



die muster der zeit
caracas zwischen *monument* und *verfall*

Diplomarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin
Studienrichtung Architektur

von Anna Rottmann

unter der Betreuung von Dokonal, Wolfgang, Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn.

Institut für Städtebau

Technische Universität Graz
Erzherzog - Johann - Universität
Fakultät Architektur

Mai 2014



Deutsche Fassung:
Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

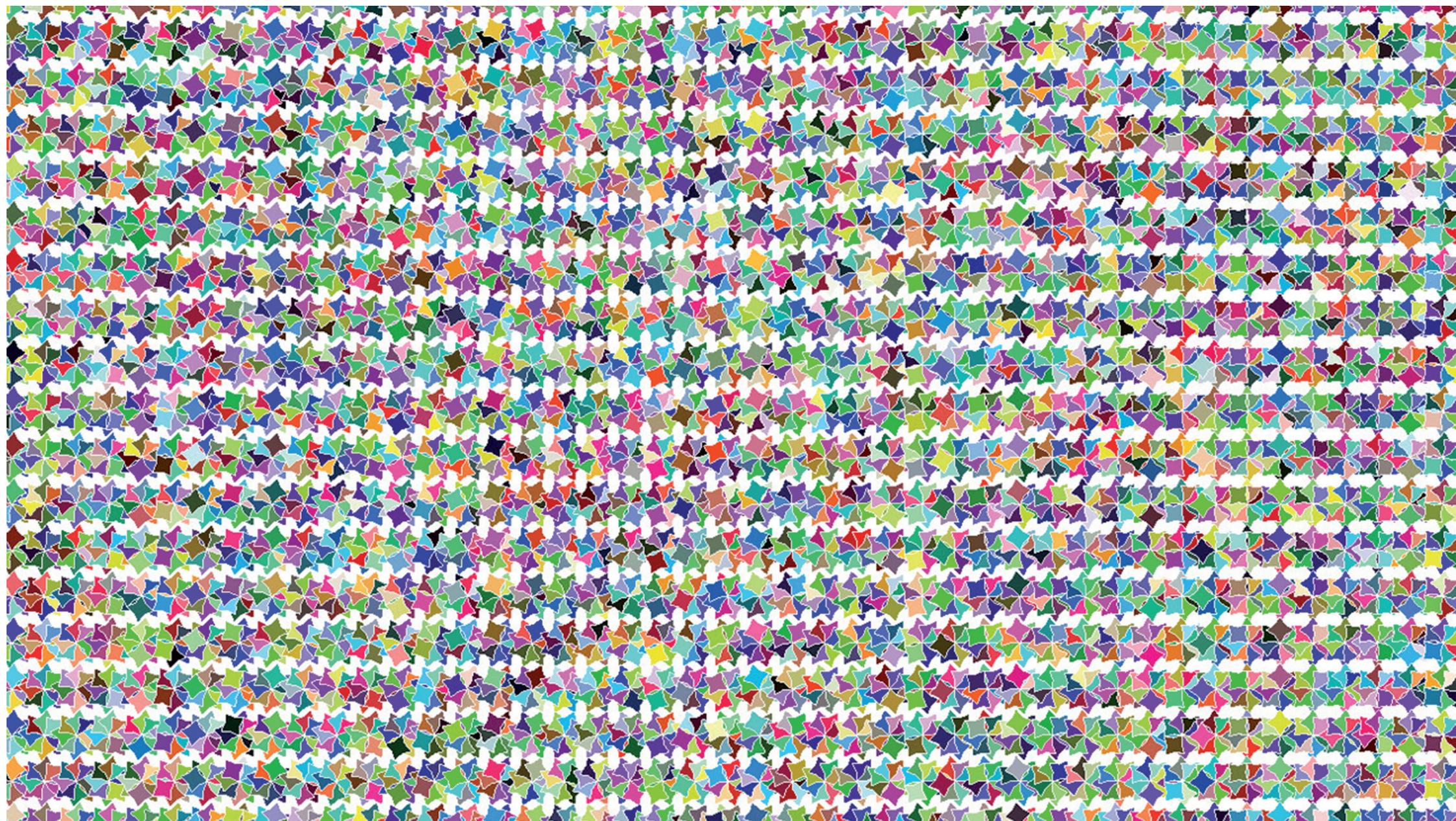
Graz, am
(Unterschrift)

Englische Fassung:

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....
date (signature)





* die **muster** der *zeit*

caracas zwischen *monument* und *verfall*



INHALTSVERZEICHNIS 009

EINLEITUNG 011

ANALYSE

[zoom 00] VENZUELA 014

[zoom 01] CARACAS 018

TOPOGRAPHIE UND GEOGRAPHIE 018
HISTORISCHE ENTWICKLUNG 022
 Caracas 1567-1900 022
 Caracas 1900-1983 025
 Caracas 1983-2010 030
GRAPHISCHE ANALYSE 033

[zoom 02] ZENTRALRAUM CARACAS 034

OST-WEST DIFFERENZIERUNG 035
FOKUS AUTOMOBIL 038
DIE ZERSCHNITTENE STADT 043

[zoom 03] AVENIDA BOLIVAR 046

DER PLAN ROTIVAL 047
DIE AVENIDA BOLIVAR 1935-2010 050
STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG 068
DER AVENIDA BOLIVAR 1936-2010
MONUMENT UND VERFALL 070

