume

So befinden sich mehrere kleine Barrios oder Barriadas innerhalb der formellen Stadtstruktur von Caracas, wie El Pedregal zwischen dem Country Club und La Castellana, den beiden Toplagen von Caracas, Los Erasos in San Bernardino, Nuevo Chapellín am Bach Avila im Stadtteil La Florida, Agua de Maíz am gleichnamigen Bach in Sebuacán, La Lucha in Boleita, Pinto Salinas in Mariperez, Los Anaucos, Santa Elena, Cotiza, Caraballo, Los Cuijitos, Los Cerritos und P.M. am Bach Cotiza zwischen La Palmita und San José, Las Brisas, Providencia und El Jardín im Stadtzentrum, Guire in Santa Fé, San Miguel in La California, Las Brisas de Petare, Ojo de Agua in Monterrey, La Palmera und El Progreso in Baruta und Ojo de Agua in Montealto, um einige Beispiele zu nennen.

Diese Barrios stellen in sich geschlossene städtische Einheiten dar, von denen manche, wie La Lucha, ein großes Eingangstor besitzen. Sie sind Ghettos der Marginalität in der Stadt. Da sie sich innerhalb der formellen Stadtstruktur befinden - obwohl sie nur eine geringe Fläche einnehmen - wird ihre Marginalität noch markanter; die Diskontinuität, die diese sozialräumliche Trennung darstellt, ist in diesen Fällen noch dramatischer als in den peripheren Barrios.

7.2 DIE MARGINALITÄT

Die Entstehung der Diskontinuität auf der Ebene der Stadt-Teile hat tiefe Wurzeln in der sozialen und ökonomischen Entwicklung des Landes sowie in der Herausbildung der Armut in Lateinamerika. Die Vertiefung dieser Themen ist sehr komplex und sprengt den Rahmen meiner Dissertation, dennoch versuche ich, aus dem Verständnis der Stadtentwicklung von Caracas die verschiedenen gesellschaftlichen Aspekte der Diskontinuität zwischen der formellen und der informellen Stadt zu untersuchen.

Caracas wurde durch staatliche Planungen und private Investitionen städtebaulich entwickelt. Die staatlichen Maßnahmen umfassten den Bau der öffentlichen Gebäude, der Arbeiterwohnsiedlungen und der Stadtautobahnen, wobei die Straßen innerhalb der Stadtteile durch private Investoren gebaut wurden. Die meisten staatlichen Wohnsiedlungen wurden in den Jahren zwischen 1940 und 1960 errichtet, als sich das Land auf dem Höhepunkt des Erdölbooms befand.

Caracas befindet sich in einem lang gestreckten Tal. Die Stadtgründung erfolgte im Westen des Tals, während die lokalen Grundbesitzer ihre Haciendas und Landsitze, die die Grundlage der heutigen Wohnquartiere der Mittel- und Oberschicht bildeten, im östlichen Teil anlegten. Die öffentlichen Einrichtungen und Gebäude wurden vom Staat im Westen errichtet, während der Osten im 20. Jahrhundert von privaten Investoren hochgradig spekulativ urbanisiert wurde.

So stellten die zur Verfügung stehenden Flächen im Westen das natürliche Territorium für den Entwurf und Bau der Arbeitersiedlungen dar, wo vom Staat bereits andere städtebauliche Entwicklungen durchgeführt wurden. Bald verwandelte sich jedoch der Westen in eine Agglomeration der Armut, während der Osten nach den Wünschen und Archetypen der Mittel- und Oberschicht gestaltet wurde. Alle staatlichen Wohnungsbauprojekte wurden im westlichen

Teil der Stadt verwirklicht. Abgesehen von der „Urbanización Caricuao“ im Südwesten von Caracas (siehe Abbildung 194), befinden sich heute die meisten Arbeiterviertel im Stadtteil Catia³⁹⁴ (siehe Abbildung 195). Mit der Standortwahl der Arbeitersiedlungen verschärfte sich eine sozialräumliche Differenzierung zwischen dem staatlich geplanten Westen und dem privat entwickelten Osten, die durch die Entwicklung der informellen Wohnsiedlungen in beiden Städten miteinander verschmilzt.

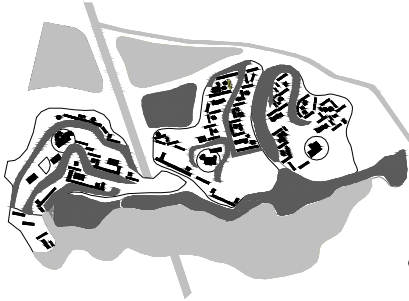
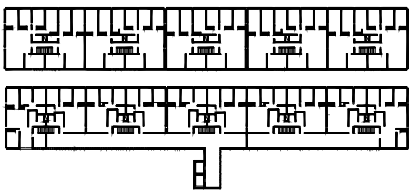
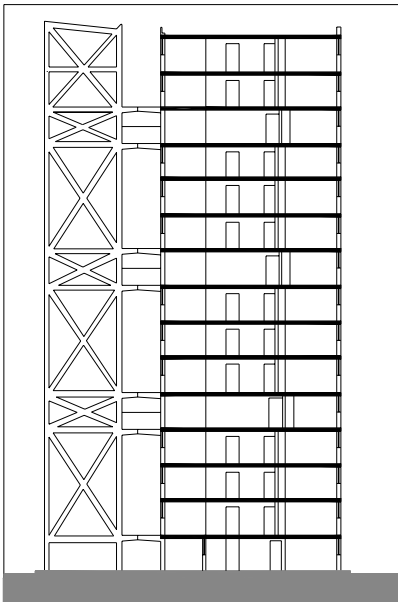


Abbildung 187
Die Arbeiterwohnsiedlung „23 de Enero“



Abbildungen 188 und 189
Vertikalschnitt und Grundriss eines
„Superblockes“ in der Wohnsiedlung „23 de
Enero“

„The barrios or squatter cities are the product of migrations from the countryside and the growth of a “city inside the city”, unattended for decades by the authorities. These settlements, built on public property or illegally on privately owned land, house 60% of Venezuela's population. Because the local government has no housing alternatives to offer, it looks on the other way“³⁹⁵

Die Arbeitersiedlungen haben auch als Attraktoren für die Entstehung informeller Siedlungen gewirkt. Mit der Planung und dem Bau von Arbeitersiedlungen sollte die Armut geordnet, strukturiert und kontrolliert werden. Diese Einstellung stellte eine Negation der ökonomischen und sozialen Hintergründe der Armut dar. Der Wandel von der informellen Siedlung zur städtebaulichen Entwicklung durch den Staat konnte nur eine Fassade der Marginalität bilden, deren Ursachen nicht in der Art und Weise des Wohnens, sondern im System begründet liegen.

Die Siedlung „23 de Enero“ ist eine der bedeutendsten städtebaulichen Entwicklungen aus der Epoche der Militärdiktatur als Maßnahme zur Beseitigung und Domestizierung der anwachsenden informellen Siedlungen in der Stadt. Dieses gigantische Projekt wurde in knapp einem Jahr entworfen und in nur drei Jahren wurden 9.176 Wohnungen für 55.000 Einwohner errichtet.

Dieser städtebauliche Entwurf folgt den Gestaltungskriterien der Moderne. Die enormen Wohnblöcke beherrschen die weite Landschaft und sind gleichzeitig Aussichtstürme für die visuelle Wahrnehmung der schönen Umgebung. Die modifizierte Topographie sah großzügige Freiflächen für Parkanlagen und Freizeiteinrichtungen vor, in denen das öffentliche Leben stattfinden sollte.

Die Wohnblöcke wurden jedoch nicht als kompakte Stadt entworfen. Die öffentliche Ausstattung der Siedlung befand sich außerhalb der Wohnblöcke, die nur riesige Wohnhäuser darstellten. Le Corbusier's kompakte „Maschine zum Leben“ war schon in der Entwurfsphase der Wohnsiedlung auf verschiedene Gebäude in der Landschaft verteilt.

Der großzügige Freiraum zwischen den Wohnblöcken wurde in den letzten drei Jahrzehnten illegal besetzt und von Barrios überbaut, wobei die Blöcke zu

³⁹⁴ Arbeiterwohnsiedlungen in Catia:

1947 Arbeiterwohnsiedlung „Urbanización Obrera Urdaneta“

1949 Wohnsiedlung „Francisco de Miranda“

1954 Wohnsiedlungen „Lomas de Propatria“, „Brisas de Propatria“, „Urdaneta“ und „Lomas de Urdaneta“

1957 Arbeiterwohnsiedlung „23 de Enero“

³⁹⁵ Caracas Urban Think Tank. *World Views: Barrio: no plan as plan*. <http://www.worldviewcities.org/>

Wachttürmen einer enormen „gated community“ geworden sind, welche die derzeitige regierende Fraktion Venezuelas repräsentiert.

„Today the barrios in Caracas present the most powerful built image on the city map, and the largest collectively built form of the city. A building process absent of architects, the barrios exist as a myriad of small overlapping cities inside a bigger city. One could say the barrios are a grassroots movement without a manifesto and with only pure improvisation and inventiveness produced by the anonymous builders of this hillside mega project is outstanding. They are the antithesis of a master plan or of authoritarian academic paradigms.“³⁹⁶

Trotz der Logik der architektonischen Intentionen des Entwurfes ist die Wohnsiedlung „23 de Enero“ ihrem eigenen natürlichen Schicksal gefolgt. Sie wurde geplant, um die wachsende Armut zu bekämpfen: Die schon existierenden informellen Siedlungen sowie die Geschädigten des Baus der Stadtautobahnen sollten in neuen „zivilisierten“ Siedlungen untergebracht werden. Die Entwicklung von „23 de Enero“ reflektiert den Verlauf eines kontinuierlichen Anpassungsprozesses: Vom im Geiste der Moderne geplanten Grundriss bis zur Entstehung und Entwicklung der Barrios zwischen und in den „Superblocks“.

Der Entwurf und die Konzipierung des Projektes basierten auf der irrtümlichen Annahme, dass die informellen Siedlungen nur auf Grund eines Mangels an Wohnungen entstanden sind und die Urbanisierung anhand eines Masterplans deren Entstehung verhindern würde.

Das Verlassensein der Unterschichten durch den Staat und die privaten Investoren hat die Armut in Marginalität verwandelt: Die Individuen entbehren nicht nur der ökonomischen Zugänglichkeit zum formellen Markt, sondern sind sowohl vom Produktionsmarkt als auch von staatlicher Unterstützung ausgeschlossen. Der Staat hat seine Führungsrolle als städtebaulicher Planer aufgegeben und diese auf private Investoren übertragen, die den Konsumbedürfnissen der Bewohner folgen. Der Privatsektor schlägt die Gestaltung der Wohnformen und der städtischen Räume vor, welche die kollektive Imago nachahmt.



Abbildungen 190 und 191
Die Arbeiterwohnsiedlung „23 de Enero“ kurz nach ihrer Fertigstellung im Jahr 1957



Abbildungen 192 und 193
Die Wohnsiedlung „23 de Enero“ heute
Die ursprünglich großzügig angelegten Freiflächen sind von informellen Siedlungen besetzt.

³⁹⁶ Ib.

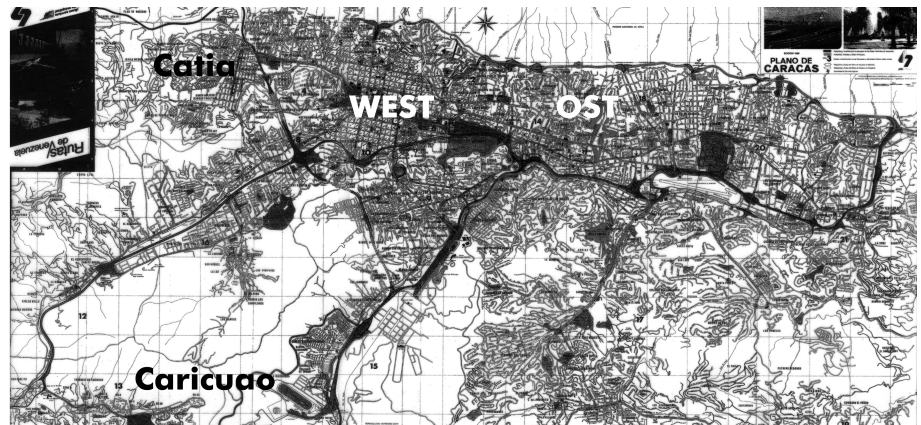


Abbildung 194
Staatliche Wohnbauprojekte in Caracas: Die Stadtteile Catia und Caricuao im Westen

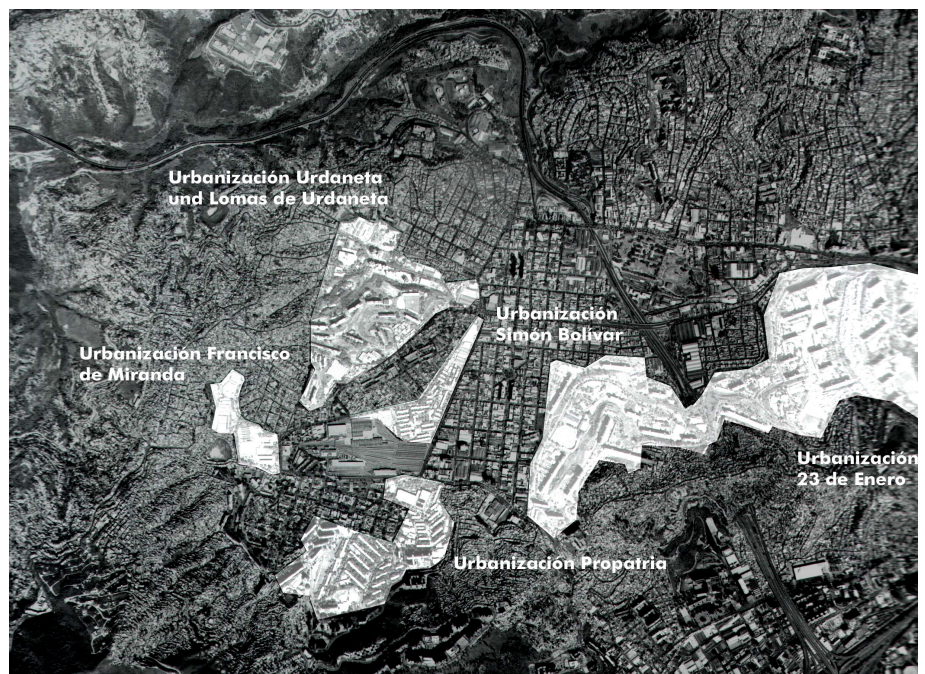


Abbildung 195
Staatliche Wohnbauprojekte in Catia
Im Stadtteil Catia befinden sich die meisten der staatlich geplanten Arbeiterwohnsiedlungen von Caracas.

"Caracas is evidence of a political will. The barrios or shantytowns have a dominant presence on the hilltops and it is impossible to avoid seeing them on the way into or around the city. The economic and social borders between classes manifest themselves in the city's housing, real estate politics and the way people live and move in the city. In Caracas, the neighborhoods constitute recognizable spatial configurations defined by social difference. Rich and poor are located side-by-side"³⁹⁷

In Venezuela gibt es kein Sozialsystem, das die Bevölkerung unterstützt, wie beispielsweise durch Sozialhilfe, Arbeitslosen- oder Kindergeld. Die wenigen staatlichen Sozialleistungen sind unzureichend: Obwohl es im Land kostenlose Krankenhäuser und Schulen gibt, sind diese völlig überfordert, da die Nachfrage weitaus größer ist, als die Kapazitäten der vorhandenen Einrichtungen bewältigen können. In einem Land, in dem der Zugang zu grundsätzlichen sozialen Versorgungseinrichtungen der Bildung und Gesundheit vom eigenen Einkommen abhängig sind, verbindet sich die Marginalität mit der Armut. Das Fehlen eines sozialen Systems fördert die Entstehung eines privaten Marktes³⁹⁸, der sich als alternatives System anbietet.

Die Armut behindert den Zugang zum privaten Markt: Wer keine finanzielle Mittel hat, um die privaten Angebote zu nutzen, ist auf die wenigen staatlichen Einrichtungen angewiesen, die dazu oft nicht in der Lage sind. Die Armut wird dann zu einem Teufelskreis, dem nur die Wenigsten entrinnen können.

Von einer Naturkatastrophe, wie beispielsweise den Überschwemmungen und Schlammlawinen der Küstenregion im Dezember 1999, sind viele Menschen betroffen. Doch für diejenigen, die ihr Haus verloren haben und über keine finanziellen Mittel verfügen, wird die Wiedererlangung ihres bisherigen gesellschaftlichen Status weitaus schwieriger; sie können marginal werden, d.h. vom System ausgeschlossen werden. Von Zeit zu Zeit werden von der Stadtverwaltung von Caracas viele Einwohner illegaler Barrios vertrieben, die sich auf staatlichem Gebiet befanden. Diese Menschen müssen nach dieser brutalen Räumung auf der Straße leben, bis sie wieder die Möglichkeit haben, neue Ranchos zu errichten. Sie sind plötzlich zu Obdachlosen geworden, zu Marginalen.

Der informelle Sektor stellt daher eine alternative Lösung für alle Menschen dar, die sich keine formellen Wohnungen leisten können, er ist eine Antwort auf das Fehlen erschwinglicher Wohnungen für die Unterschicht, die mehr als 60% der Bevölkerung darstellt. Die informellen Wohnsiedlungen verkörpern die Gestaltung der Marginalität. Die Marginalität ist die Summe aller Elemente, die außerhalb des Systems stehen. Daraus kann man folgern, dass die Marginalität die Ursache für die Diskontinuität zwischen den Stadt-Teilen und zwischen der Formalität und der Informalität ist.

³⁹⁷ Caracas Urban Think Tank. *The politics of architecture*. <http://www.worldviewcities.org/>

³⁹⁸ Siehe auch Teil II, Kapitel 5.3 Die private und die staatliche Stadt

7.3 DIE AUSWIRKUNGEN

Die Polarisierung der Stadt in Formal und Informal führt zu Konsequenzen in unterschiedlichen Bereichen des Stadtlebens. Für die Untersuchung der städtebaulichen Diskontinuität beschränke ich meine Analyse auf folgende Aspekte:

1. Die fragmentarische Wahrnehmung der Stadt
2. Die Planung
3. Die Isolierung

1 Die fragmentarische Wahrnehmung der Stadt

Die informellen Wohnsiedlungen werden von den verschiedenen Akteuren des Stadtlebens in keine Weise anerkannt. Die Barriadas werden nicht als Bestandteil der Stadtstruktur oder eigene Stadtteile gesehen, sie sind von der formellen Stadt ausgeschlossen, so als ob diese riesigen Stadtgebiete nicht existierten. Sie sind auch nicht in den Stadtplänen von Caracas eingezeichnet, genau wie sie vom Staat und der Stadtverwaltung unbeachtet bleiben.

Die Barrios sind auf den Stadtplänen als graue Flächen dargestellt. Sie stellen eine Terra Incognita in der formellen Stadtstruktur dar, über die es kaum oder keine Informationen gibt. Diese Tatsache bestätigt die Beziehung zwischen der Marginalität und der Diskontinuität auf der Ebene der Stadt-Teile, in der die Marginalität eine starke Trennung zwischen den Stadt-Teilen hervorruft.

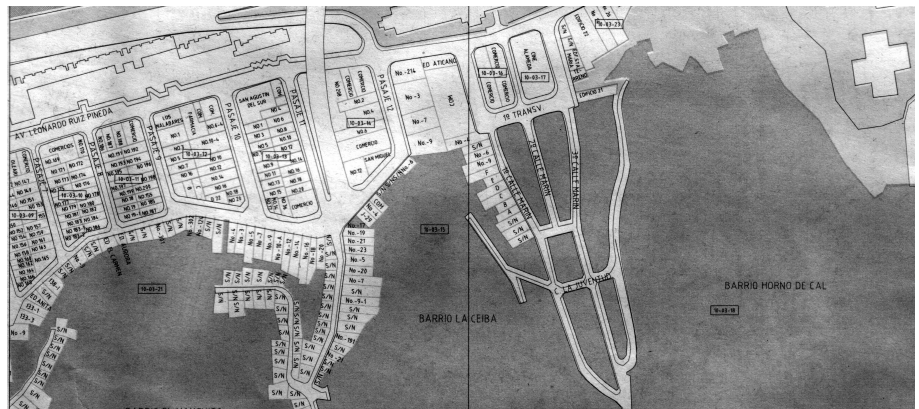


Abbildung 196

Informelle Siedlungen in der formellen Stadtstruktur

Die Barrios werden komplett ignoriert und sind im Stadtplan als schwarze Fläche dargestellt. Der Planausschnitt entstammt der „Metroguía Caracas“, die eine umfassende Plansammlung der Stadt beinhaltet. Die Metroguía ist die wichtigste und am meisten verwendete Sammlung von Stadtplänen in Caracas. Da sie die aktuellsten kartographischen Informationen beinhaltet, wird sie von Architekten und Stadtplanern als Informationsquelle genutzt.

Die Negation eines großen Teils der Stadt hat bedeutende Folgen für die Wahrnehmung der Stadt und die Orientierung in ihr: Die Darstellung der informellen Wohnsiedlungen als graue Flächen spiegelt eine gewisse Wahrnehmung der Stadt wider, in der die Barriadas ein enormes unbekanntes und unzugängliches Territorium sind.