PROJEKT

ANALYSE

[zoom 04] PLANUNGSAREAL 076

ANALYSE 077
GRAPHISCHE ANALYSE 085
FUNKTION_DEFIZITE 086
POTENZIALE 088

KONZEPT 090

DEFINITION DER PARAMETER 091

ENTWURF 096

SYNTHESE DER PARAMETER 097
ARCHITEKTONISCHE STRUKTUR 097
FUNKTION 111

ANHANG 130

ABBILDUNGSVERZEICHNIS 131
LITERATURVERZEICHNIS 133

EINLEITUNG

Die Muster der Zeit

Caracas zwischen Monument und Verfall

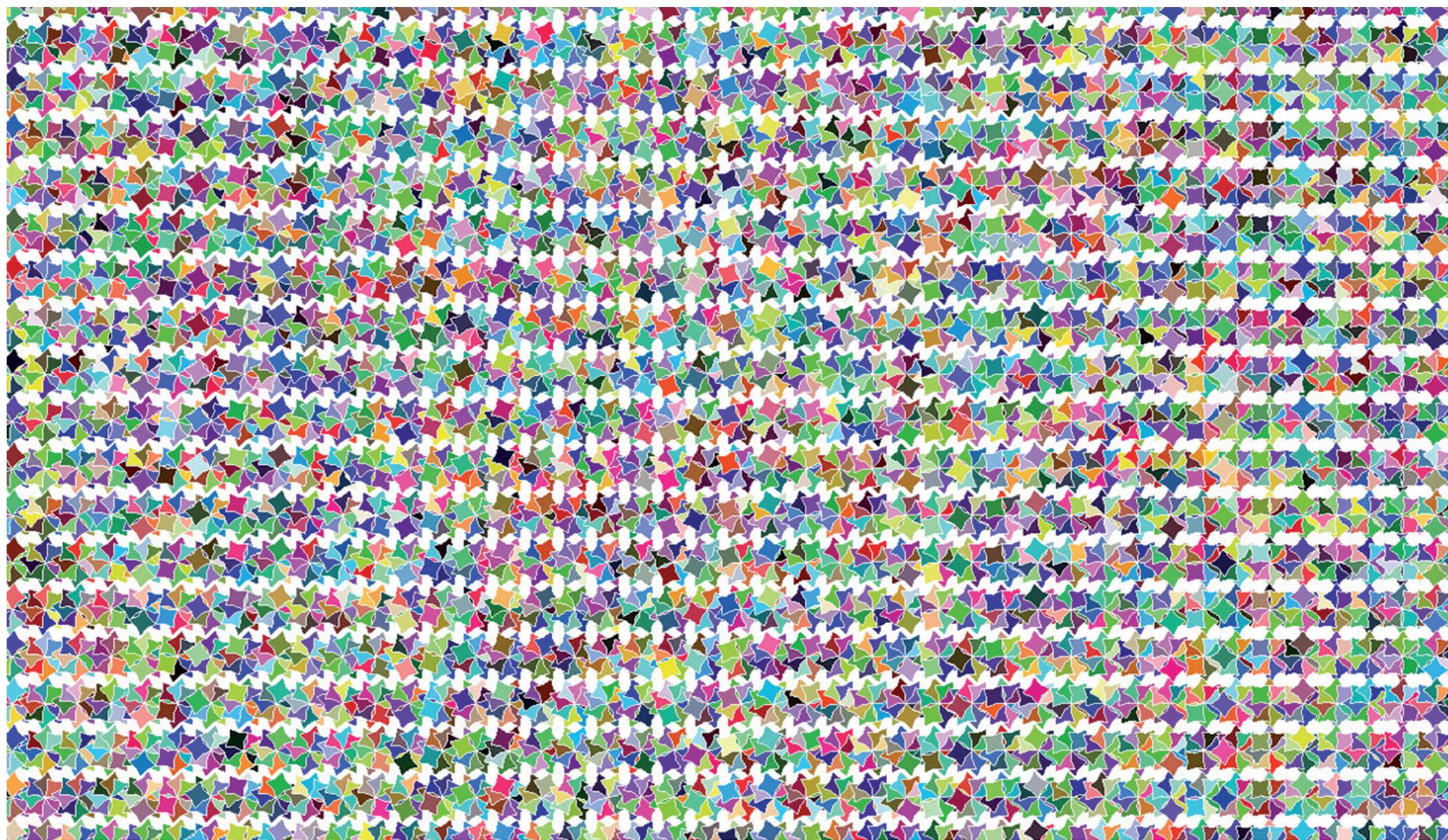
Caracas, die Stadt, die sich Anfang der vierziger Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts ganz der Zukunft verschrieb, sieht sich heute zunehmend mit den Ruinen der vergangenen Dekaden konfrontiert.

Diese Arbeit richtet ihren Fokus auf die Avenida Bolívar im einstigen Zentrum der Stadt. Teil des historischen Kerns des Stadtgefüges, wurde dieser Bereich mehr und mehr zum Aktionsraum städtebaulicher Konzepte und Masterpläne.

Ursprünglich als imposanter Boulevard gedacht, als eine Art südamerikanische Variante von „Unter den Linden“, wurde die Avenida Bolívar im Laufe der Jahre vom motorisierten Verkehr eingenommen und präsentiert sich heute als Stadtautobahn, die das Stadtgefüge regelrecht zerschneidet und somit den „Lebensraum“ der heutigen Bewohner im negativen Sinne nachhaltig beeinflusst.

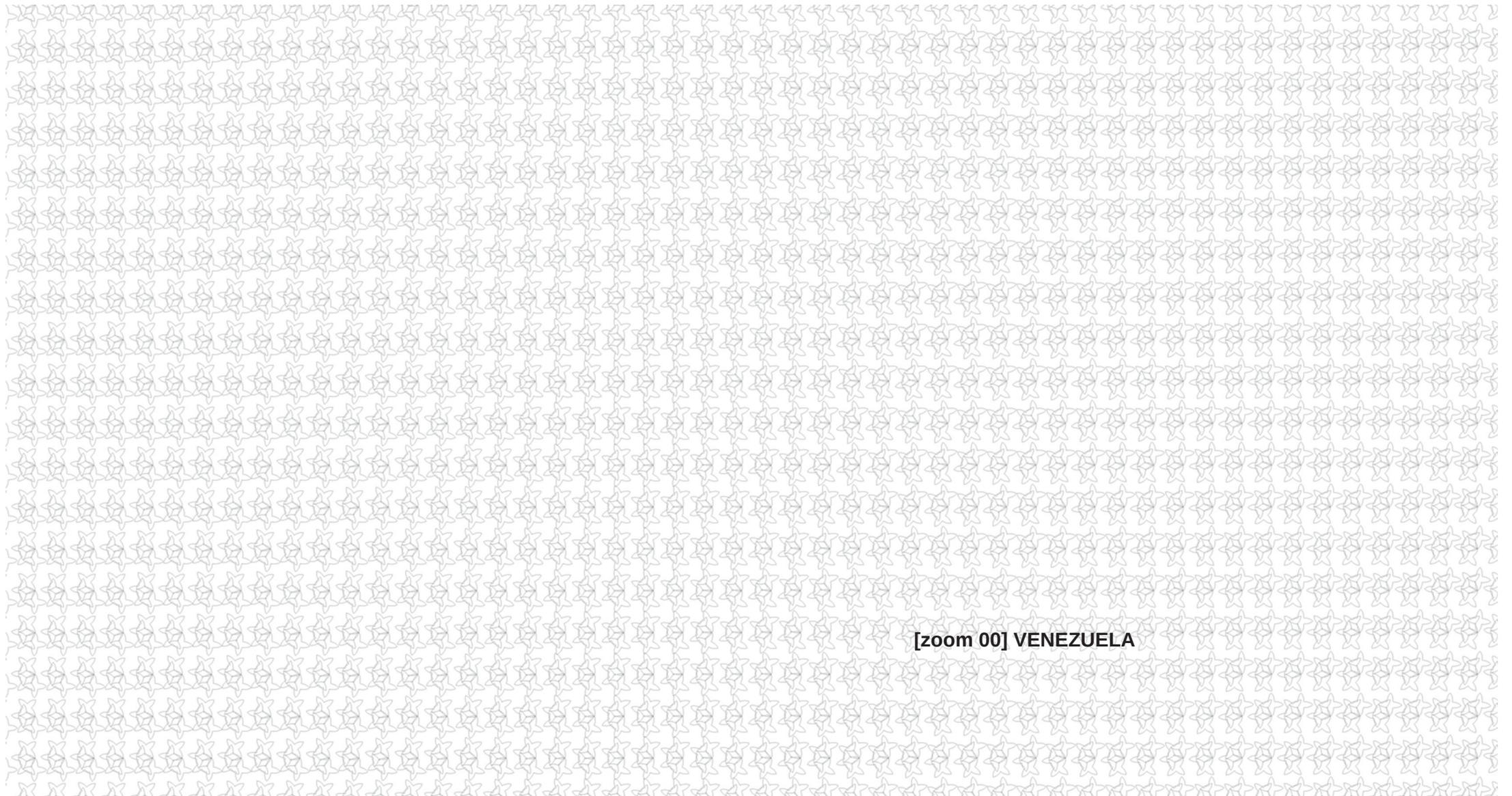
Ziel dieser Arbeit ist es, städtebauliche Muster und Codes und deren Überlagerung dieses Bereiches, die in den Jahren von 1939 bis heute „produziert“ wurden, zu erkennen, zu analysieren und zu interpretieren. Basierend auf der Annahme, dass „Lebensraum“ erst in der engen Wechselwirkung zwischen Raum und Mensch entsteht, gilt es Parameter zu definieren, die den funktionalen, sozioökonomischen, architektonischen und topografischen Kontext berücksichtigen, jedoch den Menschen als Erzeuger und Benützer von „Raum“ wieder in den Mittelpunkt stellen. Es sollen neue „Muster“ generiert werden, die einerseits den „Riss“ im Zentrum schließen und andererseits das Areal strukturell und funktional transformieren und nachhaltig aufwerten.

Das Konzept ist als Impuls für diesen Stadtteil gedacht, der zukünftig Wohnraum, Kulturraum und Erholungsraum in Einem bieten soll.



>> ANALYSE

[zoom 00] - [zoom 03]



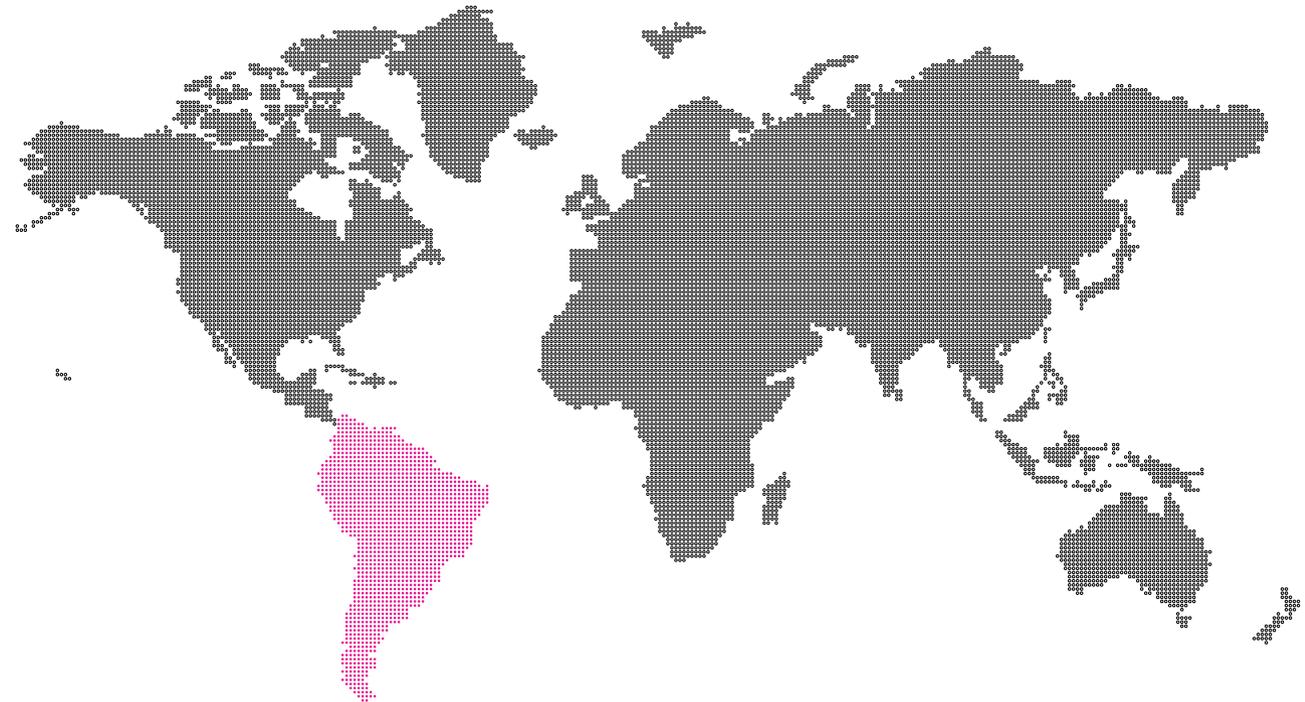
[zoom 00] VENEZUELA

Venezuela liegt im Norden des süd-amerikanischen Kontinentes und ist das sechstgrößte Land Südamerikas.