Die Bewohner eines Barrios orientieren sich innerhalb ihres Barrios, aber nicht unbedingt in anderen. Jedes Barrio besitzt seine eigenen Codes, Ikonen und Referenzen, die nur hier gelten. Fremde sind nicht willkommen, außer sie kommen in Begleitung eines lokalen Bewohners. Die informellen Wohnsiedlungen bilden kompakte und geschlossene städtische Einheiten, die für Fremde unzugänglich sein können, während die formellen Urbanisierungen gegenüber Fremden andere Schutzmechanismen entwickelt haben.

Das Bild der Stadt ist das Ergebnis von Erfahrungen, die entsprechend der sozialen Herkunft und den eigenen Interessen der Personen variieren, so dass verschiedene Bewohner der gleichen Stadt oder eines gleichen Gebietes unterschiedliche Bilder von ihr haben. Wird dieses Prinzip auf eine Stadt wie Caracas angewandt, in der die durchschnittliche Bevölkerung weniger als 50% der Stadtfläche kennt, stellt man fest, dass das Bild der Stadt eine widersprüchliche Ansammlung voneinander getrennter Fragmente darstellt. Die Trennung von Formalität und Informalität ruft ein diskontinuierliches Bild der Stadt hervor, das das Ergebnis der Unmöglichkeit darstellt, die Stadt in ihrer Gesamtheit zu durchlaufen und zu erfahren.



Abbildung 197

Formelle und informelle Stadtstrukturen in Caracas

Die formelle Stadtstruktur ist als graue Fläche und die informelle Stadtstruktur als schwarze Fläche dargestellt.

2 Die Planung

Die Marginalisierung der informellen Wohnsiedlungen führt zu einem Verständnis der Stadt, in welchem sie nur teilweise gekannt, dargestellt und statistisch erfasst wird: Die Marginalisierung erschwert und verfälscht die Planung. Es ist nur möglich, für den Sektor der Gesellschaft zu planen, über den Informationen bestehen³⁹⁹, also den formellen Sektor. Genau wie kaum Informationen über die städtischen Strukturen der Barrios bekannt sind, bleiben das Profil ihrer Bewohner und deren Bedürfnisse im Ungewissen. Die Barrios und ihre Bewohner bestehen außerhalb aller Statistiken und möglichen klassischen Planungen; akademische Lösungen, wie die Aufstellung eines Masterplans, kommen nicht in Frage.

"Each section of this fragmented society has its own set of values which are reflected in the disparate morphology of the city. The Venezuelan government as a whole does not have a clear identity and has not forged a clear sense of direction. The conclusions arrived at by the last survey of data analysis for the city of Caracas (2001) are alarming. If it is true that 3% of the population takes in most of the national income, and 84% of the country's population is below the poverty line, then we are facing the largest problem ever confronted by Venezuelan civil society. Additional, if it is true that 34% of Caracas' population (of 5 million) lives in subhuman conditions in the barrios, this accounts for the five murders which occur daily and we believe that this fire will soon turn into a blaze unless something is done"⁴⁰⁰

Obwohl über die Hälfte der Bevölkerung in der informellen Stadt lebt, ist der informelle Sektor von der Stadtplanung derart marginalisiert worden, dass die Barrios zu einer Problematik geworden sind. Die vermeintlichen Lösungen sind bisher immer auf die Umsiedlung der Barrio-Bewohner in vom Staat errichtete Arbeiterwohnsiedlungen hinausgelaufen. Bisher ist nie versucht worden, die bestehenden Lebensbedingungen der Barrios zu verstehen und noch weniger, diese zu verbessern, da der Staat dann die illegalen Einwohner als Eigentümer ihrer Häuser und Parzellen anerkennen müsste, was nach dessen Theorie weitere Landbesetzungen provozieren würde.

Die Landbesetzungen werden stattdessen weiter geschehen, solange der armen Bevölkerung keine alternativen Wohnlösungen angeboten werden, unabhängig davon, ob der Staat die existierenden Barrios legalisiert oder nicht. Mittlerweile gibt es in Stadtnähe auch keinen physischen Raum mehr für die Realisierung von großen städtebaulichen Entwicklungen und eine Umsiedlung der Barrio-Bewohner in formelle Wohnsiedlungen. Aus diesem Grund ist die Anerkennung der Barriadas als Teil der Stadtstruktur ein dringend erforderlicher Schritt auf dem Weg zu einer logischen und längst überfälligen Stadtplanung für Caracas.

³⁹⁹ Statistische Informationen über die Bevölkerung Venezuelas, formell oder informell, sind meist unzureichend und unvollständig, da es kein dynamisches Informationssystem gibt. Im Fall der informellen Stadt ist das Defizit noch schlimmer: Die Straßen der informellen Siedlungen haben keine Namen und erscheinen auch nicht auf den offiziellen Stadtplänen. Demzufolge sind die Bewohner auch nicht an den Postdienst angeschlossen. Niemand weiß genau, wie viele Einwohner in den informellen Siedlungen leben, ob und was sie arbeiten oder wie viel Geld sie verdienen.

⁴⁰⁰ Caracas Urban Think Tank. *The politics of architecture*. <http://www.worldviewcities.org/>

3 Isolierung

"For the very wealthy, the city exists as a more interesting place to make profit than a place to live in. It is a machine that brings profit to the wealthy and encourages them to identify with cities other than their own. Crime is so bad that the middle and upper classes have lost their right to walk freely on the street. Carefully selected social groups entertain themselves in isolation."⁴⁰¹

Die durch die Marginalität hervorgerufene Kriminalität hat eine wachsende Paranoia unter der Mittel- und Oberschicht ausgelöst, die sich in deren Lebensweise widerspiegelt: Dunkle und geschlossene Autofenster, welche die Insassen vor der Sonne und Kriminellen schützen sollen, meterhohe Umfassungsmauern, die die Wohnhäuser von der gefährlichen Umgebung isolieren und Sicherheitssysteme, die die Bewohner und ihr Eigentum schützen sollen, sind die typischen Erscheinungen des Lebens in Caracas.

Aber die Ursache für die Isolierung der Mittel- und Oberschicht liegt nicht allein in der Kriminalität begründet. Öffentliche Räume wie Museen und Parks, die eine gewisse Sicherheit bieten, sind keine beliebten Orte für die Mittel- und Oberschicht, die sich langsam an die geschlossenen, klimatisierten und elitären Erlebnisräume gewöhnt hat. Dieses Verhalten hat sich bei vielen Einwohnern derart etabliert, dass sie das Laufen und Spazieren mittlerweile als unnötig und unerwünscht empfinden, auch wenn die persönliche Sicherheit dabei nicht in Gefahr ist.

Als Einwohnerin von Caracas hatte ich ausreichende Gelegenheiten, verschiedene attraktive und sichere öffentliche Räume kennen zu lernen, die trotz ihrer guten Bedingungen nicht von der Mittel- und Oberschicht besucht werden. Dazu gehören beispielsweise das Museumsviertel im Stadtteil Bellas Artes oder der Ostpark. Kindergeburtstagsfeiern, nur um ein Beispiel zu nennen, werden hingegen lieber in sicheren und klimatisierten Räumlichkeiten gefeiert, wie auf einem Kinderspielplatz bei McDonalds, obwohl die öffentlichen Parks eine gesunde und gepflegte Umgebung, frische Luft, gute Stimmung sowie Sicherheit bieten.

Eine Distanzierung zwischen den verschiedenen sozialen Bevölkerungsschichten ist immer gegeben, dabei handelt es sich jedoch nicht nur um unterschiedliche „modus vivendi“, sondern um den Wandel der persönlichen Lebensbedingungen, die anhand des Maßes der Verfügbarkeit über ökonomische Mittel eine steigende Entwicklungsspirale darstellen: Je größer die ökonomischen Mittel sind, über die eine Gruppe von Menschen verfügt, desto höhere Chancen haben diese, ihre Umgebung zu verändern oder zu verbessern. Diese Spirale kann mit dem Begriff der „relativen Deprivation“ umschrieben werden:

⁴⁰¹ Caracas Urban Think Tank. *The politics of architecture*. <http://www.worldviewcities.org/>

„Mit dem Begriff der „relativen Deprivation“ ist die Lebenslageforschung der Unterversorgung einer Person oder eines Haushalts in einem gegebenen Bereich – z.B. Beruf, Wohnung oder Gesundheit – gemeint. Die Schwelle der Unterversorgung wird durch eine Bezugseinheit, in der Regel der Versorgungsgrad der Gesamtbevölkerung, definiert.“⁴⁰²

Sowohl die formelle als auch die informelle Stadt erfahren eine relative Deprivation: Während die Bewohner der informellen Stadt in unterversorgten Häusern und Siedlungen leben, werden die Bewohner der formellen Stadt durch eine räumlich begrenzte Umgebung depriviert:

„relative Deprivationen können auf der sozialen Ebene eintreten: durch Nachbarschaftskontrolle, die bis zu offenen Diskriminierungen reichen mögen oder durch die von einer erhöhten Kriminalität ausgehenden Belastungen. Auch die Okkupation des (teil-)öffentlichen Raums einer Siedlung durch bestimmte soziale Gruppen ist zu denken.“⁴⁰³

Die Bewohner der sozial besser gestellten Stadtteile sind sich ihrer Privilege bewusst und werden in einer Gesellschaft, in der die sozialen Unterschiede immer stärker zunehmen, von der marginalisierten Gruppe bedroht. In diesem Kontext organisiert sich die erste Gruppe in Nachbarschaftskontrollen, die die Zugänge zu ihren Wohnsiedlungen überwachen und zu kontrollieren versuchen.

Die Isolierung und das Absperrn umfassen mittlerweile auch die öffentlichen Räume, die umzäunt und über Zugänge kontrolliert werden. Dadurch wird versucht, genau wie bei den Nachbarschaftskontrollen, den Zugang durch Fremde zu überwachen oder zu vermeiden, aber auch die Aneignung der öffentlichen Räume durch Obdachlose zu verhindern, die die Sicherheit gefährden oder die Einrichtungen beschädigen könnten.

Die Privatisierung der öffentlichen Räume kontrolliert deren Zugang, aber benachteiligt dabei den Raum selbst, da der Raum seine Hauptattraktivität – nämlich die Öffentlichkeit – verliert, wenn er privatisiert und abgesperrt wird. Die leichte Zugänglichkeit und die räumliche Permeabilität zwischen der Straße und dem öffentlichen Raum stellen seine Hauptattraktivitäten dar. Diese Eigenschaft, die Möglichkeit ein- und auszugehen, wann immer es einem beliebt, wird durch das Abgrenzen stark eingeschränkt, wenn nicht gar aufgehoben.

„Ein Wohnquartier kann auf vielfältige Weise zur Benachteiligung seiner Bewohner beitragen. Ebenso hat ja die Spirale des privilegierten Wohnens, vom Bungalow-Viertel über Siedlungen älterer, großbürgerlicher Häuser bis hin zum exklusiven Villen-Vorort mannigfache Facetten. Ein Quartier *wird* nicht nur durch die Segregation deprivierter Gruppen zum *benachteiligten*, es selber benachteiligt in verschiedenen Dimensionen seine Bewohner, *wirkt benachteiligend*.“⁴⁰⁴

⁴⁰² Keller, Carsten. *Armut in der Stadt – zur Segregation benachteiligter Gruppen in Deutschland*. Westdeutscher Verlag, Opladen. 1999. S.89

⁴⁰³ Ib. S.91

⁴⁰⁴ Ib. S.89

Die privilegierten Nachbarschaften benachteiligen nicht nur die deprivierten Gruppen, die dort nicht wohnen können, sondern auch sich selbst, da die wachsende Spirale des privilegierten Wohnens immer weniger Möglichkeiten bietet. Die steigenden Immobilienpreise führen zu einem wachsenden Wohnungsmarkt, der immer weniger potentielle Kunden hat, welche die Angebote finanzieren können. Natürlich variiert die Beziehung zwischen Angebot und Nachfrage, wie in allen anderen Wirtschaftsbereichen und die Preise können nicht grenzenlos steigen.

Die Gettoisierung bestimmter Nachbarschaften stellt einen großen Nachteil für ihre Bewohner dar, die sich nur in einem bestimmten Teil der Stadt bewegen können. Die Bewohner einer gettoisierten Nachbarschaft bilden nicht nur eine geschützte Gruppe innerhalb einer privilegierten Wohnsiedlung, sondern eine eingesperrte Gruppe, die unter Angst und Stress lebt und ihre eigenen sowie andere öffentliche Räume kaum genießen kann.

„Die Soziologie weist uns darauf hin, dass für die Stadt der Zukunft, in der mehr denn je Angehörige verschiedener Kulturen und verschiedenem sozialen Status zusammenleben werden, das Problem der Segregation neu zu überdenken sei: In der multikulturellen Stadt dürften unterschiedliche Kulturen nicht einfach integriert, also aufgelöst werden. Die modernen Sozialwissenschaften sagen, dass das Urbanitätsverständnis der Aufklärung unter dem Modernisierungsprozess unserer Zeit nicht länger aufrechterhalten werden könne.“⁴⁰⁵

Eine relative Deprivation richtet sich nicht unbedingt gegen den Modernisierungsprozess einer Stadt, aber die Gettoisierung als Ergebnis der sozialen Segregation und einer missverstandenen oder unkontrollierten relativen Deprivation bestimmter Stadtteile einer Stadt stellt einen Rückschritt in der städtischen Entwicklung dar:

„Ich meine, man kann an dieser These einiges zum Begriff der Urbanität deutlich machen. Die gesellschaftliche Emanzipation, die sich im Modernisierungsprozess durchsetzt, lässt es in der Tat nicht zu, von Zugewanderten aus uns fremden Kulturen eine Integration zu fordern (dies ist in der „Linie“ der Humanität). Urbanität, die indes gerade im Umgang mit Fremden höchst erwünscht ist, wird zur gleichen Zeit mit dem Modernisierungsprozess geopfert (die zunehmenden ausländerfeindlichen Aktionen in unserem Land beweisen es). Die Linie der Urbanität verläuft somit tatsächlich anders als die der Humanität.“

⁴⁰⁶

⁴⁰⁵ Feldtkeller, Andreas. *Die zweckentfremdete Stadt*. Campus Verlag, Frankfurt am Main, 1994. S.33

⁴⁰⁶ Ib.

8 BAUBLOCK

Die Anordnung von Gebäuden in Baublöcken wird durch das Wachstum der Stadt verursacht, wobei die Baublöcke als Ordnungseinheit innerhalb der Gruppierungslogik und Gebäudeagglomeration auf einem begrenzten Raum entstehen. In der freien Landschaft wird der offene Raum von vereinzelt Gebäuden beherrscht. Die Grenzen zwischen diesen Landsitzen sind oft diffus oder werden von Hinweisobjekten, wie Bäumen oder Zäunen, dargestellt.

Zu Beginn der Entstehung von städtischen Strukturen schließen sich mehrere Gebäude um eine Aktivität oder Ressourcenquelle zusammen. Sie sind entweder den Bedingungen einer Gemeinschaft entsprechend oder nach einem vorgegebenen Plan organisiert und gruppieren sich in Baublöcken, deren Form und Größe entsprechend den spezifischen Bedingungen des Ortes variieren. Durch die Aggregation von mehreren Baublöcken wächst eine menschliche Siedlung; der Baublock ist daher charakteristisch für jede Stadt.

„Als konstitutive Einheit des städtischen Gefüges ist der Baublock eine Gruppierung von Gebäuden, angeordnet nach bestimmter Logik, die jedem Raum einen von der Praxis anerkannten Status sichert“⁴⁰⁷

Der Baublock bildet die Einheit der räumlichen Ordnung und Organisation aller menschlichen Siedlungen. In jedem Baublock sind die Gebäude nach einem bestimmten Ordnungsprinzip organisiert, das die gemeinsamen Ideen über die Wechselwirkung und den Austausch zwischen den Bewohnern und ihrer Umgebung widerspiegelt. Die Form und Logik des Baublocks besitzt die Fähigkeit, das gemeinsame Zusammenleben der Bewohner zu fördern oder zurückzuhalten: Ein Baublock, in dem die Gebäude um einen gemeinsamen Hof organisiert sind, bietet mehr Gelegenheiten des gemeinsamen Zusammenlebens als einer, in dem die Gebäude getrennt gruppiert werden.

Als morphologische Einheit der Stadt kann der Baublock umgewandelt werden. Die ursprüngliche Logik der Gebäudegruppierung kann von den Einwohnern im Laufe der Zeiten verändert oder nuanciert werden, um die Struktur des Baublocks den ständig wechselnden Bedingungen und neuen Anforderungen der Gesellschaft anzupassen. Wenn die Logik des Baublocks eine bestimmte Einstellung zum urbanen Leben zeigt, so spiegelt sich diese am Verhalten und an den Wünschen seiner Einwohner und Erbauer wider. Die Untersuchung des Baublocks stellt daher eine wichtige Analyseebene der städtischen Diskontinuitäten dar, bei der man durch die Analyse eines bestimmten Elementes der Stadt verschiedene soziale Phänomene erkennen kann.

„Die Parzellenebene schließlich ist die Ebene, bei der (der) einzelne Besitzer oder Nutzer weitgehendes Entscheidungsrecht besitzt. Hier kann Veränderung im Rahmen der allgemeinen planungsrechtlichen Nutzungsregeln sehr schnell stattfinden.“⁴⁰⁸

⁴⁰⁷ Panerai, Philippe u. a. *Vom Block zur Zeile (Wandlungen der Stadtstruktur)*. Friedr. Vieweg & Sohn. Braunschweig. 1985. S.183

⁴⁰⁸ Curdes, Gerhard. *Stadtstrukturelles Entwerfen*. Kohlhammer. Stuttgart. 1995. S.11

8.1 DIE TRENNUNG ZWISCHEN INNEN UND AUSSEN

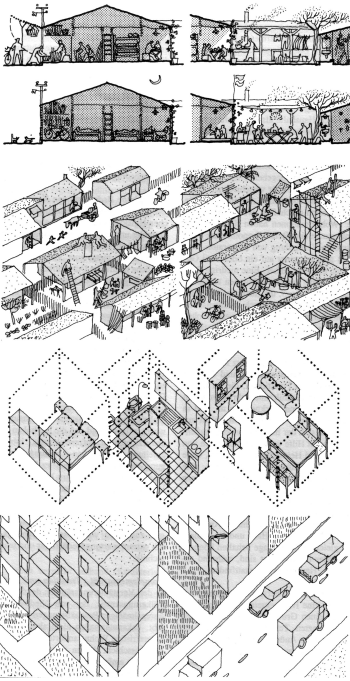


Abbildung 198
Vergleich der Beziehung zwischen Innen
und Außen in informellen und formellen
Wohnsiedlungen

Um die städtischen Diskontinuitäten im Maßstab des Baublocks zu untersuchen, müssen zuerst die unterschiedlichen Typologien der Baublöcke klassifiziert werden. Dabei wende ich das gleiche Kriterium an, das ich im vorangegangenen Kapitel bei der Untersuchung der Diskontinuitäten im Maßstab des Straßennetzes angewandt habe: Die Differenzierung zwischen der geplanten Stadtstruktur und den informellen Wohnsiedlungen, zwischen der Formalität und der Informalität.

Jenseits ihrer strukturellen oder räumlichen Aspekte äußert sich die städtische Diskontinuität in einer bestimmten Form der Annäherung an den städtischen Raum und in der Weise, wie er bewohnt wird. Deshalb habe ich bei meiner Untersuchung des Baublocks in Caracas die morphologischen Varianten auf die wesentlichen und wichtigsten beschränkt.

Die Differenzierung Formal- Informal entspricht den zwei Haupttypologien der Stadt Caracas. Die formelle Stadtstruktur ist im Vergleich zur informellen statischer und stabiler, da sie nach den Raumordnungen gestaltet wird. Innerhalb der formellen Struktur sind zwei wichtige Wohntypologien zu erkennen: Das Ein- und das Mehrfamilienhaus.

In diesem Kapitel analysiere ich die Beziehung zwischen Innen und Außen anhand dieser drei wesentlichen Wohntypologien innerhalb des Baublocks. Dabei versuche ich, die möglichen städtischen Diskontinuitäten in der Ebene des Baublocks aufzuzeigen.

1 Mehrfamilienhaus

Die Mehrfamilienhaustypologie wird durch Gebäude mit drei und mehr Geschossen gebildet. Gewöhnlich haben sie zwischen sechs und zwölf Geschossen⁴⁰⁹. Bei allen Mehrfamilienwohnhäusern (MFWH) gehört der Fassadenanteil der Wohnung nicht den Bewohnern, daher ist es untersagt, fremde Elemente, wie Wäsche oder Pflanzen, an der Fassade anzubringen.

Das gemeinsame Leben in den MFWH ist im Vergleich zu den informellen Wohnhäusern geordnet: Die Wohnhausverwaltung stellt Personal an, das mit allen erforderlichen Arbeiten, wie der Müllentsorgung, der Gartengestaltung, Reparaturarbeiten oder der Reinigung von Treppenhäusern und Gemeinschaftsräumen betraut ist. In fast jedem Gebäude gibt es eine Pförtnerloge, die normalerweise von einem Ehepaar besetzt wird, das diese Arbeiten durchführt bzw. koordiniert und organisiert.

Im Erdgeschoss befinden sich alle gemeinschaftlichen Räumlichkeiten des Hauses. Diese Räumlichkeiten bestehen meist aus einem großzügigen Foyer, einem Gemeinschaftsraum und Parkplätzen, die oft als Spielplatz genutzt werden. In luxuriösen MFWH gibt es auch private Kinderspielplätze, Fitnessstudios, Schwimmbäder und geräumige Gärten. Die Anzahl und Qualität dieser Räumlichkeiten sind Zeichen des gesellschaftlichen Status des Wohngebäudes und seiner Bewohner.

„Im modernen Bauen wird jedes Werk durch Ausgrenzung aus einer vermeintlich banalen Umgebung entworfen. Ein Gebäude, aber ebenso auch ein städtebauliches Ensemble, wird als Solitär konzipiert, der quasi auf einem besonderen Podest steht wie ein Kunstwerk. Das Werk ist nicht mehr Teil einer Straße oder eines Stadtviertels, sondern steht abgelöst von jedem Kontext in einer von der konkreten Stadt unabhängigen Welt – in einer Welt, die durch Licht, Luft, Sonne, Natur, Weite, letztlich durch eine ideale erhobene Wüste repräsentiert wird.“⁴¹⁰

Die Haupteigenschaft aller MFWH von Caracas besteht in der isolierten Lage des Hauses in der Mitte der Parzelle. Die aktuelle Bauordnung fordert, dass jedes Gebäude vier Meter von den benachbarten Gebäuden und vier bis sechs Meter von der Straße und vom Grund der Parzelle entfernt sein muss.

Der Umfang der Parzelle wird durch eine Mauer begrenzt. Diese Umfassungsmauer wurde zum wichtigen Element des Wohnungsbaus, das schon als Entwurfselement einbezogen wird. Die Umfassungsmauer hat eine starke symbolische Bedeutung in der Typologie der MFWH, sie soll fremde Besucher einschüchtern und gleichzeitig den Wohlstand der Bewohner zeigen. In MFWH der Oberschicht ist sie Teil eines Sicherheitssystems, das mehr als nur die Grenze der Parzelle verkörpert und aus unterschiedlichen Elementen besteht, wie einem



Abbildung 199
Mehrfamilienhaus im Stadtteil Los Chorros



Abbildungen 200 und 201
Grundstücksbegrenzungen von Apartmentwohnhäusern im Stadtteil Los Chorros

⁴⁰⁹ Es gibt Wohnhäuser mit mehr als dreißig Geschossen, wie z.B. Parque Central, was aber die Ausnahme bildet.

⁴¹⁰ Feldtkeller, Andreas. *Die zweckentfremdete Stadt*. Campus Verlag. Frankfurt am Main. 1994.

Wachhäuschen, Stacheldrahtverhau, elektrischen Zäunen oder Videokameras, welche die Einwohner vor der Kriminalität schützen sollen.

2 Einfamilienhaus



Abbildung 202
Einfamilienhaus im Stadtteil Los Chorros
Die hohe Mauer trennt die private von der öffentlichen Sphäre.



Abbildung 203
Wohnhäuser in Catia West
Die geringe Breite der Gasse verhindert die Nutzung des Straßenraumes als erweiterten Privatraum des Wohnhauses. Der Maßstab der Grundstücksmauer lässt dennoch eine visuelle Kommunikation zwischen Innen und Außen zu.

Das typische Einfamilienwohnhaus (EFWH) besteht aus einem bis drei Geschossen. Genau wie die Mehrfamilienhäuser, sind die EFWH in der Mitte der Parzelle angeordnet, die auch durch eine Umfassungsmauer begrenzt wird. Sie spielt die gleiche Rolle wie bei den MFWH; sie ist ein Indikator des Wohlstands der Bewohner sowie die Zugangskontrolle des Grundstücks. Die Umfassungsmauer vergrößert sich in dem Maße, wie der Lebensstandard der Bewohner zunimmt, bis sie schließlich zur Fassade des Hauses wird, was bei den MFWH auf Grund der Gebäudehöhe kaum möglich ist.

Die Bewohner luxuriöser EFWH haben kaum oder keinen Bedarf an äußeren Räumen, da sie im inneren Raum alle möglichen Bequemlichkeiten vorfinden. Der äußere Raum, die Straße, stellt eine feindliche und gefährliche Welt dar, von der man sich lieber fernhält. In dem Maße, wie sich der Komfort des inneren Raumes verringert, steigt der Bedarf an einem äußeren Raum. Wenn der innere Raum knapp und unbequem wird, suchen die Bewohner freien Raum auf der Straße. So entsteht die nachfolgende Typologie: Das informelle Wohnhaus.

3 Informelle Häuser

Die informellen Häuser umfassen Einzel- und Mehrfamilienhäuser. Im Rahmen der informellen Entstehung der Barrios bilden die Häuser eine flexible städtebauliche Einheit, die mit der Familie wächst und sich umwandelt. Wie in der formellen Stadtstruktur spiegelt auch das informelle Haus die Entwicklung und das Wachstum seiner Bewohner wider. Wenn die Ressourcen der Bewohner steigen oder neue Familienmitglieder hinzukommen, erweitern und verbessern sie ihr Haus, um die neuen Hausbewohner zu beherbergen. Die Erweiterung des Wohnhauses ist innerhalb der formellen Stadt sehr selten, aber nicht ungewöhnlich⁴¹¹. Um die Statik des Hauses nicht zu gefährden, ist die Einfügung weiterer Geschosse jedoch offiziell untersagt.

Der wichtigste und bemerkenswerteste morphologische Unterschied zwischen den formellen Häusern (EFWH und MFWH) und den informellen Häusern ist das Fehlen der Umfassungsmauer. Kein informelles Haus trennt sich von der Umgebung ab, sondern bildet eine räumliche Einheit mit seiner Umgebung. Das Familienleben findet im inneren und äußeren Raum statt, wobei beide voneinander in einer räumlichen Symbiose zwischen Innen und Außen profitieren.

⁴¹¹ Die „Ranchifizierung“ der formellen Stadt bedeutet die Extrapolation und Ausübung von Praxen der informellen Stadt innerhalb der formellen Baukultur. Die Erweiterung der formellen Häuser, genau wie in den informellen Barrios, zeigt den Bedarf an flexiblen Wohnungen in der formellen Stadt angesichts der Härte des Immobilienmarktes, dessen Angebote mittlerweile für große Teile der Mittelschicht unerreichbar und unbezahlbar geworden sind.

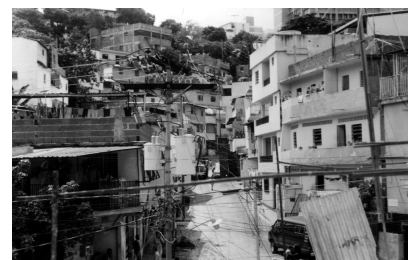
In den informellen Häusern ist der Innenraum knapp und oft wächst die Zahl der Bewohner, ohne dass eine Verbesserung oder Erweiterung des Hauses realisierbar ist. In diesem Fall stellt der Außenraum eine Verlängerung des engen Innenraumes dar und wird zum gemeinschaftlichen sozialen Raum: Die Straße wirkt denn als Erweiterung des Wohnraums des Hauses, und bietet Raum für Treffen und soziale Kontakte.

In einigen informellen Häusern in konsolidierten Barrios, also in Barrios, die eine gewisse Entwicklungsebene erreicht haben, befinden sich gewisse Sicherheitselemente, wie vergitterte Fenster oder Sicherheitstore. Haben die Einwohner einen bestimmten Wohlstand erreicht, fürchten sie, diesen sozialen Status zu verlieren und ergreifen Maßnahmen, sich vor der Kriminalität zu schützen. Dabei imitieren sie die städtischen Gewohnheiten der oberen Bevölkerungsschichten.

Die informellen Baublöcke stellen eine kontinuierliche städtebauliche Einheit dar, die Häuser werden eng nebeneinander errichtet, um das geringe Raumangebot optimal auszunutzen. In der informellen Stadt gibt es keine der räumlichen Beschränkungen der formellen Stadt, wo die legalen Raumordnungen befolgt werden müssen. Im Vergleich dazu befolgen die informellen Häuser keine Belüftungs- oder Strukturgesetze, die die Abstände zwischen den Gebäuden festlegen. Die informellen Häuser werden allein nach den Kriterien und Ressourcen ihrer Bewohner erbaut.

Die informellen Häuser stellen ein räumliches Kontinuum dar, in dem der verfügbare Raum optimal genutzt wird und die Beziehung zwischen Innen und Außen fließend ist. Daraus kann man schlussfolgern, dass die Trennung Innen-Außen charakteristisch für die formellen Einzel- oder Mehrfamilienhäuser ist. Diese Trennung wird formell durch die Umfassungsmauer gebildet, die in der Bauordnung gewidmet ist und durch die Sicherheitselemente der Fassade verstärkt: Die Diskontinuität zwischen Innen und Außen steigt in dem Maße, in dem sich der Wohlstand der Bewohner erhöht.

Innerhalb dieser Analyseebene ist die städtische Diskontinuität direkt proportional zum Wohlstand der Einwohner. Diese Diskontinuität stellt eine soziale oder psychosoziale Tendenz dar, nach der die Einwohner in ihrem privaten Haus eine isolierte und komfortable Welt errichten. Die Diskontinuität zwischen Innen und Außen ist die Realisierung dieser gesellschaftlichen Tendenz, die nicht nur in Caracas zu beobachten ist, aber durch die bereits bestehenden sozialen Differenzierungen verstärkt und dramatisiert wird, wie dies in anderen Gesellschaften geschieht.



Abbildungen 204 – 206
Häuser in der informellen Stadt, Catia



Abbildung 207
Häuser in der informellen Stadt, Petare Ost
Das Wachstum der Häuser kann leicht am Zustand der Fassade nachvollzogen werden. Die Größe und Form der Fenster sind unregelmäßig, die gesamte Fassade des Baublocks ist formell diskontinuierlich.

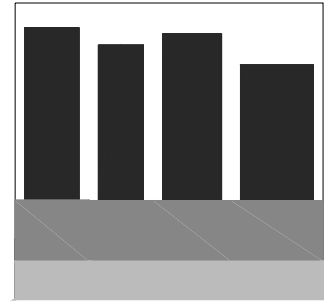
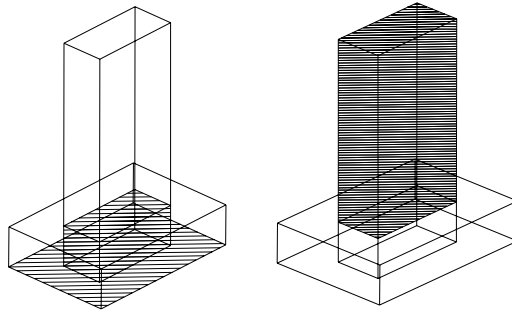


Abbildung 208
Häuser in der informellen Stadt, Barrio Santa Cruz del Este
Die Wäsche am Fenster zeigt den Mangel an Wohnraum im Inneren des Hauses.

Abbildungen 209 - 211

Mehrfamilienhaus

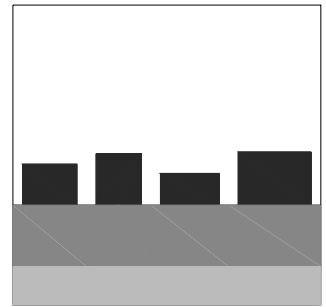
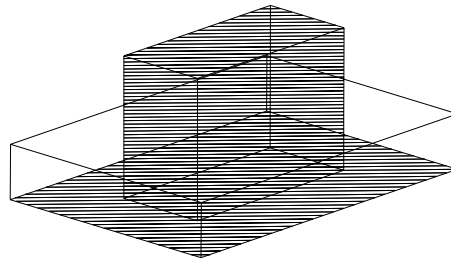
Das Erdgeschoss dient vorwiegend halböffentlichen Aktivitäten, wie Sport (Sauna, Schwimmbad oder Sportanlagen), Feiern oder der Entspannung (Spielplatz oder Garten). Die Angebote und Qualitäten dieser Räume variieren entsprechend dem Status des Gebäudes: Je luxuriöser das Gebäude ist, desto besser sind die gemeinsamen Räumlichkeiten ausgestattet.



Abbildungen 212 - 213

Einfamilienhaus

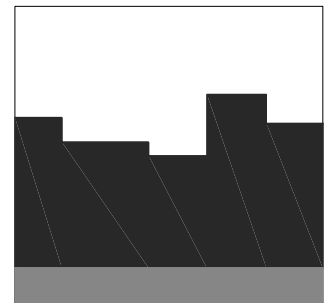
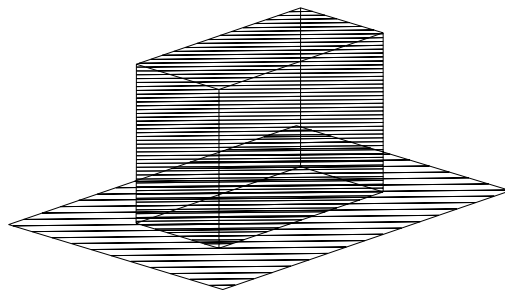
Das Haus stellt eine Wohneinheit dar, die wie beim Mehrfamilienhaus durch eine Mauer vom öffentlichen Außenbereich abgetrennt wird. Haus und Straßenraum haben nur einen geringen räumlichen Bezug.



Abbildungen 214 und 215

Informelle Häuser

Die Straße bildet einen halböffentlichen Raum. Da der private Wohnraum knapp ist, wird der Außenbereich als Erweiterung des Wohnraums genutzt.



8.2. DAS MODERNE WOHNEN

Die Ursachen der Diskontinuität zwischen Innen und Außen liegen innerhalb der folgenden drei gesellschaftlichen Bereiche begründet:

- 1 **Geschichte:** Die aktuellen Wohntypologien entwickelten sich aus der kolonialen Wohntypologie, die eine bestimmte Beziehung zwischen Innen und Außen hatte.
- 2 **Gesetze:** Die heutigen Raumordnungen fordern den Bau isolierter Häuser, die von der Straße und den neben liegenden Häusern getrennt sein müssen. Diese Gesetze bilden den gesetzlichen Rahmen der Diskontinuität zwischen Innen und Außen.
- 3 **Wirtschaft und Politik:** Eine der wichtigsten Sorgen der Caraqueños ist die weiterhin ansteigende Kriminalität, die das Verhalten der Caraqueños verändert und die Trennung zwischen Innen und Außen verstärkt hat.

Die drei Analysebereiche sind voneinander abhängig. Keiner dieser Bereiche allein kann die Entstehung der Diskontinuität Innen- Außen erklären, sondern die Beziehung zwischen diesen drei Aspekten führte zum Phänomen des diskontinuierlichen Wohnens.

1 Geschichte

Im Kapitel 2.1.1 des ersten Teils, Das Rastergefüge, habe ich die kolonialen Wohntypologien des Stadt- und des Landhauses analysiert, welche die beiden während der Kolonialzeit erbauten Haupttypologien des Wohnhauses bilden und eine antagonistische Beziehung zwischen Innen und Außen zeigen: Während sich das häusliche Leben im Stadthaus um den Hof gruppiert, orientiert sich das Landhaus zum Außenraum.

Das Stadthaus hat kaum eine Beziehung zum Außenraum, sie beschränkt sich auf wenige Fenster, die den sozialen Räumen des Hauses entsprechen. Die Eingangstür ist durch einen Flur vom Innenraum, dem Zaguán, abgetrennt, der mit dem inneren Korridor verbunden ist. Dieser zweite Flur umgibt dem Hof und bildet ein Zwischenraum zwischen dem Hof und den anderen Zimmern des Hauses (siehe Abbildung 216).

Das Landhaus ist von einem außen liegenden Korridor umgeben, der das Haus mit dem Außenraum verbindet (siehe Abbildung 217). Es gibt viele Beispiele von Landhäusern mit Innenhöfen, in denen sich auf Grund ihrer Größe beide Haupttypologien vermischen, um alle Räume belüften und beleuchten zu können.

Beim Landhaus ist der Außenraum, auf den sich das Haus orientiert, keine fremde oder wilde Landschaft. Der Außerraum entspricht dem Eigentum der Familie und stellt daher eine domestizierte Landschaft dar. Aus diesem Grund ist die Beziehung zur Landschaft keine bedeutende Beziehung zwischen Innen und Außen, da der Außenraum eigentlich eine besiedelte Landschaft war, bildete er eine Verlängerung des Innenraums. Dieser Außenraum umfasste das gesamte Grundstück der Familie, das oft mehrere Hektar groß war.

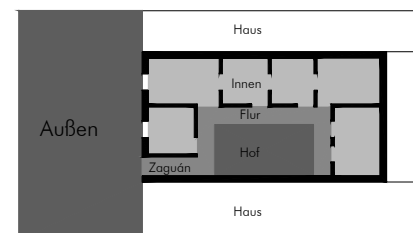


Abbildung 216
Koloniales Stadthaus

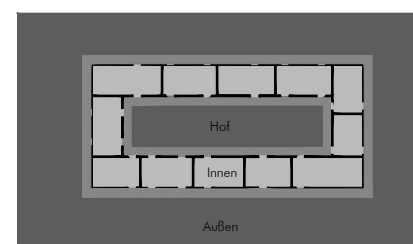


Abbildung 217
Koloniales Landhaus

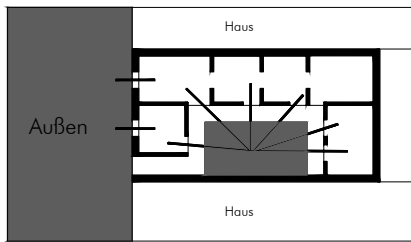


Abbildung 218
Die Beziehung zwischen Innen und Außen
beim kolonialen Stadthaus

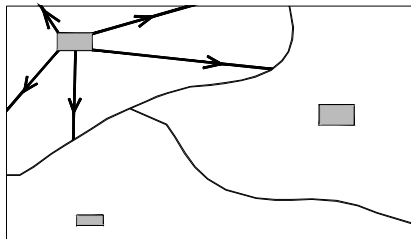


Abbildung 219
Die Beziehung zwischen Innen und Außen
beim kolonialen Landhaus

Die Grundstücke der noch heute existierenden kolonialen Landhäuser sind nur noch wenige Quadratmeter groß, sie wurden etliche Male in kleinere Parzellen unterteilt und der ursprüngliche Zaun hat sich in unzählige Umfassungsmauern verwandelt. Typologisch unterscheiden sich diese alten Landhäuser nicht viel von den heutigen Landhäusern, da sie beide die gleiche Idee der domestizierten Landschaft als Garten teilen.

Diese beiden Typologien existieren in den modernen Städten aller früheren spanischen Kolonien, da sie während der spanischen Kolonialisierung verbreitet wurden. Alle früheren spanischen Kolonien teilen die gleiche Geschichte der Wohntypologie. Sie spielen noch heute eine bedeutende Rolle bei der Planung moderner Gebäude, daher ist es notwendig, den aktuellen Gesetzesrahmen zu analysieren.

2 Gesetze

Caracas ist in fünf Distrikte unterteilt (siehe 5.2 Die politische Trennung), wobei jedes Distrikt seine eigenen Bauordnungen besitzt, d.h. es gibt keine gemeinsame Bauordnung für die ganze Stadt. Trotzdem teilen die Bauordnungen aller Distrikte die gleichen Bauprinzipien (siehe 2.3.1 Die heutigen Raumordnungen).

Die Raumordnungen, die gemeinsamen Bauordnungen aller Distrikte, umfassen unterschiedliche Planungsaspekte. In diesem Kapitel beleuchte ich bestimmte Aspekte der Raumordnungen von Caracas, die auf die städtischen Diskontinuitäten zutreffen: Das Verhältnis zwischen den bebauten und den „weißen“ Flächen - den nicht bebauten oder genutzten Flächen - sowie die Zurückgezogenheit.

Die Raumordnungen bestimmen eine gewisse Differenzierung in der Stadt, da sich die Baukosten und die entsprechenden Immobilienpreise an der Verfügbarkeit von Freiflächen auf den Grundstücken orientieren, die durch die Raumordnungen beschränkt werden. Die Zonierung der Raumordnungen (siehe 2.3.1 Die heutigen Raumordnungen) wirkt dabei wie eine Collage, welche die Stadt in differenzierte soziale Gebiete fragmentiert.

Die Verfügbarkeit von Freiraum bestimmt die Beziehung zwischen Innen und Außen: Wenn ein Grundstück innerhalb seiner Umfassungsmauern ausreichende Freiflächen bietet, benötigen die Bewohner weniger Kontakt nach Außen, da der öffentliche Stadtraum als sozialer Raum weniger attraktiv ist. Je größer und attraktiver die Grünflächen eines Wohnhauses sind, desto weicher wird die Beziehung zwischen Innen und Außen.

Das Verhältnis zwischen der bebauten Fläche und der Grundstücksfläche variiert zwischen 30% und 75%, es definiert nicht nur die Dichte des Baublocks sondern reguliert auch das Verhältnis zwischen den Wohngebäuden und ihren Bewohnern durch die verfügbaren Freiflächen. Ein Wohnhaus mit 70% Freifläche hat eine ganz andere Wohnqualität als ein Wohnhaus mit einem Freiflächenanteil von nur 30%.

Das Verhältnis zwischen bebauter und weißer Fläche ist ein gewisser Indikator des Lebensstandards der Bewohner des Hauses. Jeder Quadratmeter Baufläche hat einen hohen Immobilienpreis sowohl in Caracas, als auch in anderen Großstädten, der die vorgesehenen Freiflächen des Hauses beschränkt. Grundstücke mit riesigen Freiflächen müssen teure Wohnfläche bieten, um den hohen Preis der Parzelle zu decken, was stillschweigend über die potentiellen neuen Bewohner entscheidet. Das koloniale Haus mitten in einer zugebauten und besetzten Landschaft stellt das Urbild des Luxushauses dar.