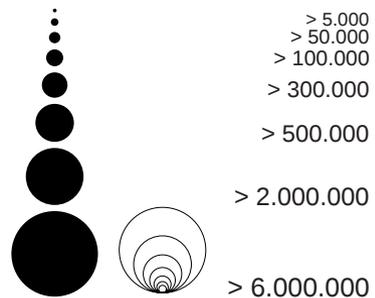
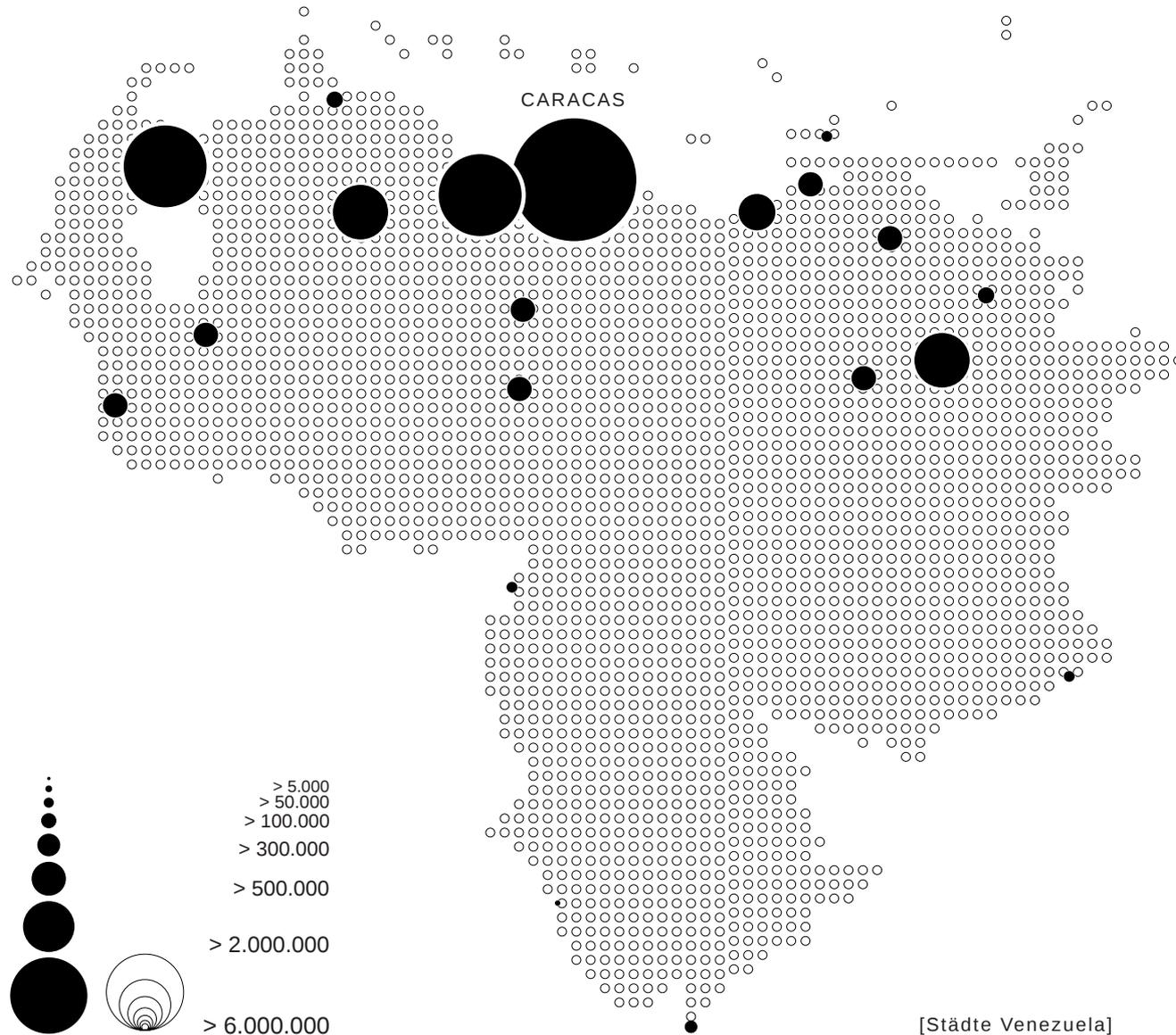
Der Staat grenzt im Osten an Guyana, im Süden an Brasilien und im Westen an Kolumbien; (Allerdings besteht zu Guyana kein Grenzübergang.)

Venezuela wird in vier Zonen unterteilt: Die Anden-Region im Westen, Die Orinoco-Ebenen im Zentrum des Landes, die Maracaibo Tiefländer im Nordwesten, sowie der Hochebene im Südosten. Durch die geographische Vielfaltigkeit sind vom tropischen bis zum alpinen Klima alle Klimatypen vertreten.

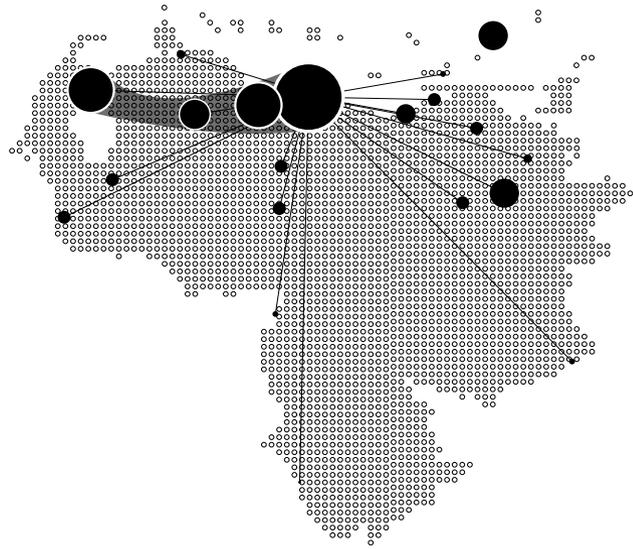
Der Staat hat ca. 29.000.000 Einwohner, wobei etwa 85% davon im Norden des Landes leben, im Gebiet nördlich des Orinocos.¹