Ein anderes wichtiges Gesetz ist die Zurückgezogenheit. Die Architekten und Stadtplaner sind bei der Planung von Wohngebäuden gesetzlich dazu verpflichtet, eine bestimmte Entfernung zwischen dem Gebäude und der Straße und auch zu den Grundstücksgrenzen einzuhalten. Diese Entfernung variiert in jedem Fall, ist aber mindestens vier Meter groß, d.h. die Entfernung zwischen zwei Gebäuden beträgt mindesten acht Meter.

Das Verhältnis zwischen bebauter und unbebauter Fläche sowie die Zurückgezogenheit gestalten einen Zwischenraum zwischen der Straße und dem Gebäude, also zwischen Innen und Außen, der entsprechend seiner Eigenschaften die Straße als Treff- und Erlebnisraum ersetzen kann. Dieser Zwischenraum spielt daher auch eine zentrale Rolle bei der Entstehung der Diskontinuität zwischen Innen und Außen im Maßstab des Baublocks.

3 Kriminalität

„Die Region registriert eine sehr schwere Tendenz des Anstiegs der Kriminalität. Sie ist gegenwärtig die Zone der Welt mit den meisten Totschlägen, nach Subsahara- Afrika. Die durchschnittliche Schätzung für Lateinamerika liegt bei 28,4 Totschlägen auf 100.000 Einwohner pro Jahr, mehr als ein doppelt so viel wie die durchschnittliche Schätzung für die Welt.“⁴¹²

Die Kriminalität ist, genau wie die gemeinsame koloniale Vergangenheit, eine der Eigenschaften, die viele lateinamerikanische Länder derzeit teilen.

„In den letzten zehn Jahren hat die Stadt Caracas eindeutige Zeichen einer epidemischen Gewalt geäußert, die im Falle des Totschlags endemische Züge zeigen. Zahlen der Panamerikanischen Gesundheitsorganisation enthüllen, dass seit 1993 der Totschlag die Verkehrsunfälle als häufigste Todesursache unter den Männern abgelöst hat, deren Alter zwischen 15 und 29 Jahren liegt. Die Reaktion der Stadtbewohner gegenüber diesen schweren Problemen der Gewalt und persönlichen Unsicherheit war die einer großen Einschränkung des Gemeinschaftslebens und des friedlichen Zusammenlebens. Die Adoption radikaler Veränderungen der

⁴¹² Kliksberg, Bernardo: *América Latina: una región en riesgo. Pobreza, Inequidad e Institucionalidad Social*. Banco Interamericano de Desarrollo. http://www.iadb.org/etica/documentos/kli_emi.htm. La región registra una gravísima tendencia al aumento de la criminalidad. Es actualmente la zona del mundo con más homicidios del globo, después del África Subsahariana. La tasa promedio de América Latina cercana a 28,4 homicidios cada 100.000 habitantes por año, más que duplica la tasa promedio mundial.



Abbildungen 220 - 222

Der Markt der Sicherheitssysteme in Venezuela

Die wachsende Kriminalität hat zur Entstehung eines Marktes für Sicherheitssysteme geführt. Schlösser, Alarmanlagen, Überwachungskameras und alle mögliche Wachsysteme sind zu gefragten Produkten geworden.

Gewohnheiten und des kollektiven Verhaltens hat feste kulturelle Routinen verändert und das öffentliche Umfeld der Stadtbewohner mit der Entstehung geschlossener und ausschließender Enklaven ausgewählt fragmentiert.⁴¹³

Die Kriminalität spielt eine wichtige Rolle im Verhalten der Stadtbewohner, die auf deren Ansteigen und deren Straflosigkeit reagiert haben. Sie haben das Gesetz in ihre eigenen Hände genommen und damit auf das Fehlen einer effizienten Strafverfolgung und Verbrechensvorbeugung reagiert. Der Besitz von Waffen und die Installation von Sicherheitssystemen gehören zur Tagesordnung im ganzen Land: Von den raffinierten und empfindlichen Sicherheitsanlagen bis zu den konventionellen Alarmanlagen, die Teil des Stadtgeräusches geworden sind, haben die Caraqueños den Weg in eine „Paranoidspirale“ beschritten.

„Die Gewalt und die persönliche Unsicherheit stellen einen wesentlichen Teil der Sorgen der Mehrheit der Venezolaner dar. In Caracas im Jahr 1991 hoben verschiedene Meinungsforschungen hervor, dass 25% der Stadtbewohner bestätigten, überfallen worden zu sein, während 74% dachten, dass es sehr wahrscheinlich sei, in den kommenden Monaten überfallen zu werden. 1997 berichteten schon 36%, überfallen worden zu sein, während 96% glaubten, höchstwahrscheinlich in den folgenden Monaten überfallen zu werden. Die Angst, Opfer eines Gewaltdeliktes zu werden, die in sechs Jahren um 130% wuchs, ist eine Konstante für die Mehrheit der Bewohner der Städte des Landes, unabhängig von ihrer sozialen Position, ihrem Geschlecht, ihrem Ausbildungsniveau oder ihrer beruflichen Situation.“⁴¹⁴

⁴¹³ Sanjuán, Ana María. *Dimensionamiento y Caracterización de las violencias en Caracas*. Banco Interamericano de Desarrollo. Seminario "Convivencia y Seguridad Ciudadana en el Istmo Centroamericano y la Isla de Española". El Salvador. 1998

"En los últimos diez años, la ciudad de Caracas ha presentado signos inequívocos de una violencia epidémica, que en el caso de la homicida muestra rasgos endémicos. Cifras de la Organización Panamericana de la Salud revelan que desde 1993, el homicidio en Caracas desplazó a los accidentes de tránsito como primera causa de muerte entre hombres cuyas edades están comprendidas entre los 15 y 29 años. La reacción ciudadana ante estos graves problemas de violencia e inseguridad personal, ha sido la de una mayor restricción a la vida en comunidad y la coexistencia pacífica. La adopción de cambios radicales en hábitos y comportamientos colectivos, ha alterado rutinas culturales consolidadas y fragmentado selectivamente el entorno público ciudadano con la proliferación de enclaves cerrados y excluyentes."

⁴¹⁴ Sanjuán, Ana María. *Dimensionamiento y Caracterización de las violencias en Caracas*. Banco Interamericano de Desarrollo. Seminario "Convivencia y Seguridad Ciudadana en el Istmo Centroamericano y la Isla de Española". El Salvador. 1998

"Las violencias y la inseguridad personal constituyen parte fundamental de las preocupaciones de la mayoría de los venezolanos. En Caracas, en 1991, distintos sondeos de opinión ponían de relieve que un 25% de los ciudadanos afirmaba haber sido asaltado, mientras que un 74% pensaba que era muy probable ser asaltado en los próximos meses. En 1997 ya un 36% reportó haber sido asaltado, en tanto que un 96% creía altamente probable ser asaltado en los próximos meses. El temor a ser víctima de un delito violento, que en seis años creció un 130% es una constante en la mayoría de los habitantes de las ciudades del país, independientemente de su posición social, sexo, nivel educativo o situación laboral"

Dieser dauernde Zustand der Angst und Schutzlosigkeit spiegelt sich in der Beziehung der Einwohner mit ihrer Umgebung wider, für welche die Straßen und öffentlichen Räume potentielle Orte des Verbrechens darstellen. Die Paranoia ist gut fundiert; wenn eine Stadt nicht auf die Unsicherheit auf den Straßen reagiert, wenn es keine gute Straßenbeleuchtung oder öffentliche Räume gibt, in denen man sich sicher fühlen kann, wird der öffentliche Raum zur Bühne der Gewalt.

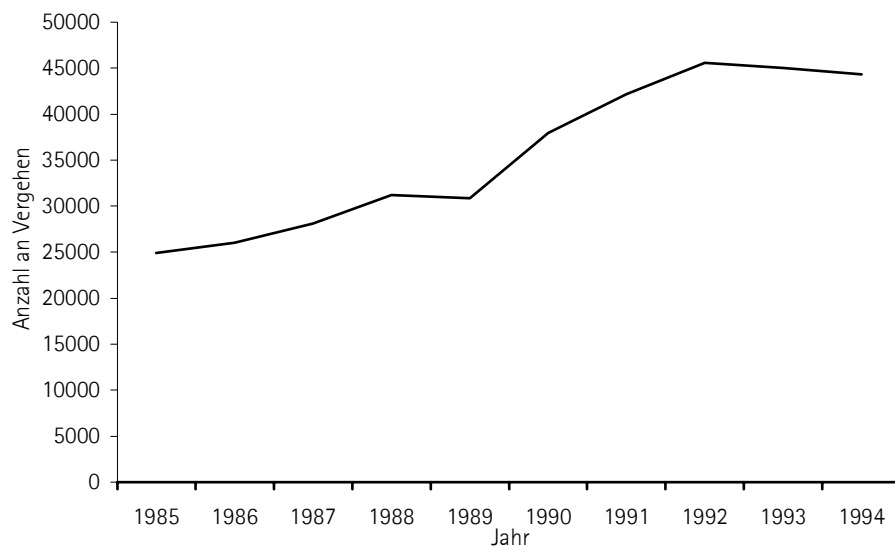


Diagram 17

Straftaten an Menschen in Venezuela im Zeitraum 1985 - 1994

Die Zahlen entsprechen Straftaten wie Morden, Verletzungen, Vergewaltigungen, Überfällen sowie verschiedenen Modalitäten von Raubüberfällen, wie Raub, Raubmord und Raub-Vergewaltigungen. Der Diebstahl von Autos wird als Straftat gegenüber Mitmenschen betrachtet.

Quelle: OCEI / Justizministerium, Venezuela

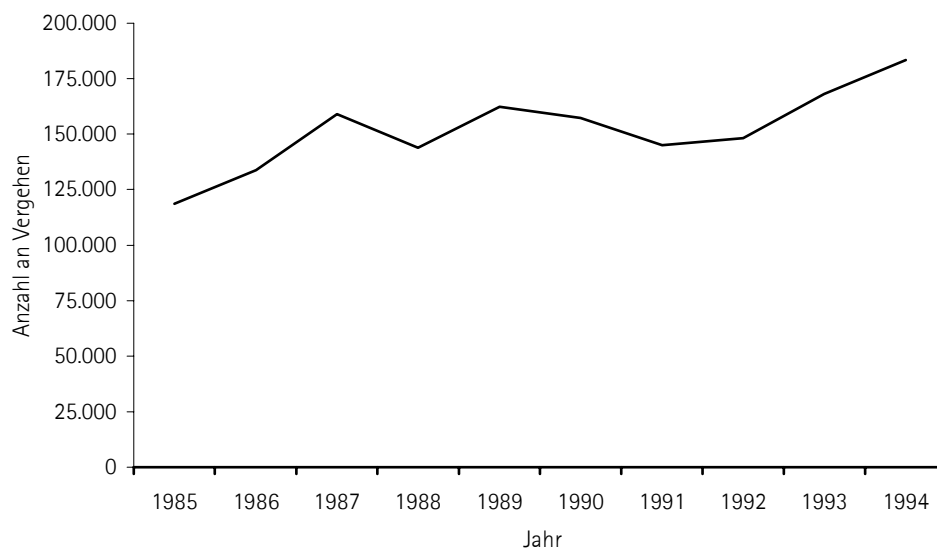


Diagram 18

Eigentumsdelikte im Zeitraum 1985 - 1994

Quelle: OCEI / Justizministerium, Venezuela

8.3. DIE GETEILTE ÖFFENTLICHKEIT

"Die Veränderung und die Beschädigung, die in den Lebensbedingungen der Stadteinwohner geschah, ist vielleicht nicht die besorgniserregendste Tatsache. Die Vermehrung der Panik, des Verdachts und der Willkür begünstigten den Bruch dessen, was bis jetzt die Gemeinschaftsethik gewesen ist, was drastisch die Sitten der Stadtkultur verändert, mit der zusätzlichen Bedrohung, die historische Besetzung des Zusammenlebens zu zerstreuen."⁴¹⁵

Im Maßstab des Baublocks besitzt die Diskontinuität unterschiedliche Wirkungen unter verschiedenen ökonomischen, politischen sowie sozialen Aspekten, die als städtisches Leben – die Weise, in der die Stadt bewohnt wird – zusammengefasst werden können. Als städtische Einheit stellt der Baublock den Maßstab dar, der am dichtesten am Maßstab des Wohnens liegt; die Einfamilien- und Mehrfamilienwohnhäuser werden durch den Baublock in die Stadtstruktur eingefügt, weshalb die Beziehung zwischen dem Baublock und dem städtischen Außenbereich der Schlüssel ist, die Wahrnehmung der Stadt durch ihre Bewohner zu verstehen.

Ana Maria Sanjuán sieht die wachsende Kriminalität als Hauptursache für die Zunahme halböffentlicher Räume mit beschränktem und kontrolliertem Zugang. Meiner Ansicht nach ist es riskant, die Kriminalität als einzige Ursache für die Entstehung dieser Räume anzusehen. In diesem Kapitel habe ich andere Fakten als Ursache der Diskontinuitäten im Maßstab des Baublocks dargestellt, anhand derer die Diskontinuität zwischen Innen und Außen mehr ein Phänomen der Umstände des städtischen Wohnens ist.

In anderen Teilen meiner Dissertation habe ich die Rolle der Einkaufszentren sowie anderer Erlebnissräume als Ersatz für die öffentlichen Räume beschrieben (siehe 3.2.1 Die Kategorien der öffentlichen Räume / Erlebnissräume). Die Aneignung und Annäherung der Einwohner an die öffentlichen Räume spiegeln sich als eine Diskontinuität zwischen der privaten und öffentlichen Sphäre wider. Die Diskontinuität zwischen Innen und Außen als Konzept des Wohnens erklärt die Entstehung dieser Räume, die zur Verneinung der Außenräume als soziale Räume führen. So wird der Boulevard durch das Einkaufszentrum ersetzt, der Park durch den Garten oder Privatclub, der Platz durch die Gaststätte usw.

Für die Menschen in isolierten Wohnhäusern wird die Straße zum Raum, für den es kein Engagement gibt. Die öffentlichen Räume werden von den Menschen benutzt, die keinen Zugang zu den klimatisierten Privaträumen haben. In den öffentlichen Räumen wird die sozialräumliche Segregation inszeniert, die die

⁴¹⁵ Sanjuán, Ana María. *Dimensionamiento y Caracterización de las violencias en Caracas*. Banco Interamericano de Desarrollo. Seminario "Convivencia y Seguridad Ciudadana en el Istmo Centroamericano y la Isla de Española". El Salvador. 1998

"El cambio y el deterioro ocurrido en las condiciones de vida de los ciudadanos, quizás no sea el dato más preocupante. La multiplicación del pánico, de la sospecha y las arbitrariedades, propician la ruptura de lo que hasta ahora había sido la ética comunitaria, transformando drásticamente los usos de la cultura urbana, con la amenaza de disipar además, históricos elencos de convivencia."

Koexistenz von zwei unterschiedlichen Städten innerhalb einer Stadt hervorgerufen hat (siehe auch 7.1 Die zweigeteilte Stadt).

Während die Straßen und öffentlichen Räume in den Händen des Staates liegen und für die Nutzung durch eine bestimmte Gesellschaftsschicht bestimmt sind, wachsen und entwickeln sich die inneren Räume der Baublöcke. Das städtische Leben, das auf der öffentlichen Bühne der Stadt geschehen sollte, wird in den Innenräumen der Gebäude im verkleinerten Maßstab inszeniert. Im Erdgeschoss der Wohnhäuser befinden sich verkleinerte Versionen öffentlicher Räume, wie Parkanlagen und Plätze, die trotz ihrer guten Gestaltung nicht in der Lage sind, die traditionellen öffentlichen Räume der Stadt zu ersetzen, da sich nur in diesen Räumen anonyme Treffen ereignen können: Die Erfahrung der Öffentlichkeit ist ein exklusives Erlebnis der öffentlichen Räume.

So wirkt sich die Diskontinuität zwischen Innen und Außen auf das städtische Leben von Caracas aus, welches gleichzeitig diskontinuierlich und segregativ ist, da die verschiedenen Akteure der Stadtgesellschaft in wenigen Räumen und selten zusammentreffen. Das Formelle und das Informelle distanzieren sich immer weiter voneinander; in dem Maße, wie sich ein Sektor der Bevölkerung zunehmend im Inneren ihrer Baublöcke ausschließt, wird für sie die Stadt immer fremder.

9 WOHNEN

Die städtische Diskontinuität ist eine Weise des Wohnens und eine Art der Raumeignung und -umwandlung. Sie stellt daher ein sozialräumliches Phänomen dar, das sich in unterschiedlichen räumlichen Maßstäben widerspiegelt: Dem Maßstab der Stadt, ihrer Straßen und ihrer Stadtteile sowie der Privatsphäre der Gebäude.

Das Zuhause wird zum kleinsten Maßstab der Diskontinuität, in dem sich die intimsten Wünsche und Vorstellungen der Bewohner widerspiegeln und realisiert werden können. Das Zuhause ist der kleinste Raum der komplexen Matroschka, die die Stadt darstellt. Das Zuhause bildet daher den letzten Analysemaßstab bei meiner Untersuchung der städtischen Diskontinuitäten.

Das Wohnen ist ein Prozess im Wandel, da die Kultur und Mentalität des Menschen von verschiedenen Quellen beeinflusst werden. Die Ökonomie, Politik oder Mode gehören beispielsweise zu den äußeren Faktoren, die das Wohnen beeinflussen. Die Menschen passen sich der gesellschaftlichen Entwicklung an und entwickeln sich in und mit ihrem Wohnraum. Der private Raum entspricht den neuen Wünschen seiner Bewohner; Mensch und Raum werden eins im bewohnten Raum.

Der bewohnte Raum stellt nicht nur das Zuhause dar, den Raum, den der Bewohner individuell verändern darf. Der bewohnte Raum dehnt sich zur Stadt, zum kollektiven Raum hin aus, wenn die Stadt wie der private Raum bewohnt wird und die Unterschiede zwischen den sozialen Bevölkerungsgruppen die räumlichen Angebote der Stadt bestimmen. Werden die Nachfragen und die Angebote der Stadt und ihrer Einwohner ungleicher, dann zeigt der öffentliche Raum zunehmend die sozialen Unterschiede der Gesellschaft: Die Stadt als bewohnter Raum ist nichts anderes als das Ergebnis der Gestaltung durch ihre Einwohner. Eine Stadt, deren Einwohner auf extrem unterschiedliche Weise wohnen, wird daher fragmentarisch. Die räumlichen Fragmente werden zum Ausdruck einer sozialen Fragmentierung.

Caracas ist in den Osten und den Westen unterteilt, die großen Stadtteile werden gleichzeitig durch die Autobahnen weiter getrennt. Die daraus entstandenen Gebiete organisieren sich in Barrios und informelle und formelle Urbanisierungen, die aus Baublöcken bestehen. Diese Fragmentierung der Stadt wird durch ein klares Differenzierungskriterium bestimmt: Die Ein- und Ausschließung.

Die Formalität, der Wohlstand und die Zugehörigkeit definieren ein Extrem, während das andere durch die Informalität, die Marginalität und die Ausschließung bestimmt ist. Zwischen diesen beiden Extremen besteht eine Distanz, eine städtische Differenzierung, die die Metropolen der Dritten Welt charakterisiert.

Trotz der großen Distanz zwischen diesen beiden Extremen leben sie schon lange Zeit unter einem Dach zusammen. Die städtische Differenzierung bestand schon während der Kolonialherrschaft, als die ersten sozialen Grenzen abgesteckt wurden. Im Vergleich zu den mittelalterlichen und bürgerlichen Gesellschaften

Europas, in denen die Marginalität in die Peripherie verbannt wurde, lebten in den kolonialen Städten Lateinamerikas Aristokratie und Sklaverei unter einem Dach zusammen; die Herrschaft und das Gesinde bewohnten das koloniale Haus gemeinsam, wobei jeder seinen festgelegten Platz hatte.

In den zeitgenössischen Gesellschaften Lateinamerikas ist die Erinnerung an die koloniale Vergangenheit noch jung: Die koloniale Beziehung zwischen Herrschaft und Gesinde hat durch die Dienstmädchen bis heute überlebt. Es erstaunt, dass diese Beziehung den damaligen ungleichen Charakter bis heute beibehalten hat. Die heutigen Dienstmädchen besitzen noch immer keine gesetzlichen Rechte. Die „Domesticas“ - aus dem lateinischen „Domos“: Haus, Zuhause - werden ironischerweise auch „Empleadas“ - Angestellte - genannt, obwohl sie weder angestellt sind, noch einen Arbeitsvertrag besitzen. Auf diese Weise wird versucht, eine ungerechte und ungleiche Arbeitsbeziehung zu verstecken. Die Integration des Dienstzimmers in die Wohntypologien der Ober- und Mittelschicht kann daher nicht als Integration der Marginalität innerhalb der formellen Stadt betrachtet werden, die Dienstfrauen verkörpern lediglich eine gewisse Form der Domestizierung der Marginalität.

Die heutige Wohntypologie stellt eine Mischung aus legalen und illegalen Wohnformen dar, in denen sich die räumliche Ausschließung des Zuhauses widerspiegelt. Während die Dienstmädchen keine gesetzlichen Rechte besitzen, ist ihr Dasein notwendig und anerkannt, was das Vorhandensein eines Dienstzimmers oder einer Dienstwohnung als wichtigen typologischen Bestandteil der Wohnung zeigt.

Es gibt viele Definitionen für die Klassifizierung der sozialen Schichten: Die Ober- und Obermittelschicht, die Mittel- und Mittelunterschicht und die Unterschicht bis hin zur extrem armen Bevölkerungsschicht. In Caracas hat sich die Differenzierung zwischen den sozialen Klassen in formell und informell polarisiert; in jene, die zum System gehören und jene, die am Rand des Systems leben. Diese beiden Extreme bilden antagonistische Realitäten, die sich anhand der Figur des Dienstmädchens begegnen.

In der Wohntypologie der Mittelschicht befindet sich das Dienstzimmer oder der Dienstbereich zwischen der Küche und der Wohnungstür, in der Wohntypologie der Oberschicht gibt es einen Zweiteingang für die Bediensteten, wie den Chauffeur, die Haushälterin oder den Koch, der möglicherweise zu einem Dienstaufzug führt. Diese Luxusversion stellt eine moderne Form des kolonialen Hauses dar, in der Wohnen und Dienen räumlich voneinander ausgeschlossen werden.

In den Wohnungen der Unterschicht gibt es kein Dienstzimmer. Die Kriterien für die Existenz oder Notwendigkeit dieses Raums liegen daher in der Polarität zwischen Bedienten und Bediensteten.

Die traditionellen Aufgaben der Frauen werden von den Dienstmädchen übernommen, was zu einer scheinbaren Emanzipation der Frauen führt. Dank der Dienstmädchen haben viele Frauen die Möglichkeit, eine Karriere zu verfolgen, ohne dabei ihre Familie zu vernachlässigen. Die traditionelle Rolle der Frau hat

sich dabei jedoch nicht grundsätzlich verändert, sondern wurde durch eine andere Frau ersetzt. Manche Frauen spielen daher eine wichtige Rolle in der politischen und ökonomischen Arena des Landes, ohne dass die Frauen eine echte Emanzipation erreicht haben.

Es gibt zwei Hauptgruppen von Dienstmädchen: Diejenigen, die tageweise kommen: „por día“, auf Deutsch „Pro Tag“, und „las fijas“, auf Deutsch die „Festen“, die wie ein Familienmitglied in der Wohnung leben. Oft legen die Mädchen der ersten Gruppe täglich lange Strecken zwischen ihrem Zuhause und ihrem Arbeitsplatz zurück, wobei die der zweiten Gruppe eine engere und komplexere Beziehung zur Familie haben, für die sie arbeiten.

Das Dienstmädchen, das an fünf Tagen der Woche an seinem Arbeitsplatz lebt, wohnt jedoch nicht dort. Ihm ist es nicht erlaubt, die Wohnung oder das Dienstzimmer zu verändern; die Räumlichkeiten, die es putzt und pflegt und in denen es quasi wohnt, sind ihr fremd, obwohl es eine enge Beziehung zur Familie hat und oft die Rolle der Eltern übernimmt.

Die Ein- und Ausschließung der Marginalität innerhalb der privaten Sphäre stellt eine diskontinuierliche Wohnweise dar. Im Zuhause wird die Marginalität domestiziert und in einem ausgeschlossenen Raum manifestiert. Obwohl sich die Marginalität im Schoße des Systems befindet, verlässt sie dabei nicht ihre Natur der Ausschließung, der Segregation und der Diskriminierung. Die Dienstmädchen bleiben vom System ausgeschlossen, wenn sie den Raum, in dem sie leben, nicht bewohnen dürfen, wenn sie ohne Vertrag arbeiten und wenn sie keine gesetzlichen Rechte haben.

Das schnelle Wachstum einer Stadt bedeutet keine zeitgleiche Entwicklung der Gesellschaft. So können in Ländern, die innerhalb eines kurzen Zeitraumes stark gewachsen sind, soziale Beziehungen früherer Epochen aufrechterhalten werden. Als Hauptstadt eines Erdölandes, das in weniger als einem Jahrhundert sein ländliches Dasein überwand, hat Caracas diese „Ruralität“ gesellschaftlich und räumlich versteckt, doch sie zeigt sich an den Machtbeziehungen im Maßstab des Wohnens.

9.1 DAS INFORMELLE IM FORMELLEN

Das Zuhause stellt die minimale städtische Einheit dar, in welche die Stadt organisiert ist; das Zuhause ist der Ausgangs- und gleichzeitig Endpunkt der komplexen menschlichen Organisation der Stadt. Daraus kann man ableiten, dass die Organisation der Stadt eine morphologische Konsequenz des Wohnens darstellt. Deshalb habe ich diesen Maßstab als letzten Analysemaßstab meiner Untersuchung der städtischen Diskontinuitäten in Caracas gewählt.

Im Zuhause organisiert sich das Familienleben um die Logik des Raumes, welche der Grundrisstypologie entspricht, nach welcher die Räume und ihre jeweiligen Funktionen angeordnet werden. Die räumliche Organisation des Zuhauses und die Art und Weise, wie die Räume genutzt werden, spiegeln die sozialen Beziehungen innerhalb der Stadt wider. Im Verhältnis zwischen den Sozial- und

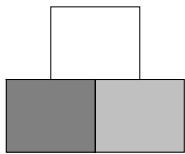


Abbildung 223
Grundrissorganisation der Wohnungen der Mittel- und Oberschicht
Der Sozialraum wirkt als Eingangs- und Gemeinschaftsraum, der den Dienst- und Privatbereich miteinander verbindet. Die Funktionen der übergeordneten Raumeinheiten sind in der Tabelle 9 spezifiziert.

Dienstraum	
Küche	Kochen
Dienstzimmer	Schlafen
Bad / Toilette	Körperpflege
Waschraum*	Waschen
Diensteingang*	
Sozialraum	
Eingang	
Salon	Unterhalten
Esszimmer	Essen
Studio*	Arbeiten
Privatraum	
Schlafzimmer	Schlafen
Bad/Toilette	Pflege
Wohnraum*	Unterhalten

*optional

Tabelle 9
Funktionen der drei Hauptbereiche der Wohntypologie in Venezuela

Privaträumen drücken sich die Bedürfnisse und Beziehungen der Familie im Bezug auf ihre Umgebung aus.

Bei der Organisation der Wohnungsgrundrisse werden die verschiedenen Funktionen des Wohnens in Privat-, Sozial- und Diensträume unterteilt. In den Wohnungen der ärmeren Unterschicht sind diese Funktionen nicht in unterschiedlichen Räumen untergebracht; die Trennung der Wohnfunktionen ist eine Eigenschaft der formellen Wohnungen. In der Abbildung 217 habe ich die verschiedenen Grundrissorganisationen abstrakt zusammengefasst. Diese Varianten entsprechen keiner Morphologie, sondern den typologischen Dreiecksbeziehungen zwischen den Privat-, Sozial- und Diensträumen, der grundsätzlichen Struktur der Wohnungen der Mittel- und Oberschicht in Caracas.

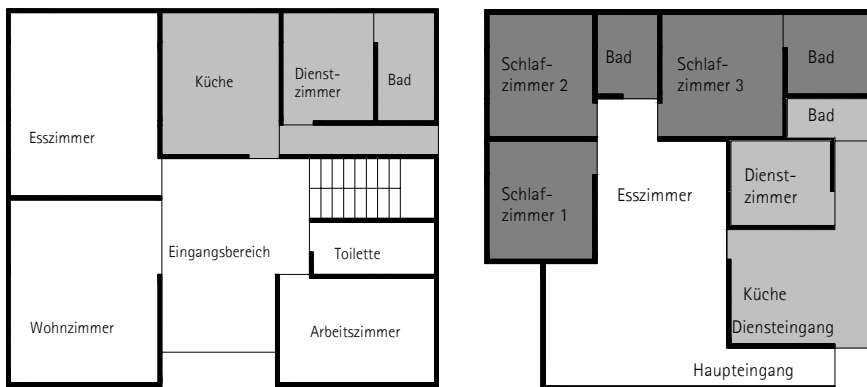
In allen drei Varianten übernimmt der Sozialraum die Funktion der Kommunikation und physischen Verbindung mit den Privat- und Diensträumen. Er trennt die Privat- und Diensträume voneinander und wird selbst zum räumlichen und kommunikativen Mittelpunkt der Wohnung.

Der Sozialraum stellt den emblematischen Raum dar, in dem das Gesamtbild der Wohnung ausgedrückt wird. Dieser Raum ist direkt mit dem Eingang verbunden. Keine Wohnung ist entlang eines Flures organisiert, die Wohnungen sind um den Sozialraum herum angeordnet, der zu einem gemeinschaftlichen und symbolischen Raum wird, der eine starke Präsenz hat.

In zweigeschossigen Häusern befindet sich der Privatbereich im zweiten Obergeschoss, in eingeschossigen Wohnungen dagegen werden die Schlafzimmer entlang eines Flurs oder um einen kleinen Vorraum organisiert. Der Flur oder der kleinen Vorraum zu den Schlafzimmern wird manchmal durch eine Tür vom Sozialraum abgetrennt.

Der Dienstbereich entspricht der Größe der Wohnung. Bei der minimalen Version gibt es ein Dienstzimmer direkt neben der Küche, das jedoch kein Bad besitzt. In diesem Fall ist nicht festgelegt, ob das Dienstzimmer tatsächlich von einem Dienstmädchen genutzt wird, da es auch als Waschraum fungieren kann. In anderen Fällen, in denen sich die Familie kein festes Dienstmädchen leisten kann, wird das Dienstzimmer als Schlafzimmer für eines der Kinder oder als Arbeitszimmer genutzt²²⁴.

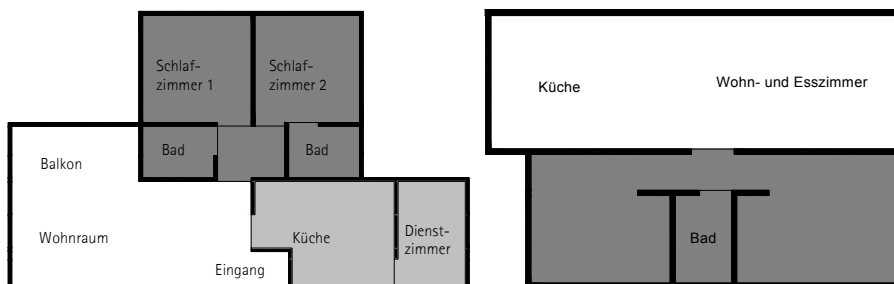
²²⁴ Alle beispielhaften Beschreibungen entsprechen realen Wohnungen in Caracas, die ich während meiner Nachforschung besucht habe. Die besuchten Familien gehören zur Mittel- oder Oberschicht der Bevölkerung von Caracas.



Abbildungen 224 und 225

Typische Wohnungsgrundrisse der Ober- und Mittelschicht im Osten von Caracas

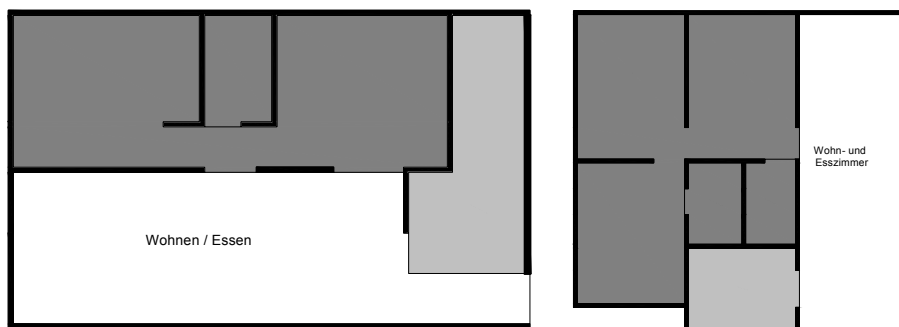
Die Abbildung 218 zeigt das Erdgeschoss einer 4-Raum-Wohnung der Oberschicht im Stadtteil Santa Sofia, während die Abbildung 219 den Grundriss einer Mittelschicht-Wohnung darstellt. Beide Wohnungen teilen die gleiche Dienstzimmer-Typologie, obwohl sie zu verschiedenen sozialen Bevölkerungsschichten gehören.



Abbildungen 226 und 227

Typische Wohnungsgrundrisse der Mittel- und Unterschicht im Osten und Westen von Caracas

Die Grundrisse 220 und 221 entsprechen 2-Zimmer-Wohnungen in den Stadtteilen La Urbina im Osten und La Vega im Westen. Trotz der relativ geringen Größe besitzt die Wohnung in La Urbina noch ein Dienstzimmer als Teil des Dienstbereiches.



Abbildungen 228 und 229

Typische Wohnungsgrundrisse der Unterschicht in der Peripherie von Caracas

Der Sozialbereich stellt 30 bis 50% der gesamten Fläche dar und umfasst Ess- und Wohnbereiche, die Küche ist halb oder voll integriert. Ess- und Wohnbereiche sind integriert, die Küche ist jedoch vom Wohnbereich abgetrennt. Der Privatbereich wird durch einen Flur von den anderen Bereichen abgetrennt. Die Wohnung bietet ein Dienstzimmer mit Bad direkt neben der Küche, die beide zusammen die Größe der Küche haben. Küche und Dienstbereich sind gleich groß wie der Wohnbereich.

Nach diesem Überblick auf die Unterschiede in der Wohnstruktur der Ober- Mittel- und Unterschicht kann ich bestätigen, dass das Vorhandensein eines Dienstzimmers oder eines Dienstbereiches einen bedeutenden Unterschied in der Wohntypologie der Unter- und Obermittelschichten darstellt.

Wie ich vorher erklärt habe, ist das Dienstmädchen eine verbreitete Figur in der venezolanischen Gesellschaft, da es nicht mehr nur der gesellschaftlichen Elite der oberen Klasse dient, sondern die gesamte formelle Gesellschaft unterstützt. Das Dienstmädchen verkörpert dabei selbst ein interessantes Phänomen, dessen Wirkung ich im nächsten Kapitel untersuche; es gestaltet ein bestimmtes städtebauliches Thema, das eine Bedeutung im Konzept des Wohnens hat.

Die Trennung der unterschiedlichen Funktionen, wie Wohnen, Arbeiten und Schlafen, ist keine venezolanische Besonderheit. In anderen Ländern gab und gibt es nach wie vor in den Wohnungen der Mittel- und Oberklasse Räumlichkeiten für Bedienstete, wie z.B. in Wien Anfangs des 20. Jahrhunderts. In der Wohntypologie Venezuelas stellt die Entwicklung eines Dienstraums innerhalb der Wohnstruktur eine besondere Eigenschaft dar, da dieser Dienstraum nicht nur in den Wohntypologien der Ober-, sondern auch der Obermittelschicht vorhanden ist.

Die Integration eines Dienstzimmers in der Wohntypologie bildet einen sozialen Widerspruch: Der informelle Arbeitsmarkt, der gesetzlich nicht anerkannt ist, wird im Maßstab des Wohnens durch die Entwicklung einer Wohntypologie nicht nur berücksichtigt, sondern auch unterstützt. Die Diskontinuität im Maßstab des Wohnens bildet die sozialen Widersprüche der venezolanischen Gesellschaft, eine gewisse Doppelmoral, bei der sich zwei Extreme treffen und in einer Symbiose zusammenleben.

Das Informelle im Formellen bildet das Zusammenleben der Illegalität in der Legalität, der Ausgeschlossenen in der Gesellschaft, die sie ausschließt. Im Maßstab des Wohnens ist die Diskontinuität viel komplexer als in anderen Ebenen, da sie die Mentalität der Einwohner zeigt und ihr Alltagsleben prägt.

Su Vivienda con Club
Listo para Habitar

Residencias
CLUB CIGARRAL

Visítenos en: *Via El Hatillo y La Bovera entre los puentes 5 y 6*

- Apartamento de 124 m²
- 3 Habitaciones
- 2 Habitaciones + Estudio
- Habitación principal con baño
- Habitación de Servicio con baño
- Baño Auxiliar
- 2 Puestos de Estacionamiento
- Vista Panorámica
- Clima de Montaña
- 2 Piscinas y Jacuzzi
- Cancha de Tenis y Cancha Múltiple
- Salón de Fiestas + Gimnasio Equipado
- Sala de Masaje y Sauna
- Maletines Disponibles
- Parque Infantil Equipado
- Kinder
- Área de Parrilla
- Áreas Verdes y Jardines

Vende: **PROMOTORA DE GERONIMO C.A.**
INVERSIONES INMOBILIARIAS

Más de 30 Años en el mercado inmobiliario

Visítanos en www.porlapuerta.com/venezuela/
Centro Profesional La Pradera, Av. Pío (96-40) lateral del Comercio • E-mail: proffice@cauzar.net
Telfs.: 979-5822 (Master), Fax: 979-3608 • Cel. (0412) 985-4222

PREMIER Jardín
Urbanización Campo Alegre

PREMIER Campo Alegre
Urbanización Campo Alegre

CONSTRUCTA

- Apartamentos de 130 m², 3 habitaciones + servicio
- Apartamentos de 85 m², 2 habitaciones
- Apartamentos de 55 m², 1 habitación
- Apartamentos de 75 y 74 m², 2 habitaciones
- Apartamentos de 123 m², 3 habitaciones + servicio
- TFI de 74 m² Duplex + área de terraza

Tel: 001 762 1185 - 762 2229 762 2883
762 4549 - 719 1828 - Fax: 762 9668 Caracas

Abbildungen 230 und 231

Beispiele für Wohntypologien der Oberschicht

Die Beispiele sind aktuellen Internetanzeigen für Immobilienangebote für die Sozialschichten A und B entnommen, siehe www.porlapuerta.com.

9.2 DER DIENSTMARKT

Die Geschichte Venezuelas beginnt mit der Kolonialherrschaft, da die lokale Bevölkerung nur wenige oder gar keine Informationen über ihre Kultur, Organisation und Gesellschaftsstruktur hinterließen. Mit der Kolonialherrschaft begann eine klare soziale Hierarchisierung, in welcher die höchste Stufe von den spanischen Eroberern eingenommen wurde. Um ihre Zivilisierungspläne zu realisieren, schifften die Eroberer afrikanische Sklaven ein, die mit der ungeheurer großen Aufgabe betraut wurden, die eroberten Territorien mit einer Infrastruktur zu versehen.

Die Kolonialherrschaft brachte die Sklaverei, die für mehrere Jahrhunderte andauerte. Mit der Mischung der drei Hauptrassen - Weiße, Schwarze und Indianer - wurde die Hautfarbe der Sklaverei nuanciert. Im Vergleich zur Sklaverei in anderen Territorien, wie z.B. in den Vereinigten Staaten, in denen die Rasse der Sklaven erhalten blieb, ließen sich die venezolanischen Sklaven bald nicht mehr auf eine bestimmte Rasse festlegen.

Venezuela war eines der ersten Länder des amerikanischen Kontinentes, das die Sklaverei aufhob. Das Ende der Sklaverei verbesserte die Lebensbedingungen der Sklaven, die vorher wie Haustiere behandelt wurden. Die Sklaven wurden zu den so genannten „Freigelassenen“, den Manumisos, die jedoch noch keine wirklich freien Bürger waren. Die Freigelassenen durften die Bauernhöfe freiwillig verlassen, besaßen aber keine Möglichkeiten, „draußen“ zu überleben. Sie wurden zu befreiten Sklaven, einem widersprüchlichen Gesellschaftsstand, der nicht die gleichen Rechte der übrigen Bevölkerung besaß.

Die Freigelassenen führten die gleichen Arbeiten aus wie zuvor und ihr Platz in der Gesellschaft änderte sich erst mit der wesentlich späteren sozialen und politischen Anerkennung. Die Mischung der Rassen hielt weiter an und die Hautfarbe der ursprünglich weißen Beherrscher nahm verschiedene Nuancen an, ohne dass sich ihre ökonomische oder soziale Stellung veränderte. Es entstand eine lokale Aristokratie, die Kreolen - auf Spanisch „Criollos“ - welche die direkten Nachfahren der spanischen Eroberer darstellten und eine Oligarchie bildeten. Diese Oligarchie der Besitzer großer Ländereien wurde viel später, nach der Entdeckung des Erdöls und dem wirtschaftlichen Aufschwung zu Beginn des 20. Jahrhunderts, durch eine neue Elite ersetzt, die während des Erdölbooms zu Reichtum gelangte und den Übergang Venezuelas von einer Agrarnation zu einer Erdölwirtschaft verkörperte.

Es entwickelte sich eine Arbeiterschicht, die sowohl auf dem Land als auch in den Städten unter unklaren legalen Arbeitsbedingungen arbeitete. Die städtischen Dienstmädchen gehören dieser Kategorie an; sie arbeiten ohne klare gesetzliche Regelungen, wie einem Arbeitsvertrag und dienen nicht nur der lokalen Aristokratie, sondern auch der Mittelschicht. Die Dienstmädchen unterstützen das formelle System, obwohl sie zum informellen Markt gehören.

Während des 20. Jahrhunderts erfuhr Venezuela ein rasches ökonomisches Wachstum, das ein großes demographisches Wachstum brachte, dessen Epizentrum die Hauptstadt des Landes war. Mit dem schnellen Wachstum begann eine liberale Politik, in der die Zuwanderer vom Land keine wichtige Rolle spielten. Die Landflucht brachte eine große Gruppe Menschen in die Stadt, die keine städtisch geeigneten Berufe besaßen und nicht am formellen Arbeitsmarkt teilhaben konnten, was die Zunahme oder Entstehung der Marginalität und des informellen Arbeitsmarktes förderte.