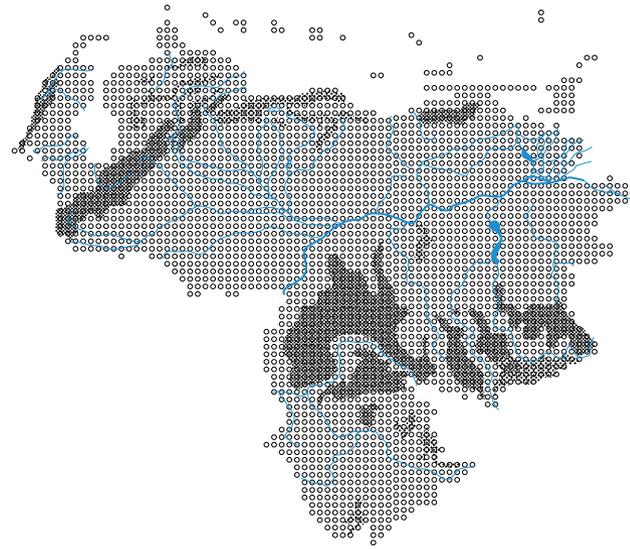
¹ <http://www.omnia-verlag.de/weltimwandel/php/start.php?flag=popup&id=662&bc=-626-662> [18.02.2014]



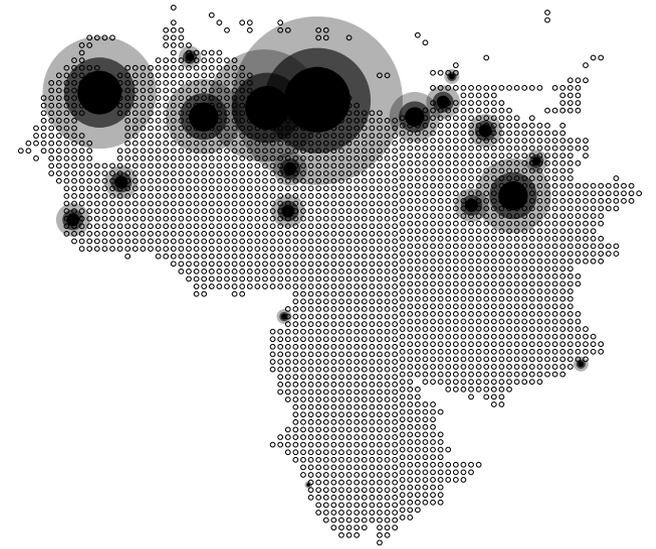
[Städte Venezuela]



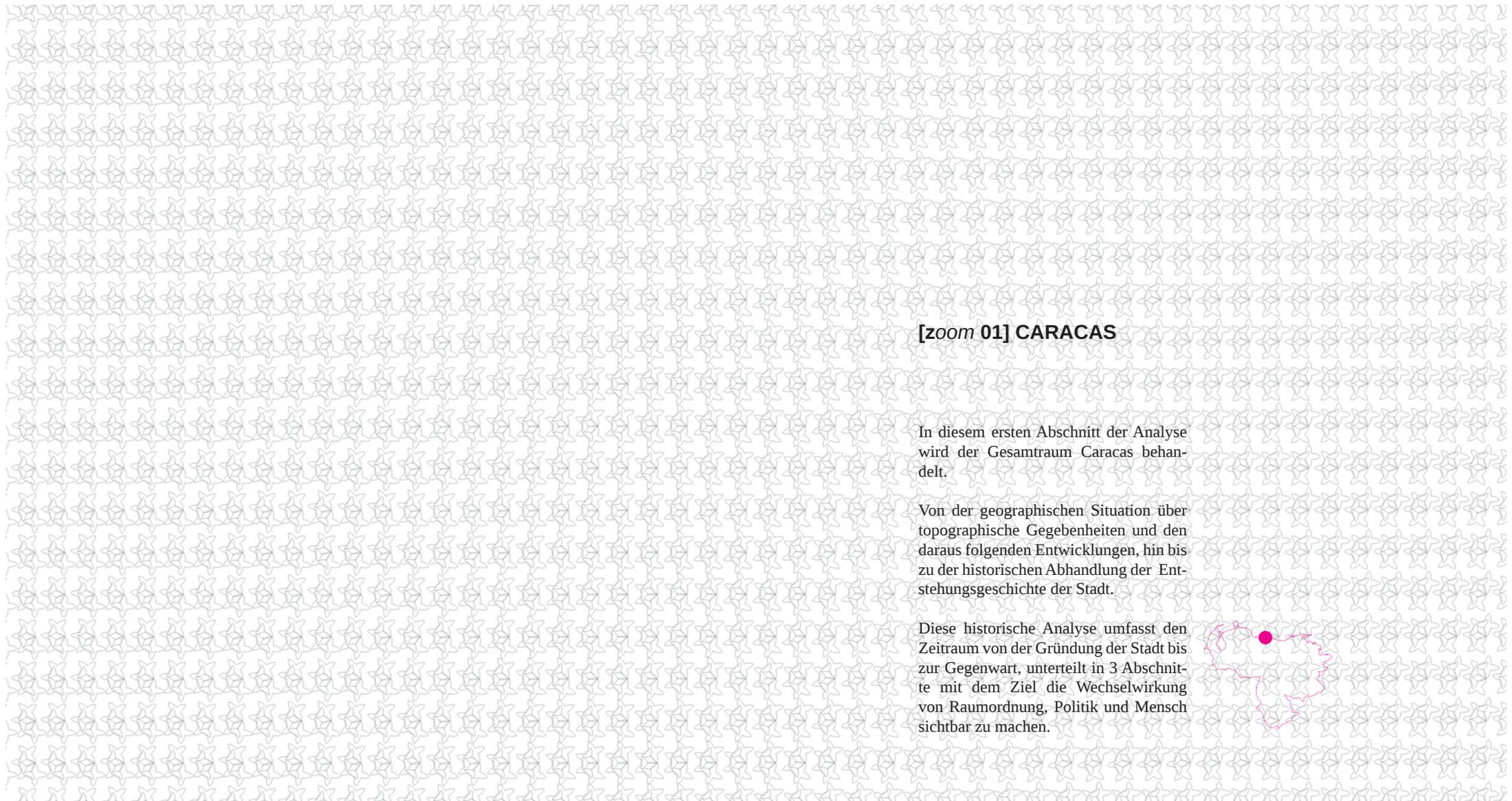
[Zentralität]



[Topographie]



[Verteilung Bevölkerung]



[zoom 01] CARACAS

In diesem ersten Abschnitt der Analyse wird der Gesamttraum Caracas behandelt.