Bisher gab es keinen Versuch, den informellen Arbeitsmarkt zu kontrollieren. Es scheint, dass sich keine der beiden Seiten für eine Reglementierung der bestehenden Situation interessiert, was vielleicht daran liegt, dass eine Legalisierung des informellen Arbeitsmarktes entsprechende Rechte und auch viele Pflichten mit sich bringen würde. Steuerabgaben, Regelungen der Arbeitsbedingungen und Arbeitszeiten und andere gesetzliche Beschränkungen würden die Einkommen und Freiheiten der illegalen Arbeit verringern.

Das ökonomische und demographische Wachstum brachte keine wirklich tief greifende politische, gesellschaftliche oder soziale Entwicklung. Die Einnahmen aus dem Erdöllexport haben die ärmsten Bevölkerungsschichten nicht erreicht, sie haben keine Verbesserung ihres Lebensstandards oder ihrer sozialen Bedingungen erfahren. Ein gutes Beispiel hierfür stellt die Situation des Bildungssystems dar.

Nach der gültigen Verfassung ist die Ausbildung in Venezuela „kostenlos und obligatorisch“. Staatliche Schulen, Gymnasien und Hochschulen sind praktisch kostenlos, die Studiengebühren an der Universität Simón Bolívar in Caracas betragen beispielsweise nur ungefähr einen Dollar pro Jahr. Die wirklichen Ursachen der Bildungsproblematik liegen jedoch in der Armut und dem Elend eines Großteils der Bevölkerung begründet. Viele Kinder sind auf Grund der finanziellen Situation ihrer Familie verpflichtet zu arbeiten und können deshalb nicht studieren, obwohl die Studiengebühren so niedrig sind. Andere Kinder verfallen der Kriminalität und kommen durch Raub und Diebstahl zu Geld. Beide Gruppen bringen Geld nach Hause, aber halten sich von der Schule fern und verpassen die Chance, ihren Lebensstandard durch eine Ausbildung zu verbessern.

Die Defizite im venezolanischen Bildungssystem sind komplex, mit dieser kurzen Beschreibung habe ich nur die Oberfläche der Problematik angerissen, aber man kann feststellen, dass der Zuwachs des informellen Arbeitsmarktes abgesehen von der kritischen wirtschaftlichen Situation und der liberalistischen Politik auch von einem mangelhaften Bildungssystem profitiert.

Der Haushaltsdienst ist Teil des informellen Arbeitsmarkts. Die Dienstmädchen erledigen eine Arbeit, die wie die meisten Arbeiten des informellen Arbeitsmarkts als zeitweilige Beschäftigungen angedacht sind. Manche der Frauen arbeiten als Dienstmädchen, um ihre Ausbildung finanzieren zu können und sich dadurch die Möglichkeit zu schaffen, am formellen Arbeitsmarkt teilzuhaben.

Viele Familien, welche Dienstmädchen beschäftigen, verhindern oder erschweren ihren Dienstmädchen, sich auszubilden, da dies das Ende ihres Dienstes bedeuten würde. „Gestatte ich ihr, sich auszubilden, dann verliere ich das Mädchen“ meinen viele Familien, aus diesem Grund bleiben manche Frauen ein Leben lang Dienstmädchen: Die eigentlich temporär gedachte Arbeit zur Unterstützung der eigenen Familie wird zur Dauerbeschäftigung. Der Haushaltsdienst hat sich im Kreislauf aus Armut und Marginalität lange Zeit aufrechterhalten.

Der illegale Arbeitsmarkt wächst auf Grund der ökonomischen Krise weiter an, was wiederum zur Verschärfung der Defizite des Systems führt; die obligatorische und kostenlose Bildung wird so zu einer bösen Ironie, da die arme Bevölkerung davon ausgeschlossen bleibt. Die ökonomische Krise, die Armut, der informelle Arbeitsmarkt und die Marginalität sowie das Fehlen eines Sozialsystems bilden die Ausgangsbedingungen für die Entstehung der sozialen Differenzierung, die sich in der privaten Sphäre widerspiegelt.

Die soziale Differenzierung bildet die Basis für die Diskontinuität im Maßstab des Wohnens, d.h. für die Integration der Informalität innerhalb der Formalität. Diese Integration ist eigentlich eine Annäherung der Marginalität an die Formalität, die in den Wohnungen der Mittel- und Oberschicht stattfindet. Die Marginalität steht im Dienst der Formalität und bleibt auf Grund ihrer Unterlegenheit an Rechten und Perspektiven am Rande der Möglichkeiten, weshalb die Begegnung der verschiedenen sozialen Bevölkerungsschichten im Maßstab des Wohnens noch keine Integration, sondern eine stillschweigende Trennung, eine Diskontinuität darstellen.

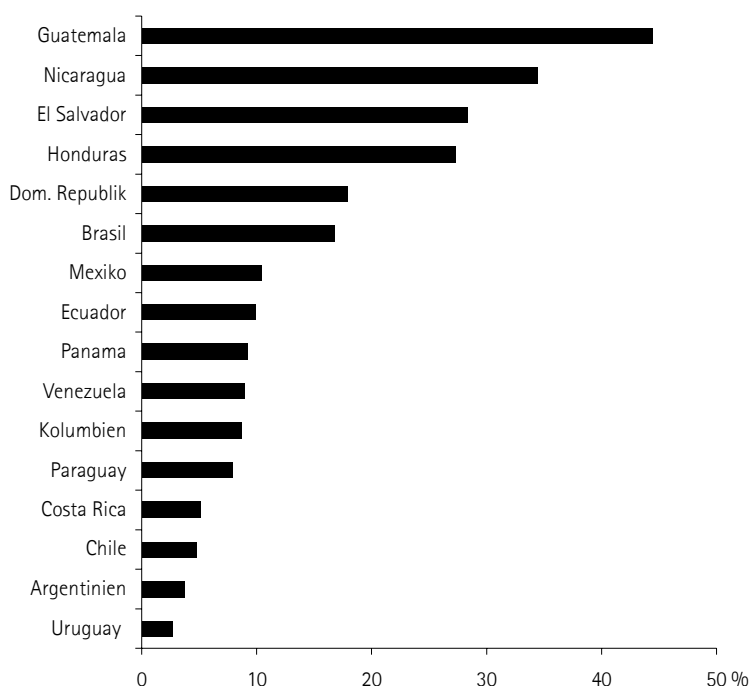


Diagram 19
Analphabeten in Lateinamerika in Prozent

9.3 DAS INFORMELLE BLEIBT INFORMELL

Die Dienstmädchen, die Bewohnerinnen des Dienstzimmers, stellen eine wichtige Arbeitskraft dar, die trotz ihrer ökonomischen und sozialen Bedeutung keine gesetzlichen Rechte haben. Es gibt kaum statistische Daten über die Anzahl und Art der Dienstmädchen in Venezuela, da sie in den offiziellen Bevölkerungszahlen nicht berücksichtigt werden.

Was ist die soziale Bedeutung dieser Arbeitskräfte? Als Gesellschaft ohne eine staatliche soziale Unterstützung tragen die Venezolaner eine hohe Eigenverantwortung, um ihren Lebensunterhalt abzusichern. Sowohl Männer als auch Frauen müssen beide arbeiten, um ihren Lebensstandard aufrechtzuerhalten, der immer weiter ansteigt. Die venezolanischen Frauen spielen eine traditionelle Rolle innerhalb der Gesellschaft, sie müssen die Kinder erziehen und sich um das Haus kümmern. Oft können sie diesen Aufgaben nicht in vollem Umfang gerecht werden, da sie selbst auch arbeiten. Hier spielt das Dienstmädchen eine bedeutende Rolle.

Die Familie umfasst in Venezuela mehr, als die Generationen der Eltern und ihrer Kinder. Verwandte, wie Onkel, Tanten und Großeltern gehören auch zum Kern der Familie. Es ist üblich, dass mehrere Familienmitglieder in der gleichen Stadt wohnen. Sie stellen ein Hilfsnetz dar, wobei die Großeltern ihre Großkinder erziehen, damit die Eltern zur Arbeit gehen können und die Familienmitglieder im Bedarfsfall ihre Angehörigen unterstützen.

Nicht alle jungen Familien zählen auf solch ein Hilfsnetz und müssen sich andere Möglichkeiten für die Erziehung ihrer Kinder und die Ausführung der Hausarbeiten suchen, die von den Eltern nicht erledigt werden können. Hier erscheint das Dienstmädchen als alternative Lösung, das diese Aufgaben übernimmt und so das traditionelle Hilfsnetz ersetzt.

Die venezolanischen Dienstmädchen dienen nicht nur einer aristokratischen Oberschicht, die ihnen ein eigenes Zimmer zur Verfügung stellt, sondern auch den Familien der Mittelschicht, in denen beide Eltern arbeiten müssen. Mehr als nur ein Aufeinandertreffen von Armut und Reichtum verkörpern die Dienstmädchen die Symbiose zwischen dem Formellen und dem Informellen. Oft sind sie ein weiteres Mitglied der Familie, die sie unterstützen.

Es ist schwer zu sagen, welchen Anteil die Dienstmädchen ausmachen, d.h. wie viele Frauen pro Wohnhaus arbeiten. Ein hoher Prozentsatz der Wohnungen der Mittel- und Oberschicht beschäftigt ein Dienstmädchen, das wenigstens einmal pro Woche zum Putzen kommt; das Dienstmädchen nimmt eine feste Position im sozialen Netz ein.

In den letzten Jahren gab es in Venezuela auf Grund der Wirtschaftskrise eine dramatische Steigerung der Arbeitslosigkeit innerhalb des formellen Arbeitsmarktes, was zum Wachstum des informellen Arbeitsmarktes und damit auch der Haushaltsdienste führte. Der schwarze Arbeitsmarkt ersetzt das staatliche Sozialnetz, welches in den hoch entwickelten Ländern besteht. Das Dienstmädchen ist eine sozialökonomische Figur im andauernden Konsolidie-

rungsprozess; der Kreislauf aus Formalität, Informalität und Segregation stellt eine Wachstumsspirale dar, innerhalb derer die soziale Figur des Dienstmädchens weit davon entfernt ist, auszusterben. Die Formalität ist auf den informellen Markt angewiesen und umgekehrt; beide Systeme sind eng miteinander verwoben und brauchen einander.

Die wichtigste Wirkung der Diskontinuität im Maßstab des Wohnens ist ihr Einfluss auf die Mentalität der Bevölkerung, für die das Zusammenleben des Formellen und des Informellen zum festen Bestandteil ihres Lebens geworden ist. Diese widersprüchliche Mentalität erklärt die Entstehung und das Zusammenleben von zwei unversöhnlichen Extremen der Gesellschaft.

Die Caraqueños haben gelernt, mit der Marginalität zusammen zu leben. Die Familien, die ein Dienstmädchen einstellen, sowie das Dienstmädchen selbst und ihre Familie sind sich alle ihrer sozialen Zugehörigkeit und Unterschiede bewusst, sie alle gehören zur gleichen Kultur des Unterschieds, der Differenzierung. Aus dieser Gesellschaft konnte keine harmonische und kontinuierliche Stadt entstehen.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

1.

Die Entwicklung der Stadt Caracas bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts wurde stark durch die vorhandene Geographie beeinflusst. Die Bäche und Flüsse, heute kanalisiert und größtenteils kontaminiert, gaben ursprünglich den Landgütern ihre Form und begrenzten deren Ausmaße. Später dienten sie als Orte der Referenz für die Entstehung und das Wachstum der Urbanisationen im Ostteil der Stadt.

Elemente der Stadt
Geographie

Der Fluss Guaire, heute die große offene Kloake der Stadt, bildete während der Kolonialzeit die Südgrenze der Stadt und versorgte sie mit frischem Wasser. Sein Lauf begrenzte das zentrale Tal der Stadt im Süden. Diese natürliche Demarkationslinie war eine ideale Voraussetzung für die Konstruktion der längsten und bedeutendsten Stadtautobahn von Caracas; der Autobahn Francisco Fajardo.

2.

Als physisches Substrat der Stadtentwicklung beeinflusst die Geographie nur teilweise die Form der Stadt. In dem Maße, wie die Gesetze und Regeln der Stadtplanung mit der Geographie in Einklang gebracht werden, bewahrt die Stadt ihre Beziehung zur Geographie und damit zum Ort. In Caracas ist die Stadt offiziell in zwei Teile unterteilt: In die formelle und die informelle Stadt; also in die Stadt, die legal nach den Gesetzen und Regeln des Städtebaus errichtet wurde und in jene, die den Erfordernissen und Bedürfnissen seiner Bewohner sowie den physischen Gegebenheiten des Ortes entstammen ist.

In der informellen Stadt spielt die Geographie eine bestimmende Rolle. Das Wachstum der informellen Stadtteile, der Barrios, besitzt einen aggregativen Charakter, der durch die Anpassung an die physischen Gegebenheiten gekennzeichnet ist. Enge Straßen und Gassen, überdachte Passagen, steile Treppen und kleine Häuser sind die Elemente einer archaischen Architektur, die auf ihre Umgebung reagiert. In der formellen Stadt sind es die Städtebauregeln, die die Entwicklung der Stadt bestimmen. So gibt es architektonische Beispiele, in denen die Geographie statt einer physischen Kondition, eher eine Herausforderung darstellt; hier spielt sie nur eine sekundäre Rolle.

3.

Die Geographie besitzt keinen offensichtlichen Einfluss auf die sozialräumlichen Beziehungen in Caracas oder auf die Nutzung des Bodens. Es gibt keine unmittelbare Korrespondenz zwischen der sozialräumlichen Differenzierung und der geographischen Lage. Im Unterschied zu anderen Städten, befinden sich die ärmsten Siedlungen nicht an den geographisch am wenigsten privilegierten Orten und umgekehrt. Obwohl kollegial das Wort „Cerro“ – Berghang – für die Bezeichnung der marginalen Siedlungen verwendet wird, findet man auf der gleichen Topographie auch formelle Siedlungen der mittleren und oberen Gesellschaftsklassen vor.

4.

Die Raumordnungsgesetze besitzen einen derart sichtbaren Einfluss auf die Gestalt von Caracas sowie die Beziehung zwischen den Bewohnern und den öffentlichen Räumen, dass die Entwicklung der Stadt anhand der Geschichte ihrer Raumordnungen erzählt werden kann. So beginnt die Geschichte von

Raumordnungen

Caracas mit der Implementierung des "Gesetzes für die westindischen Gebiete" während der Kolonialisierung, gefolgt von den Werken Guzman Blancos, den großen Stadterweiterungen während des Erdölbooms sowie den aktuellen Stadtplanungen.

Während der Kolonialzeit wurde in der Stadt die erste Differenzierung geschaffen: Die Trennung von der Stadt und dem umliegenden Land. Während die Stadt in östlicher Richtung wuchs, blieb der Großteil des zentralen Tales von Landgütern besetzt. Dieses Territorium – der so genannte "Osten" der Stadt – ist heute von Wohnsiedlungen der mittleren und oberen Gesellschaftsschichten überbaut. In knapp drei Jahrhunderten gab es keinen signifikanten Wandel der urbanen Struktur von Caracas. Erst während des wirtschaftlichen Aufschwungs nach der Entdeckung des Erdöls zu Beginn des 20. Jahrhunderts erlebte die Stadt die bedeutendste Transformation ihrer Geschichte.

Die Stadtplanungen, die im 20. Jahrhundert entworfen und umgesetzt wurden, sind zum großen Teil für die heutige Stadtstruktur verantwortlich. Trotzdem kann man nicht generell die Raumordnungsgesetze für das Entstehen der Diskontinuitäten verantwortlich machen. Wie wir später sehen werden, liegt einer der Gründe für die Diskontinuität in der Implementierung der aktuellen Raumordnungskonzepte, was bei meiner Analyse verschiedener städtebaulicher Maßstäbe offensichtlich wird.

Raumgestaltung

5.

Die räumliche Struktur der Stadt, die im Wesentlichen durch die verschiedenen Gesetze und Verordnungen geprägt wird, ist eine der Hauptursachen für die Diskontinuität. Die Stadt wird grundsätzlich durch drei Grundelemente strukturiert: Das Infrastrukturnetz, die öffentlichen Räume und die Nutzung des Bodens.

Das heutige Infrastrukturnetz begründet sich auf die Planungen, die während der Epoche des Erdölbooms umgesetzt wurden und aus denen die derzeitigen Anordnungen entwickelt wurden. In der aktuellen Infrastruktur spielen die Autobahnen eine bedeutende Rolle, da sie als Verbindungselemente zwischen den unabhängigen Siedlungseinheiten konzipiert wurden. Es gibt in Caracas fünf Autobahnen, die als Hochgeschwindigkeitsstraßen fungieren und gleichzeitig der regionalen Kommunikation dienen. Die Autobahn Francisco Fajardo überbrückt zum Beispiel die Autobahn Caracas- Valencia im Westen der Stadt mit der Landstraße, die in die östlichen Landesteile führt.

Caracas zählt eine Reihe bescheidener öffentlicher Räume, die den Bedarf in der Bevölkerung nicht ausreichend befriedigen. Auch innerhalb der öffentlichen Räume spielen die Autobahnen eine bedeutende Rolle. Die Nutzung der Avenida Boyacá – auch Cota Mil genannt – als öffentlicher Raum sowie die Einnahme der Autobahnen als öffentliche Versammlungsräume während Kundgebungen und politischer Demonstrationen, haben die Rolle der Autobahnen als wichtiges Element der Stadt bewiesen.

6.

Während die Autobahnen heute Orte einer interessanten Transformation darstellen, wurden die traditionellen öffentlichen Räume, wie Plätze, Parkanlagen, Anwohnerstraßen und Märkte, in die Rolle marginaler Räume verwiesen. Die traditionellen öffentlichen Räume haben ihre Bedeutung als gemeinschaftliche Räume für die gesamte Stadt verloren. Sie werden nur von dem Teil der Bevölkerung als Freizeit und Versammlungsstätten genutzt, der nicht über die erforderlichen ökonomischen Mittel verfügt, um Zugang zu den privaten Freizeittstätten, wie Clubs, Einkaufs- und Vergnügungszentren, zu erhalten.

Die traditionellen öffentlichen Räume sind deshalb Teil einer sozialräumlichen Segregation, die durch die Entstehung privater Erlebnisräume mit beschränktem Zugang hervorgerufen wird, welche den mittleren und oberen Bevölkerungsschichten vorbehalten sind, die dank ihrer finanziellen Möglichkeiten entsprechend ihrer Interessen und Bedürfnisse adäquate Orte entwickelt haben.

7.

Innerhalb meiner Untersuchung der städtischen Diskontinuität auf der sozialräumlichen Ebene, stellt der Mensch ein fundamentales Element dar, das auf Grund seiner Komplexität auf verschiedene Art und Weise behandelt werden kann. Eine beschreibende Analyse des typischen Bewohners der Stadt Caracas brächte ein allgemeines Profil hervor, das der durchschnittlichen Charakteristik aller sozialen Gruppen, die die soziale Struktur der Stadt ausmachen, entspräche und zu einer Verallgemeinerung und Vereinfachung eines komplexen Systems führte.

Mensch

Die Bevölkerung von Caracas wird aus verschiedenen, schwer identifizierbaren, sozialen Gruppen gebildet. Das Kapitel "Mensch" ist nicht konkludent im Bezug auf den Bewohner und dessen Beziehung zum urbanen Raum, obwohl in diesem Kapitel eine bestimmte Tendenz zur Differenzierung und Segregation skizziert wird, die durch die Untersuchung der städtischen Diskontinuität in den darauf folgenden Kapiteln verständlicher wird.

8.

Im Bezug auf das demographische Wachstum kann man feststellen, dass die Stadt nach mehreren Jahrzehnten des explosiven Wachstums ein stabiles demographisches Wachstum erreicht hat. In diesem Sinne werden sich die apokalyptischen Wachstumsprognosen nicht erfüllen, wenn die bisherigen wirtschaftlichen Bedingungen erhalten bleiben.

Die Stabilität des demographischen Wachstums koinzidiert mit dem Beginn eines wachsenden Willens zur Partizipation und zum gemeinschaftlichen Handeln. Die derzeitige sozialpolitische Konjunktur stimuliert auch die Ausbildung eines sozialräumlichen Zugehörigkeitsgefühles, wie die massiven politischen Demonstrationen der letzten Jahre zeigen.

9.

Die Diskontinuität zwischen dem Westen und dem Osten von Caracas liegt in einer ungleichen städtischen Struktur begründet, die ihren Ursprung in der

Diskontinuitäten
Gesamtstadt

Geschichte der Stadt hat: Der Differenzierung zwischen der Stadt und dem umliegenden Land. In der heutigen Stadt hat diese Differenzierung ein ungleiches Vorgehen der öffentlichen und privaten Hand bei der Gestaltung der Stadtstruktur hervorgebracht, was man anhand der Bedeutung und Anzahl öffentlicher oder privater Dienstleistungen jeweils im Westen und Osten der Stadt erkennt. So kann man sagen, dass die westöstliche Diskontinuität im Ungleichgewicht zwischen öffentlicher und privater Stadtentwicklung begründet liegt.

Straßen

10.

Die Autobahnen wirken wie räumliche Trennungen, wie starke physische Barrieren, die die Stadt durchschneiden. Diese physische Trennung kann jedoch nicht als Diskontinuität betrachtet werden, denn sie liegt im Charakter der Verkehrsstrassen generell sowie in der Stadtplanung begründet.

Die Autobahnen sind regionale Transportwege, die sowohl die Wohnsiedlungen, als auch Stadt und Land miteinander verbinden. Sie sind Hochgeschwindigkeitsstrassen, die auf Grund ihrer Eigenschaften eine große Einwirkung auf ihre Umgebung verursachen; obwohl sie Orte miteinander verbinden, trennen sie gleichzeitig die Umgebung, die sie durchqueren. Ein Ergebnis der Einwirkung der Autobahnen auf die Stadtstruktur ist die Entstehung von Resträumen, von Räumen, die keine bestimmte Nutzung aufweisen. Diese Resträume, die dem aggressiven Charakter der Autobahnen abstammen, wie Lärm, Geschwindigkeit und Luftverschmutzung, lassen die Autobahnen nicht nur ein unüberbrückbares Hindernis erscheinen, sondern auch einen unerwünschten Ort.

Der Bau von Autobahnen in der Stadt ist die Reaktion auf das Konzept der Stadt als die Summe vieler Teile, welche miteinander verbunden werden müssen. Diese Idee von der Stadt widerspricht dem Konzept einer ganzheitlichen Stadt und führt zu einem fragmentarischen urbanen Model – wie der Plan Rotival zeigt – das von einer vorbestimmten Stadt ausgeht.

Entlang der Autobahnen wird die Stadt wie eine Sequenz distanzierter Bilder wahrgenommen. Die Stadtautobahnen erzwingen eine Distanz zwischen dem Bewohner und der Stadt, die zu einer besonderen Form der Beziehung des Menschen zum Raum führt. Diese Beziehung zwischen dem Bewohner und der Stadt – wahrgenommen aus der Privatsphäre und Distanz des Automobils – ist diskontinuierlich.

Anhand meiner Untersuchung ist es nicht möglich, zu behaupten, dass die Autobahnen auch in anderen Maßstäben Ursache für die Entstehung der Diskontinuität sind, also dass die Diskontinuitäten in anderen Maßstäben eine Projektion der durch die Autobahnen hervorgerufene Beziehung zwischen Mensch und Stadt wären. Dies müsste anhand anderer vergleichbarer Fallstudien, wie beispielsweise der Stadt Los Angeles mit ihrem extensiven Autobahnnetz, untersucht werden.

Stadt-Teile

11.

Der dritte Maßstab meiner Untersuchung analysiert die Teile der Stadt. Ursprünglich habe ich die Diskontinuität zwischen den Stadtteilen untersucht,

um zu überprüfen, ob das urbane Modell der Stadtautobahnen in der Realität voneinander abgeschnittene, getrennte Stadtteile hervorgebracht hat. Diese Analyse zeigte jedoch keine grundlegenden Unterschiede zwischen den Stadtteilen, im Gegenteil, die Stadtteile des zentralen Tales sowie auch jene Siedlungen, die an den südlichen Berghängen der Stadt liegen, bilden mehr oder weniger kontinuierliche Einheiten.

Die Analyse der Stadtteile geht von der Untersuchung der Stadt in ihrer Gesamtheit aus, aber sie beschäftigt sich mit der Suche nach einer Morphologie der Diskontinuität zwischen ihren Teilen. In diesem Sinn besteht der grundlegendste Unterschied zwischen den städtischen Siedlungen, die nach den gültigen Bauordnungen errichtet wurden und jenen, die auf spontane und informelle Art und Weise entstanden sind. Der Unterschied zwischen den formellen und den informellen Siedlungen ist die vielleicht größte städtische Diskontinuität der Stadt Caracas; die Annäherung an den öffentlichen Raum ist innerhalb beider Strukturen sehr verschieden, ja sogar konträr.

12.

Die informelle Stadt, also die Gesamtheit der informellen Siedlungen, ist durch einen aggregativen Prozess entstanden, in dem die Gemeinschaft eine fundamentale Rolle spielt, während die formelle Stadt, die Gesamtheit der nach den Gesetzmäßigkeiten errichteten Siedlungen, von Immobilienmaklern errichtet wurde, welche die Baugrundstücke nach ihren eigenen Interessen und Wirtschaftserträgen auswählen: In der formellen Stadt ist die Gemeinschaft von geringer Bedeutung.

In der informellen Stadt findet man eine Dynamik der Veränderung vor – ein Konsolidierungsprozess – anhand derer man das Alter der Barrios schätzen kann. Im Gegensatz dazu scheint die formelle Stadt, einmal errichtet, statisch zu sein. Die informelle Stadt wird durch ihre eigenen Bewohner von innen heraus bestimmt, während die formelle Stadt durch Gesetze und Spekulationen von außen geformt wird. Formell oder informell – dies sind zwei städtebauliche Entwicklungstendenzen von gegensätzlicher Dynamik, wobei die Informalität eine selbst bestimmte, autarke Form darstellt, während die Formalität vom Staat und seiner Gesetzgebung bestimmt wird.

Die Informalität neigt auf Grund ihres marginalen Charakters dazu, mit der Armut in Zusammenhang gebracht zu werden. Diese Behauptung findet ihre Bestätigung in den informellen Siedlungen von Caracas, wo sich der Großteil der armen Bevölkerung der Stadt konzentriert. Hier treffen Armut und Informalität in einer perversen Symbiose zusammen. Bis jetzt scheint die formell- informelle Diskontinuität unversöhnbar zu sein, obwohl konsolidierte Siedlungen existieren, deren Kriminalitätsrate mit jener der formellen Stadt vergleichbar ist und die es erreicht haben, sich der formellen Stadt anzugliedern. Dennoch errichtet die formelle Stadt ständig höhere Mauern, um die steigende Kriminalität und das Vordringen der Informalität abzuwehren.

13.

Die sozialräumlichen Beziehungen innerhalb der formellen und informellen Wohnsiedlungen sind nahezu konträr. Die Diskontinuität zwischen innen und

Baublock

außen existiert nur in den formellen Siedlungen. In den informellen Siedlungen, die am Rande des legalen Systems geschaffen wurden, bildet der private Raum ein Kontinuum mit dem Außenraum, der selbst als ein halböffentlicher Raum oder Zwischenraum fungiert.

Auf Grund des knappen Innenraums der Wohnungen in den informellen Siedlungen orientiert sich das häusliche Leben zur Straße hin, die dabei selbst zum halböffentlichen Raum wird, den die Gemeinschaft dominiert. In den formellen Siedlungen hingegen wird die Straße als ein fremder Raum aufgefasst. So fordert beispielsweise die derzeitige Bauordnung von Caracas, dass Wohngebäude in einer bestimmten Entfernung - drei bis sechs Meter - von der Grundstücksgrenze an der Straßen- oder Wegkante errichtet werden müssen. Dieser Zwischenraum, der als halböffentlicher Raum genutzt werden könnte, wird in der Praxis durch eine Mauer vom Straßenraum abgetrennt, die ihn dem Gebäude und damit dem Privatgrundstück zuordnet. Dadurch wird die Gemeinschaft auf die Bewohner des Gebäudes reduziert.

In der formellen Stadt sind die Straßen Eigentum des Staates, der für deren Pflege und Sicherheit verantwortlich ist, wohingegen die Straßen und Wege in der informellen Stadt Eigentum der Gemeinschaft sind, die die Rolle des Staates einnehmen. Die Bewohner der formellen Siedlungen haben angesichts der steigenden Kriminalität und der Bedrohung, von den Bewohnern der benachbarten informellen Wohnviertel überfallen zu werden, nicht nur ihre Sicherheitssysteme verstärkt, sondern auch begonnen, sich in Gemeinschaften - erst zugehörig nach Wohngebäuden, dann nach Straßen und gar nach Wohnvierteln - zu organisieren. In diesem Fall kann man davon sprechen, dass die formelle Stadt beginnt, von der informellen Stadt und deren Mechanismen der Selbstbestimmung zu lernen, wobei diese Selbstbestimmung in der Realität nicht dazu genutzt wird, die Diskontinuität zwischen innen und außen zu reduzieren, sondern sie zu verstärken. Die Diskontinuität zwischen innen und außen ist im Kontext zur derzeitigen politischen und wirtschaftlichen Situation weit davon entfernt, abgeschwächt zu werden, sie wird vielmehr verschärft.

14.

Die informelle Stadt ist ein dynamisches und selbstbestimmtes städtebauliches Modell, das sich durch einen Konsolidierungsprozess formalisieren kann, während die formelle Stadt ein fragmentiertes, vom Staat geformtes Modell darstellt, das die Tendenz zur Selbstbestimmung aufweist. Die Wohnblöcke der formellen Stadt bilden keine geschlossene räumliche Einheit, sondern ein Ensemble voneinander unabhängiger Einheiten, was sich in ihrem diskontinuierlichen Erscheinungsbild widerspiegelt.

Architektonisch betrachtet, ermöglicht die formelle Stadt die Schaffung unterschiedlicher und voneinander getrennt gestalteter Expressionen, die in ihrer Summe jedoch kein zusammenhängendes Stadtbild formen. Die informelle Stadt besitzt auch kein formelles oder gestalterisches Urbild; sie ist das Resultat eines aggregativen Prozesses, statt das Ergebnis einer Planung, wie die formelle Stadt. Auf Grund ihrer Dynamik und Flexibilität besitzt sie ein diffuses und ständig wechselndes Stadtbild; sie gleicht eher einer Konstruktion der Natur als einer urbanen Intervention.

15.

Wohnen

Meine Untersuchung der Wohneinheit in der formellen Stadt zeigt wesentliche Unterschiede in der Wohnungstypologie der Mittelschicht: Bei einigen Wohnungen findet man ein Dienstzimmer oder eine Dienstwohnung vor. Diese Dienstwohnung charakterisiert die Apartments der wohlhabenden Bevölkerungsschicht, deren Bewohner auf den Service von Bediensteten zählen. Auch die analysierten Wohnungsbeispiele der Mittelklasse besitzen einen Dienstbereich - wenn auch kleiner und bescheidener - der ein bestimmtes gesellschaftliches Niveau ihrer Bewohner zeigt und sie von anderen Apartments der Mittelklasse unterscheidet. Die Existenz dieses Dienstbereiches hängt dabei nicht von der Größe der Wohnung ab, die mitunter beträchtlich variiert, sondern von der Lage des Wohnviertels innerhalb der sozialräumlichen Hierarchie der Stadt.

Das Vorhandensein einer Dienstwohnung zeugt vom Streben der Bewohner nach Zugehörigkeit zu den gehobenen Bevölkerungsschichten, um sich von der Mittelklasse zu differenzieren. Dieses Streben begründet eine sozialräumliche Differenzierung und ist Ausdruck des Zusammenlebens der Informalität innerhalb der Formalität.

16.

Die Bediensteten gehören dem informellen Arbeitsmarkt an. Sie arbeiten weder auf der Basis eines Arbeitsvertrages noch nach definierten Arbeitsbedingungen und sind in keiner Organisation oder Institution organisiert. Trotzdem nehmen die Dienstmädchen eine wichtige soziale Stellung ein, sie ersetzen die traditionelle Rolle der Frauen: Das Aufziehen der Kinder sowie das Erledigen der Haushaltsarbeiten. Die Arbeit der Dienstmädchen gestattet den Frauen die Integration in das öffentliche Leben, was eine Evolution ihrer Rolle darstellt und ihnen gestattet, sich physisch und intellektuell zu betätigen und gleichzeitig die wirtschaftliche Situation des Haushalts zu verbessern. So scheint es, dass die Frau in der venezolanischen Gesellschaft ein hohes Maß an Emanzipation erlangt hat, obwohl ihre Rolle in Wirklichkeit durch eine andere Frau ersetzt wird, die ihren Dienst anbietet.

Obwohl die Dienstmädchen eine informelle Arbeit anbieten, ist ihre soziale Stellung formell anerkannt. So beziehen Architekten und Bauunternehmer die Anordnung eines Dienstbereiches in ihre Planungen ein, um die Immobilien der Nachfrage anzupassen. Das Apartment mit Dienstzimmer zählt so zu einer offiziell anerkannten Wohnungstypologie, obwohl die Dienerschaft als Dienstleistung nicht in das legale System integriert ist.

17.

Der Maßstab des Wohnens steht in direktem Zusammenhang mit dem zuletzt analysierten Element der Stadt: Dem Menschen. Damit schließt sich der Kreis innerhalb meiner Analyse von Stadt und Mensch, den beiden Grundelementen der sozialräumlichen Beziehungen, die der Gegenstand meiner Untersuchung sind. In meiner Arbeit habe ich anhand der beiden Annäherungen, entwickelt in den beiden Teilen, die meine Dissertation umfassen, verschiedene Aspekte der städtischen Diskontinuität und deren mögliche Ursachen dargelegt.

So wie sich die Diskontinuität in jedem Maßstab der Stadt auf eine andere Art und Weise äußert, variieren auch die Ursachen für deren Entstehung: Es gibt keine eindeutig definierbare, gemeinsame Ursache für die Entstehung der Diskontinuität. Mit meiner Untersuchung habe ich mich auf das Konzept der Diskontinuität und deren Entstehungsursachen anhand eines konkreten Studienfalls konzentriert. Ich denke, dass meine Arbeit den Grundstein für eine nachfolgende Untersuchung der Theorie der Diskontinuität bilden kann. Dafür wäre eine vergleichende Studie mehrerer Städte erforderlich, die ähnliche urbane Elemente und Charakteristika aufweisen, wobei Parameter wie geographische Gegebenheiten, Infrastruktur, demographisches Wachstum, Wirtschaft und Politik sowie Formalität und Informalität der Untersuchung dienen können, ob in diesen Städten gemeinsame Diskontinuitäten existieren. Auf diese Weise könnte man womöglich eine Theorie der Diskontinuität begründen.

18.

Auf intuitive Art und Weise kann ich behaupten, dass städtische Diskontinuitäten in Schwellen- und Transformationsländern stärker in Erscheinung treten, als in hoch entwickelten Gesellschaften, da viele der Entstehungsursachen von Diskontinuitäten bezeichnend für diese Länder sind. Dennoch kann auf Grund fehlender vergleichender Studien und Theorien über Städte verschiedener Entwicklungsstufen nicht behauptet werden, dass die städtischen Diskontinuitäten nur in Schwellenländern existieren. In höher entwickelten Städten bildet die Diskontinuität vielleicht andere Formen, die den gegebenen sozialwirtschaftlichen und politischen Umständen entsprechen.

In meiner Untersuchung habe ich zu keinem Zeitpunkt eine Wertschätzung der Diskontinuität vorgenommen. Ich habe mich auf die Analyse der Diskontinuitäten in der Stadt Caracas konzentriert, ausgehend von ihren sozialräumlichen Beziehungen, nicht aber von ihrer Rolle innerhalb der städtebaulichen Entwicklung. Eine nachfolgende Untersuchung der Handhabung der Stadtverwaltung könnte deren Einfluss auf die sozialräumlichen Beziehungen ergründen und überprüfen, ob diese positive oder negative Auswirkungen auf die Stadtentwicklung haben.

19

Die Stadt Caracas entwickelte sich in ihrer Geschichte auf der Grundlage einer diskontinuierlichen Logik, die unter den derzeitigen politischen und wirtschaftlichen Umständen eine extreme Zuspitzung erreicht hat. Nichts weist darauf hin, dass die Tendenz zur diskontinuierlichen Entwicklung abnimmt, im Gegenteil, ihre Expressionen haben sich derart verschärft, dass sie das städtische Leben behindern und das Zusammenleben der Differenzen nahezu unmöglich gemacht haben. Das Verschwinden gemeinschaftlicher Räume gegenüber der fortschreitenden Individualisierung und Fragmentierung der Stadt in voneinander unabhängige, sich ausschließende Teile, sind mögliche Szenarien für viele lateinamerikanische, wie auch andere Metropolen. Der Studienfall Caracas bildet ein mögliches Szenario für Städte, die unter der Logik der Diskontinuität funktionieren.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

TEIL I

1 GEOGRAPHIE

1	Jaimes, Maria	Seite 8
2	Cunill Grau, Pedro. <i>Venezuela II. El espejismo petrolero</i> . Ediciones Anaya. Madrid. 1988.	Seite 9
3	Ib.	
4	Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Nacional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994	Seite 10
5	Ib.	Seite 12
6	Ib.	Seite 13
7	Jaimes, Maria	Seite 14

2 RAUMORDNUNG

8	De Sola, Irma. <i>Contribución al estudio de los planos de Caracas</i> . Dirección de Cartografía Nacional. Caracas. 1967	Seite 16
9	Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. <i>Caracas a través de su Arquitectura</i> . Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969	Seite 17
10	Ib.	
11	Ib.	Seite 18
12	Ib.	
13	Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Nacional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994	Seite 19
14	Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. <i>Caracas a través de su Arquitectura</i> . Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969	
15	Ib.	
16	Ib.	Seite 21
17	Lerup, Lars. <i>Das Unfertige bauen, Architektur und menschliches Handeln</i> . Fried. Vieweg & Sohn. Braunschweig. 1986.	Seite 22
18	Ib.	
19	De Sola, Irma. <i>Contribución al estudio de los planos de Caracas</i> . Dirección de Cartografía Nacional. Caracas. 1967	Seite 23 Seite 24
20	Jaimes, Maria auf Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Nacional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994	
21	Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. <i>Caracas a través de su Arquitectura</i> . Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969	
22	Ib.	
23	Ib.	
24	Ib.	Seite 29
25	Jaimes, Maria nach Informationen aus De Sola, Irma. <i>Contribución al estudio de los planos de Caracas</i> . Dirección de Cartografía Nacional. Caracas. 1967	Seite 30
26	Ib.	
27	Ib.	

- Seite 40
- 28 Benevolo, Leonardo. *Die Geschichte der Stadt*. Campus Verlag. Frankfurt / New York. 8. Auflage. 2000
- 29 Universidad Central de Venezuela. *El Plan Rotival, la Caracas que no fué*. Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989
- 30 De Sola, Irma. *Contribución al estudio de los planos de Caracas*. Dirección de Cartografía Nacional. Caracas. 1967
- Seite 41
- 31 Universidad Central de Venezuela. *El Plan Rotival, la Caracas que no fué*. Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989
- 32 De Sola, Irma. *Contribución al estudio de los planos de Caracas*. Dirección de Cartografía Nacional. Caracas. 1967
- Seite 42
- 33 lb.
- 34 lb.
- Seite 43
- 35 lb.
- Seite 45
- 36 Jaimes, Maria
- 37 Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano. *Area metropolitana de Caracas. Ordenanza de Zonificación del municipio Libertador*. Consejo Municipal del Distrito Federal. Municipio Libertador. Agosto 1987.
- 38 lb.
- Seite 48
- 39 lb.
- 40 Jaimes, Maria
- 41 lb.
- 3 RAUMGESTALTUNG
- Seite 55
- 42 Jaimes, Maria nach Informationen aus De Sola, Irma. *Contribución al estudio de los planos de Caracas*. Dirección de Cartografía Nacional. Caracas. 1967
- 43 lb.
- 44 lb.
- Seite 56
- 45 lb.
- 46 lb.
- 47 lb.
- Seite 58
- 48 Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Nacional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994
- 49 Jaimes, Maria
- 50 Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Nacional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994
- 51 Jaimes, Maria
- 52 Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Nacional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994
- 53 Jaimes, Maria
- 54 Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Nacional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994
- 55 Jaimes, Maria
- 56 lb.

57	lb.	Seite 59
58	Curdes, Gerhard. <i>Stadtstrukturelles Entwerfen</i> . Kohlhammer. Stuttgart. 1995.	Seite 60
59	Cunill Grau, Pedro. <i>Venezuela II. El espejismo petrolero</i> . Ediciones Anaya. Madrid. 1988.	
60		
61	Jaimes, Maria	Seite 61
62	lb.	Seite 62
63	lb.	
64	lb.	Seite 65
65	lb.	
66	lb.	Seite 66
67	lb.	
68	lb.	Seite 67
69	lb.	
70	lb.	
71	Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Nacional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994	Seite 68
72	lb.	
73	Jaimes, Maria	
74	lb.	
75	lb.	Seite 69
76	lb.	
77	lb.	Seite 70
78	lb.	
79	lb.	Seite 71
80	lb.	
81	lb.	Seite 72
82	lb.	
83	lb.	Seite 74
84	lb.	Seite 77
85	lb.	
86	lb.	Seite 79

TEIL II

5 STADT

87	lb.	
88	Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Nacional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994	Seite 108
89	Jaimes, Maria	
90	Jaimes, Maria auf De Sola, Irma. <i>Contribución al estudio de los planos de Caracas</i> . Dirección de Cartografía Nacional. Caracas. 1967	Seite 109
91	Jaimes, Maria	

Seite 110	92	Ib.
	93	Jaimes, Maria auf De Sola, Irma. <i>Contribución al estudio de los planos de Caracas</i> . Dirección de Cartografía Nacional. Caracas. 1967
	94	Jaimes, Maria
Seite 112	95	Ib.
	96	Ib.
Seite 114	97	Ib.
Seite 115	98	Ib.
Seite 124	99	Ib.
	100	Goldberg, Mariano. <i>Guía de edificaciones contemporaneas de Caracas</i> . Facultad de Arquitectura y Urbanismo. UCV. 1980
	101	Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. <i>Caracas a través de su Arquitectura</i> . Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969
	102	Jaimes, Maria
	103	Ib.
	104	The Image Bank in Caracas para Usted
	105	Ib.
Seite 125	106	Goldberg, Mariano. <i>Guía de edificaciones contemporaneas de Caracas</i> . Facultad de Arquitectura y Urbanismo. UCV. 1980
	107	Garcia, Juan Manuel in Caracas para Usted
	108	Cunill Grau, Pedro. <i>Venezuela II. El espejismo petrolero</i> . Ediciones Anaya. Madrid. 1988.
	109	Ib.
	110	Jaimes, Maria
Seite 126	111	Garcia, Juan Manuel in Caracas para Usted
	112	Cunill Grau, Pedro. <i>Venezuela II. El espejismo petrolero</i> . Ediciones Anaya. Madrid. 1988.
	113	Jaimes, Maria
	6	STRASSEN
Seite 129	114	Ib.
	115	Ib.
	116	Ib.
	117	Ib.
	118	Ib.
Seite 130	119	Jaimes, Maria
	120	Ib.
	121	Ib.
	122	Ib.
	123	Ib.
	124	Ib.
Seite 132	125	De Sola, Irma. <i>Contribución al estudio de los planos de Caracas</i> . Dirección de Cartografía Nacional. Caracas. 1967
	126	Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Nacional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994
	127	Ib.