Von der geographischen Situation über topographische Gegebenheiten und den daraus folgenden Entwicklungen, hin bis zu der historischen Abhandlung der Entstehungsgeschichte der Stadt.

Diese historische Analyse umfasst den Zeitraum von der Gründung der Stadt bis zur Gegenwart, unterteilt in 3 Abschnitte mit dem Ziel die Wechselwirkung von Raumordnung, Politik und Mensch sichtbar zu machen.



Topographie/Geographie

„Welche Faktoren bestimmen nun tatsächlich die Gestalt der geplanten und der ungeplanten Städte? Der größtenteils 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.“²

Caracas, die Hauptstadt Venezuelas, liegt mittig im Norden des Landes, im Caracas -Tal , auf durchschnittlich 900m über dem Meeresspiegel. Die Geographie und die Topographie dieser Stadt sind wesentliche Faktoren für ihre Geschichte, Entwicklung und Orientierung. Die offiziell knapp sechs Millionen, im Ballungsraum ca. neun Millionen Einwohner und somit fast ein Drittel der gesamten Einwohner Venezuelas, verteilen sich auf eine Fläche von 2050 km². Der Bereich der Stadt wird durch zwei topographische Elemente klar definiert:

Gebirgszüge und Flüsse.

Diese zwei Parameter sind maßgeblich an der Situierung und Ausdehnung der Stadt beteiligt. Im Norden wird Caracas durch den Gebirgszug des Avila, gleichzeitig Trennelement zur karibischen Küste, begrenzt, während die südliche Bergkette den Zentralraum der Stadt und die südliche Ausdehnung definiert.

Aufgrund dieser topographischen Besonderheiten weist Caracas eine starke West-Ost-Orientierung auf. Diese longitudinale Achse weist nicht nur auf Entstehung und Ausdehnung der Stadt hin, sondern bezeichnet auch das Stadtgebiet mit der höchsten Dichte, da entlang dieser Achse strukturelle und konstruktive Lösungen hinsichtlich der Stadterweiterung möglich waren.

El Avila

Die nördliche Bergkette stellt einerseits das Trennelement zur karibischen Küste dar (Luftlinie 10km) und bildet andererseits eine starke visuelle Kontinuität im Bild der Stadt.

Abgesehen von diesen zwei Faktoren ist die Gebirgskette Avila sozusagen die grüne Lunge der Stadt. 1958 wurde sie als Naturpark ausgewiesen und unter Schutz gestellt. An der südlichen Kante

des Bergmassives verläuft die Stadtautobahn „Avenida Boyaca“. Jeden Sonntagvormittag wird sie für den motorisierten Verkehr gesperrt und für öffentliche Freizeitaktivitäten freigegeben, für die es ansonsten in ganz Caracas kaum Raum gibt.

Die südliche Bergkette

Die südliche Bergkette besteht aus einzelnen Hügeln, die dadurch unterschiedliche Täler formen.

Als eine weitere Ausbreitung Caracas‘ entlang der West-Ost-Achse aufgrund der limitierten Bebauungsfläche nicht mehr möglich war, dehnte sich die Stadt nach Süden aus. Durch die schwierige verkehrstechnische Erschließung waren menschliche Eingriffe in die Topographie notwendig. Instabile Berghänge und in weiterer Folge zahlreiche Erdbeben waren die Folge.

Heute ist die südliche Bergkette gänzlich in den Stadtbereich Caracas integriert.

Fluss Guaire

Der Fluss Guaire fließt sichtbar von Ost nach West durch Caracas und unterstreicht so die longitudinale Ausrichtung. Früher bezeichnete er die südliche Gren-

² Guevara, Maria, Diskontinuitäten im städtischen Netz, Studienfall Caracas 2004, 7 zit.n. Kostof, Spiro. Das Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt. Campus Verlag. Frankfurt/New York. 1991, S.54.

ze des Stadtbereiches, war sehr wasserreich und äußerst sauber; jedoch war er nie schiffbar und gehört auch zu keinem größeren Flusssystem.

Heute ist er größtenteils überbaut und stark verschmutzt. Grundstücke, die an den Fluss grenzen, sind aufgrund starken Verwesungsgeruchs sogar teilweise als unverbaubar ausgewiesen und werden als Resträume definiert.

Gewässer Nord-Süd

Die kleineren Wasserläufe sind sämtlich von Norden nach Süden ausgerichtet. Sie entspringen am Avila und münden in den Fluss El Guaire.

Zur Zeit der Gründung Caracas' bildeten sie die jeweiligen Stadtgrenzen der einzelnen spanischen Eroberer, haben jedoch mit heutigen räumlichen und politischen Grenzen nichts mehr gemein und sind größtenteils überbaut und somit auch visuell nicht mehr von Bedeutung.³



³ Vgl. Guevara, Maria, Diskontinuitäten im städtischen Netz, Studienfall Caracas 2004, 7-15



Historische Entwicklung

Caracas von 1567-1900 *Kolonialzeit*

Das genaue Gründungsjahr Caracas⁴ ist umstritten. Laut den überlieferten Aufzeichnungen von Gouverneur Juan de Pimentel aus dem Jahre 1578⁴ wurde die Stadt 1567 unter dem Namen „Santiago de Leon“ von Diego de Losada gegründet. Die ersten Pläne sind ebenfalls auf das Jahr 1567 datiert, wenn auch die räumliche Darstellung, insbesondere die darauf abgebildete Nähe von Stadt und Meer, stark von der Realität abweicht.

Es ist anzunehmen, dass es sich um die Visionen der Eroberer handelte, die die Nähe zum Meer als Voraussetzung guter Handelsbeziehungen und zukünftiger Ansiedlungen verstanden.

In diesem Zeitraum wurden, aufgrund dieser günstigen Voraussetzungen, zahlreiche Siedlungen entlang der Karibik-

küste gegründet.

Die Stadt „Caracas“ unter diesem Namen wurde im Zuge der zweiten Phase der spanischen Eroberung, als die Kolonialisten begannen, sich amerikanisches Territorium anzueignen, gegründet⁵ und nahm von Beginn an eine zentrale Position in Bezug auf Handel und Wirtschaft ein.

Genauere Daten die Demografie betreffend sind nicht vorhanden, jedoch wird das Jahr 1728 als der Höhepunkt der Kolonialisierung Venezuelas festgelegt. Eine bedeutende Rolle für das Voranschreiten der Kolonialisierung und die damit verbundenen strukturellen Entwicklungen kann man der Gesellschaft „Guipuzcoana“ zuschreiben, einer Handelsgesellschaft, die ab 1728 weitreichende Beziehungen zu Europa unterhielt. Diese Handelsbeziehungen dauerten bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts an.

Das ökonomische Wachstum war jedoch nur von kurzer Dauer. Ein Erdbeben im Jahre 1812 warf Caracas in seiner Entwicklung weit zurück; die Einwohnerzahl sank auf den Stand der ersten Aufzeichnungen aus dem Jahre 1772. Auch die auf das Erdbeben folgenden Jahre waren gekennzeichnet durch Kriege,

weitere Naturkatastrophen und Krankheiten, sodass es ganze siebenzig Jahre dauerte, bis die Stadt wieder dieselbe Einwohnerzahl wie vor dem Erdbeben von 1812 aufweisen konnte.

Im frühen 19. Jahrhundert begannen auch die Befreiungskriege. Die Unabhängigkeit von der spanischen Krone wurde erstmals 1810 erklärt, jedoch wurde die erkämpfte Freiheit mehrmals von spanischen und lokalen Diktatoren unterbrochen.

In diesen Zeiten der Instabilität war ein Fortschritt der Entwicklung des Landes wie auch dessen Hauptstadt nicht möglich.

Die Befreiungskriege endeten 1821 mit der Befreiung aus der Herrschaft der spanischen Krone durch Simón Bolívar⁶, der bis heute als Held der Unabhängigkeitsbewegung verehrt und gefeiert wird. Venezuela wurde in das von Bolívar zwei Jahre zuvor gegründete Großkolumbien eingegliedert und erklärte sich schließlich 1831, kurz nach Bolívars Tod, für selbstständig.

Als 1870 Antonio Guzmán Blanco die Präsidentschaft antrat und in Folge bis 1888 regierte, war ein Aufwärtstreben

⁴ Graziano Gasparini, Caracas a través de su Arquitectura, Caracas 1969, 3.

⁵ Daten das genaue Jahr betreffend sind nicht vorhanden.

⁶ Simón José Antonio de la Santísima Trinidad Bolívar Palacios y Blanco, http://interbrigadas.org/de/brigades_previous_simon_biography.htm [21.02.2014].

von Caracas zu beobachten. Unter seiner Hand wurden die Ruinen des Erdbebens beseitigt und es wurde mit dem Wiederaufbau der zerstörten Gebäude begonnen; stark beeinflusst, im städtebaulichen und architektonischen Sinne, von Baron Haussmann in Paris.

„Mit großzügigen Boulevards, imposanten Gebäuden und Skulpturen versuchte er [Guzman, Anm. d.V.] 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, welche heute das kleine historische Architekturerbe der Stadt darstellen und auch nationale Symbole des Landes sind. Von besonderer Bedeutung ist Guzmáns Beitrag zum Aufbau der Verkehrsinfrastruktur des Landes.“⁷

Auch die ersten städtebaulichen Verwaltungsorgane entstanden unter seinem Einfluss, wie beispielsweise das MOP (Ministerium für öffentliche Bauwerke).

Jedoch wurde Guzmáns Streben nach Urbanität von den darauffolgenden Regierungen nicht aufgegriffen und kann daher als isolierte Periode angesehen werden, die städtebaulich gesehen aber große Auswirkungen auf die zukünftige Stadterweiterung hatte.

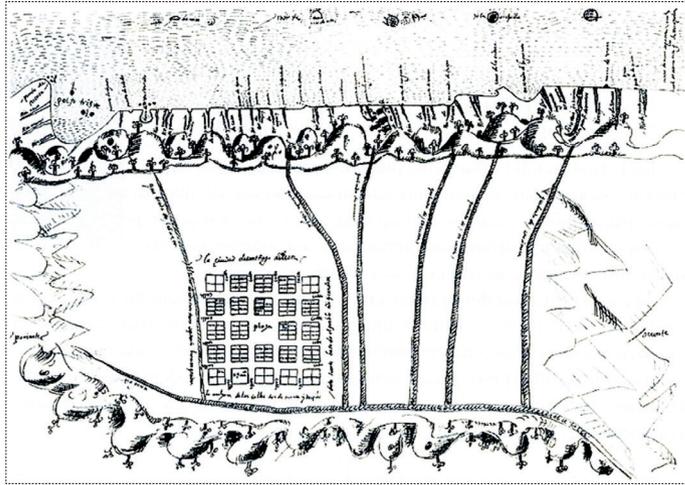
In den folgenden Jahren bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, in denen es keine erwähnenswerte ökonomische und politische Umwälzungen gab, wurde nicht in das bestehende Stadtgefüge eingegriffen, sondern die Struktur nur verdichtet.

Das Caracas der Kolonialzeit wies zwei unterschiedliche Bebauungsmuster auf.