128	Jaimes, Maria	Seite 133
129	Ib.	
130	Ib.	
131	Ib.	
132	Ib.	Seite 134
133	Ib.	
134	De Sola, Irma. <i>Contribución al estudio de los planos de Caracas</i> . Dirección de Cartografía Nacional. Caracas. 1967	
135	Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Naccional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994	
136	Jaimes, Maria auf Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Naccional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994	Seite 135
137	Ib.	
138	Jaimes, Maria	Seite 136
139	Ib.	
140	Ib.	
141	Ib.	Seite 137
142	Lagoven. <i>Rutas de Venezuela</i> . Lagoven. Graficas Armitano. 1989	
143	Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Naccional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994	
144	Jaimes, Maria	Seite 138
145	Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Naccional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994	
146	De Sola, Irma. <i>Contribución al estudio de los planos de Caracas</i> . Dirección de Cartografía Nacional. Caracas. 1967	
147	Jaimes, Maria	Seite 139
148	Ib.	
149	Ib.	
150	Ib.	
151	Ib.	
152	Ib.	
153	Ib.	
154	Universidad Central de Venezuela. <i>El Plan Rotival, la Caracas que no fué</i> . Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989	Seite 141
155	Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. <i>Caracas a través de su Arquitectura</i> . Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969	
156	Ib.	
157	Jaimes, Maria	Seite 143
158	Ib.	
159	Ib.	
160	Ib.	
161	Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. <i>Caracas a través de su Arquitectura</i> . Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969	Seite 145
162	Ib.	
163	Ib.	

Seite 147	164	Ib.
	165	Jaimes, Maria
	166	Ib.
	7	STADT-TEILE
Seite 149	167	Ib.
	168	Ib.
	169	Ib.
Seite 151	170	Jaimes, Maria auf Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Naccional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994
	171	Ib.
	172	Ib.
Seite 152	173	Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Naccional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994
	174	Ib.
	175	Ib.
	176	Ib.
	177	Ib.
	178	Ib.
	179	Jaimes, Maria auf Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Naccional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994
	180	Metroguia. <i>Planos Caracas Edición 2001</i> . XI Edición. Metroguia. Caracas. 2001
Seite 153	181	Cunill Grau, Pedro. <i>Venezuela II. El espejismo petrolero</i> . Ediciones Anaya. Madrid. 1988.
	182	Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Naccional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994
	183	Jaimes, Maria
Seite 154	184	Ib.
	185	Ib.
	186	Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Naccional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994
Seite 156	187	Jaimes, Maria
	188	Ib.
	189	Ib.
Seite 157	190	Fundación Villanueva, Caracas
	191	Ib.
	192	Pintó, Mateo. Caracas Urban Think Tank
	193	Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Naccional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994
Seite 158	194	Jaimes, Maria auf Lagoven. <i>Rutas de Venezuela</i> . Lagoven. Graficas Armitano. 1989

- 195 Jaimes, Maria auf Ortofotomapa de la República de Venezuela. Servicio de Geografía y Cartografía Nacional. Ministerio del Ambiente y los Recursos naturales renovables. Caracas. 1994 Seite 158
Seite 160
- 196 Metroguía. *Planos Caracas Edición 2001*. XI Edición. Metroguía. Caracas. 2001
- 197 Jaimes, Maria Seite 161

8 BAUBLOCK

- 198 Nebel, Sonja und Libor Schelhasse. *Komplementarität Innen – Außen. Kennzeichen einfachen Wohnens in Ballungsräumen des Südens*. Lit Verlag. Hamburg. 1998. Seite 168
- 199 Jaimes, Maria Seite 169
- 200 lb.
- 201 lb.
- 202 lb. Seite 170
- 203 lb.
- 204 lb. Seite 171
- 205 lb.
- 206 lb.
- 207 lb.
- 208 lb. Seite 172
- 209 lb.
- 210 lb.
- 211 lb.
- 212 lb.
- 213 lb.
- 214 lb.
- 215 lb. Seite 173
- 216 lb.
- 217 lb. Seite 174
- 218 lb.
- 219 lb.
- 220 <http://www.1000adomicilio.com/satelital.htm>
- 221 lb.
- 222 lb. Seite 176

9 WOHNEN

- 223 Jaimes Maria Seite 184
- 224 lb. Seite 185
- 225 lb.
- 226 lb.
- 227 lb.
- 228 lb.
- 229 lb.
- 230 <http://www.porlapuerta.com> Seite 186
- 231 lb.

LITERATURVERZEICHNIS

- Albers, Gerd. *Stadtplanung: eine praxisorientierte Einführung*. Wissenschaftliche Buchgesellschaft. Darmstadt. 1988.
- Alexander, Christopher u.a. *A Pattern Language*. Oxford University Press, New York. 1977.
- Alisch, Monika /Dangschat, Jens. *Die solidarische Stadt. Ursachen von Armut und Strategien für einen sozialen Ausgleich*. Verlag für wissenschaftliche Publikationen. Darmstadt. 1993
- Almendoz Marte, Arturo. *Urbanismo europeo en Caracas (1870 - 1940)*. Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Caracas. 1997
- Ammann, Jean-Christophe. *Einige Bemerkungen zum Wohnen*. Schader- Stiftung. Darmstadt. 2001
- Architectural Association. *The Idea of the City*. The Architectural Association. London. 1996
- Baumgartner, Herbert. *Staat, Bürokratie und blockierte Entwicklung: die Planung in Mexiko*. Peter Lang. Frankfurt a. M. 1987
- Behnfeld, Hartwig. *Räumliche Planung in Lateinamerika: Analyse und Vorschläge stadtplanerischer Instrumente, dargestellt am Beispiel Perú*. Nomos Verlagsgesellschaft. Baden-Baden. 1986
- Benevolo, Leonardo. *Die Geschichte der Stadt*. Campus Verlag. Frankfurt / New York. 8. Auflage. 2000
- Berger, Tania. *Sozialer Wohnbau in urbanen Elendsvierteln der dritten Welt*. Diplomarbeit. Wien Universität. Wien. 1996
- Bittner, Regina (Hg.). *Die Stadt als Event*. Campus Verlag. Frankfurt / New York. 2001
- Boyer, Christine. *The City of Collective Memory*. The MIT Press. Cambridge, Mass / London, England. 1994
- Bukart, Günther. *Die Attraktoren der Armut*. Diss. Johann-Wolfgang-Goethe-Universität zu Frankfurt am Main. Fachbereich Erziehungswissenschaften. 1996
- Bühler, Thomas. *City-Center: Erfolgsfaktoren innenstädtischer Einkaufszentren*. Deutscher Universitätsverlag. Wiesbaden. 1990
- Calvino, Italo. *Die unsichtbaren Städte*. Deutscher Taschenbuch Verlag. München. 1985.
- Camberros, Jorge. *Die Verstädterung in Mexiko*. Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart. Stuttgart. 1994
- Castells, Manuel. *Die Macht der Identität. Das Informationszeitalter 2*. Leske + Budrich. Opladen. 2002
- Choay, Françoise. *The Modern City: planning in the 19th Century*. Studio Vista. London.
- Colomina, Beatriz. *Sexuality and Space*. Princeton Architectural Press. New York. 1992
- Cullen, Gordon. *Townscape*. The Architectural Press. London. 1961.
- Cunill Grau, Pedro. *Venezuela II. El espejismo petrolero*. Ediciones Anaya. Madrid. 1988.
- Curdes, Gerhard. *Stadtstrukturelles Entwerfen*. Kohlhammer. Stuttgart. 1995.
- . *Stadtstruktur und Stadtgestaltung*. 2. Auflage. Stuttgart. 1997.
- Dahman, Fatima. *Informelle Siedlungsstrukturen und Wohnungstypologien*. Diss. Städtebau Institut der Universität Stuttgart. Stuttgart. 1999

- De Sola, Irma. *Contribución al estudio de los planos de Caracas*. Dirección de Cartografía Nacional. Caracas. 1967
- Dirmoser, Dietmar u.a. *Vom Elend der Metropolen; Lateinamerika: Analysen und Berichte 14*. Junius. Hamburg. 1990
- Eberle, U u.a. *Reestructuración económica y consecuencias regionales en América Latina*. Tübinger Geographische Studien. Tübingen. 1996
- Einsele, Martin u.a. *Schnellwachsende Mittelstädte in Mexiko*. Städtebauliches Institut. Universität Stuttgart. Stuttgart. 1994
- Enlers, Eckart. *Modelling the City. Cross-cultural Perspectives*. Colloquium Geographicum. Ferd. Dummlers Verlag. Bonn. 1992
- Feldtkeller, Andreas. *Die zweckentfremdete Stadt*. Campus Verlag. Frankfurt am Main. 1994.
- Flanagan, William G. *Contemporary Urban Sociology*. Cambridge University Press. USA. 1993.
- *Urban Sociology: Images and Structure*. Allyn & Baco. USA. 1990.
- Friedrichs, Jürgen. *Soziale Integration*. Westdeutscher Verlag. Opladen. 1999
- *Stadtanalyse*. Westdeutscher Verlag. Opladen. 1999
- *Stadtsoziologie*. Leske + Budrich. Opladen. 1995
- (Hrsg.). *Soziologische Stadtforschung*. Westdeutscher Verlag. Opladen. 1988
- Füsser, Klaus. *Stadt, Straße und Verkehr. Ein Einstieg in die Verkehrsplanung*. Vieweg. Braunschweig, Wiesbaden. 1997
- Gaceta Municipal. Municipio Baruta. *Ordenanza de Reforma Parcial de la Ordenanza de Zonificación del Distrito Sucre*. Numero Extraordinario 04-01/96. República de Venezuela. Estado Miranda.
- Municipio Baruta. *Ordenanza de Reforma Parcial de la Ordenanza de Zonificación del Distrito Sucre*. Numero Extraordinario 04-01/96. República de Venezuela. Estado Miranda.
- Municipio Chacao. *Ordenanza Nro. 004-99. Ordenanza de Urbanismo, Arquitectura y Construcciones en General*. Numero Extraordinario 2796. Chacao, 01 de Diciembre de 1999
- Distrito Federal. *Ordenanza modificatoria de la Ordenanzasobre Zonificación del Municipio Libertador*. Extra No. 1609-1. Caracas, Lunes 12 de Agosto de 1996.
- Municipio Libertador. *Ordenanza de Urbanismo, Arquitectura y Construcciones en General*. No. 1808-3. Caracas, Miercoles 25 de Noviembre de 1998.
- Distrito Sucre. *Ordenanza de Urbanismo, Arquitectura y Construcciones en General*. Numero Extraordinario. Petare, 28 de Enero de 1983.
- Municipio Sucre. *Ordenanza de Zonificación del Municipio Autonomo Sucre*. Numero Extraordinario 382-10/92. República de Venezuela. Estado Miranda.
- Gasparini, Graziano & Juan Pedro Posani. *Caracas a través de su Arquitectura*. Fundación Fina Gomez. Caracas. 1969
- Gehl, Jan. *Life between Buildings: using public spaces*. Van Nostrand Reinhold Co. New York. 1987
- Geipel, Robert. *Sozialräumliche Strukturen des Bildungswesens*. Diesterweg. 1965
- Goldberg, Mariano. *Guía de edificaciones contemporaneas de Caracas*. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. UCV. 1980

- Hall, Peter & Ulrich Pfeiffer. *URBAN 21: der Expertenbericht zur Zukunft der Stadt*. Deutsche Verlags-Anstalt. Stuttgart – München. 2000
- Häussermann, H (Hg.). *Stadt und Raum*. Centaurus Verlag. TU-Hamburg- Harburg, Arbeitsbereich 1-06. 1991
- Hernandez Suarez, Monica. *Urbanisierung und Segregation in Caracas, Venezuela*. Arbeitspapiere des Fachgebietes Planen und Bauen in Entwicklungsländern. Technische Universität Darmstadt. Seminar WS 1986/87. Arbeitspapier 89-1. 1987
- Herzog, Andreas und Ernst Hubeli. *Öffentlichkeit und öffentlicher Raum*. Nationales Forschungsprogramm Stadt und Verkehr. Bericht 48. Zürich. 1995
- Hoffmann, Dirk (Hrsg.). *Andere Städte. Anderes Leben*. Verlag für Entwicklungspolitik. ASA Studien 31. Saarbrücken. 1995
- Jacobs, Jane. *Life and Death the Great American Cities*. Vintage Books. New York. 1961
- Keller, Carsten. *Armut in der Stadt – zur Segregation benachteiligter Gruppen in Deutschland*. Westdeutscher Verlag. Opladen. 1999
- Kirschenmann, Jörg & Christian Muschalek. *Quartiere zum Wohnen*. Deutsche Verlags-Anstalt GmbH. Stuttgart. 1977
- Klein-Lüpke, R (Hrsg.). *Schnellwachsende Mittelstädte in Mexiko*. Städtebauliches Institut, Universität Stuttgart. Stuttgart. 1994
- Koolhaas, Rem & Bruce Mau. *S, M, L, XL*. 010 Publishers. Rotterdam. 1995
- Kostof, Spiro. *Das Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt*. Campus Verlag. Frankfurt/ New York. 1991
- Kroß, Eberhard. *Die Barriadas von Lima*. Bochumer Geographische Arbeiten. Heft 55. Paderborn. 1992
- Lagoven. *Rutas de Venezuela*. Lagoven. Graficas Armitano. 1989
- Lefebvre, Henri. *Writings on City*. Blackwell. Cambridge. 1996
- Lerup, Lars. *Das Unfertige bauen, Architektur und menschliches Handeln*. Fried. Vieweg & Sohn. Braunschweig. 1986.
- *After the City*. The MIT Press. Cambridge, Mass. USA. 2000
- Lynch, Kevin. *Site Planning*. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts and London, England. 1971 (2nd. Edition)
- *Das Bild der Stadt*. Ullstein. Frankfurt am Main. 1965.
- Loreder, Benedikt. *Der Innenraum des Außenraums ist Außenraum des Innenraums*. Diss. ETH-Zürich. Nr. 6786. Februar 1981
- Marquart, Christian. *Stadt-Konzepte. Planungstheorien zwischen Utopie und Sachzwang*. Deutsche Verlags-Anstalt. Stuttgart. 1999
- Mathey, Kosta und Eckhart Ribbeck. *Architektur, Wohnungs- und Städtebau in Lateinamerika*. Karlsruher Städtebauliche Zeitschriften. Band 1. 1993
- Metroguia. *Planos Caracas Edición 2001*. XI Edición. Metroguia. Caracas. 2001
- Ministerio del Ambiente y de los Recursos Renovables. *Diccionario Geografico del Distrito Federel*. Servicio de Cartografía Nacional. Caracas, 1994.
- Matz, Viktor. *Entwicklungsländer im internationalen Konjunkturzusammenhang*. Verlag Josef Etul. Köln. 1986
- Müller-Raemisch, Hans-Reiner. *Frankfurt: Stadt in der Entwicklung*. Länderdienst-Verlag. Berlin West, Base. OD.
- Mumford, Lewis. *The Culture of Cities*. Harcourt Brace Jovanovich, Inc. New York. 1966.

- . *Megalopolis: Gesicht und Seele der Großstadt*. Bauverlag GmbH. Wiesbaden. 1951.
- . *Die Stadt: Gesichte und Ausblick*. Kiepenheuer & Witsch. 1961
- . *Roots of contemporary American Architecture*. Dover Publications, Inc. New York. 1971.
- . *Mythos der Maschine : Kultur, Technik und Macht*. Europaverlag. Wien. 1966.
- Nebel, Sonja. *Habitat, Verstädterung und kulturelle Identität*. Verlag für interkulturelle Kommunikation. Frankfurt. 1995
- , Libor Schelhasse. *Komplementarität Innen – Außen. Kennzeichen einfachen Wohnens in Ballungsräumen des Südens*. Lit Verlag. Hamburg. 1998.
- Nolte, Hans Helmut. *Standort, Richtung, Überblick*. Diss. Universität Hannover. Institut für regionale Architektur und Siedlungsplanung. Bericht 39. 1997
- Norberg-Schulz, Christian. *Genius Loci: towards a Phenomenology of Architecture*. Rizzoli International Publications Inc. New York. 1980.
- . *Existence, Space & Architecture*. Studio Vista. London. 1971.
- . *Intentions in Architecture*. Scandinavian University Books (Universitetsforlaget). Rome. 1963.
- Oficina Metropolitana de Planeamiento Urbano. *Area metropolitana de Caracas. Ordenanza de Zonificación del municipio Libertador*. Consejo Municipal del Distrito Federal. Municipio Libertador. Agosto 1987.
- Ortiz de Zevallos, Augusto. *Urbanismo para sobrevivir en Lima*. Editorial Apoyo. Lima 1992
- Pachner, Heinrich. *Geographische Untersuchungen in Venezuela*. Geographisches Institut. Universität Stuttgart. Stuttgart. 1982
- Panerai, Phillippe u.a. *Vom Block zur Zeile (Wandlungen der Stadtstruktur)*. Friedr. Vieweg & Sohn. Braunschweig. 1985.
- Plunz, Richard u.a. *Caracas: New Urbanisms*. Columbia books of Architecture: studio works 5 / MSAUD New Urbanisms 2. Caracas 1998
- Portugali, Juval. *Selforganization and the City*. Springer Verlag. Berlin. 2000
- Raith, Erich. *Stadtmorphologie: Annäherungen, Umsetzungen, Aussichten*. Springer Verlag. Wien, New York. 2000
- Rittmeier, Bernward. *Sozialhilfebedürftigkeit, Armut und soziale Ungleichheit – Erörtert auf der Basis einer Untersuchung zur Sozialhilfesituation in der Stadt Göttingen 1985*. Diss. Universität Göttingen. Fachbereich Sozialwissenschaften. Göttingen. 1989
- Rossi, Aldo. *La Arquitectura de la ciudad*. Gustavo Gili. Barcelona. 1982
- Rowe, Collin & F. Koetter. *Collage City*. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts and London, England. 1983
- Rusliwa Somantri, Gumilar. *Migration within Cities*. Diss. Universität Bielefeld. Fakultät für Soziologie. 1995
- Schabert, Tilo (Hrsg.) u.a. *Die Welt der Stadt*. Piper. München. 1990
- Senett, Richard. *Civitas. Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds*. S. Fischer. Frankfurt am Main. 1991
- Sitte, Camilo. *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Verlag von Carl Graesser & Co. Wien. 1900.
- Soja, Edward W. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Blackwell. 2000.

- Spiro, Kostof. *Das Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt*. Campus. Frankfurt am Main / New York. 1991
- Stacher, Irene (Hg.). *Megastädte: zur Rolle von Metropolen in der Weltgesellschaft*. Böhlau Verlag. Wien, Köln, Weimar. 1993
- Stemshorn, Max. *Dream City. Zur Zukunft der Stadträume*. Hatje Cantz. 2001
- Trieb, Michael. *Stadtgestaltung, Theorie und Praxis*. Friedr. Vieweg & Sohn Verlagsgesellschaft. Braunschweig. 1977.
- Universidad Central de Venezuela. *El Plan Rotival, la Caracas que no fué*. Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Caracas. 1989
- Valena, Tomáš. *Von den Beziehungen*. München, TU- München. 1992
- Venturi, Robert. *Learning from las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form*. The MIT Press. Cambridge, Massachusetts and London, England. 1983.
- . *Komplexität und Widerspruch in der Architektur*. Bauwelt Fundamente 50. Vieweg. Braunschweig. 1978
- Welz, Gisela. *Inszenierungen kultureller Vielfalt. Frankfurt am Main und New York City*. Akademie Verlag. Berlin. 1996
- Wentz, Martin (Hg.). *Stadt- Räume*. Campus Verlag. Frankfurt / New York. 1991.
- . *Wohn-Stadt*. Campus Verlag. Frankfurt / New York. 1993.
- Wilhelm, Karin / Gregor Langenbrinck (Hg.). *City Lights. Zentren; Peripherien, Regionen*. Böhlau. Wien. 2002
- Zibell, Barbara. *Chaos als Ordnungsprinzip in Städtebau*. Hochschulverlag AG an der ETH Zürich. 1999
- Ziss, Roland. *Politica y gestión del mejoramiento urbano en América Latina*. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ). Eschborn. 1987