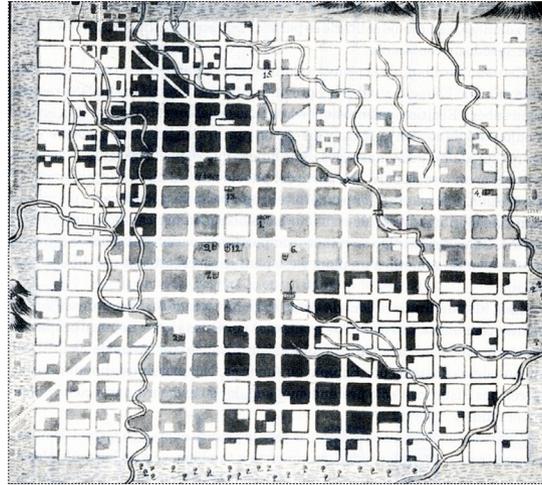
Die Stadt an sich wurde, wie alle in Amerika unter kolonialer Herrschaft errichteten Städte, nach dem Prinzip des Rastergefüges (auch Schachbrettmuster genannt) konzipiert. In der weiteren Umgebung des Rastergefüges, hauptsächlich im Osten, lagen die sogenannten “Haciendas“, prachtvolle Landsitze. Jede Hacienda bildete eine autonome Einheit und war dort situiert, wo sich optimale Bedingungen für die Landwirtschaft boten.

Im Zuge des Wachstums der Stadt und der damit verbundenen räumlichen Ausdehnung (von West nach Ost) wurden diese Landsitze nach und nach in die Stadtstruktur integriert. Heute sind nur noch wenige dieser Gebäude erhalten, jedoch erinnern die Namen einzelner Stadtteile an die in der Vergangenheit dort gegründeten Haciendas.

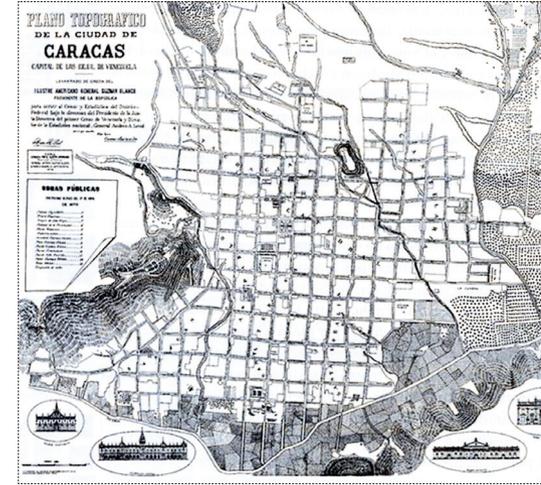
⁷ Guevara, Maria, Diskontinuitäten im städtischen Netz, Studienfall Caracas 2004, 19.



[Stadtplan Santiago de Leon 1578] Abb.01



[Stadtplan Caracas 1775] Abb.02



[Stadtplan Caracas 1874] Abb.03

Caracas von 1900-1983 *Erdölboom*

Der Zeitraum von 1920-1972 ist für die ökonomische und städtebauliche Entwicklung der Stadt der bedeutendste. In dieser kurzen Zeitspanne, die durch die Entdeckung, Vermarktung und auch Ausbeutung des Erdöls in Venezuela durch ausländische Investoren geprägt war, gab es aufgrund des plötzlich erlangten Wohlstandes rasante städtebauliche Veränderungen und gesellschaftliche Umbrüche.

„Die Hauptstadt des Erdöllandes begann plötzlich ihre demografische 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 1929“⁸

Dieser zeitliche Abschnitt kann in unterschiedliche politische Perioden unterteilt werden:

Regierung Juan Vicente Gómez 1908-1935
Regierung E. López Contreras 1936-1941

zahlreiche Regierungswechsel 1942-1948
Diktatur Marcos Pérez Jiménez 1948-1958

Zeitraum der Demokratie:
Rómulo Betancourt 2. Amtszeit 1959-1964
Raúl Leoni 1964-1969
Rafael Caldera 1. Amtszeit 1969-1973

Nach dem Abgang Guzmán Blancos kam es erneut zu politische Unruhen; die fortwährende instabile Situation und die jeweils kurzen Regierungsperioden ließen längerfristige städtebauliche Planungen und ökonomischen Fortschritt nicht zu. Mit der Regierungsübernahme von Juan Vicente Gómez 1908 endete diese Phase der politischen Unruhen und des architektonischen und wirtschaftlichen Stillstandes.

Der wesentlichste Faktor für den Umbruch, war die Entdeckung der Erdölvorkommenisse 1929 am Maracaibosee, im Nordwesten Venezuelas; wo sich im selben Zuge zahlreiche US-amerikanische Ölfirmen ansiedelten (die Ölförderung war fest in der Hand von amerikanischen Unternehmen - die venezolanische Ölindustrie wurde erst 1974 verstaatlicht.)

Zeitgleich verzeichnete Venezuela eine massive Einwanderungswelle aus Euro-

pa aufgrund der dort herrschenden Wirtschaftsdepression nach dem Ende des 1. Weltkrieges. Aus Portugal, Italien und Spanien kamen hoch motivierte Fachkräfte, die wesentlich zum wirtschaftlichen Aufschwung des Landes beitrugen.

Ein weiterer Aspekt für das Bevölkerungswachstum in Caracas war der Niedergang der Agrarwirtschaft; die plötzliche Landflucht und die daraus folgende Wohnungsnot in der Hauptstadt, führte zu den ersten informellen Siedlungen.

Jedoch stellte Gomez nicht Caracas in den Mittelpunkt seiner Aufmerksamkeit, sondern konzentrierte sich auf die im Westen von Caracas gelegene Stadt Maracay. Durch dieses Desinteresse der Regierung an der Hauptstadt kamen viele private Baugesellschaften zum Zug, die weder den Interessen der Bewohner noch dem zukünftigen Stadtbild Bedeutung zumaßen.

Diese missliche Lage, in der sich Caracas und seine städtebauliche Entwicklung nun befand, wurde durch den Amtsantritt von Eleazar López Contreras beendet.

Unter seinem Wirken entstanden die

⁸Guevara, Maria, Diskontinuitäten im städtischen Netz, Studienfall Caracas 2004, 28 zit.n. Marte, Aturo, Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940). Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar, Caracas 1997, 233.

ersten Ämter und Ministerien für den Städtebau. Er band Spezialisten in die Planungen mit ein und so entstand auch erstmals ein Plan für eine Verkehrsinfrastruktur, der den gesamten Stadtraum mit einbezog.

Dieser Plan wurde 1938 unter dem Namen „Plan Trienal“ vorgestellt.

„Hier formulierte López seine eigene Vision der Bedürfnisse des Landes in den Ausdrücken ‚sanieren, erziehen, besiedeln‘, einer verbesserten Version von ‚sanieren ist besiedeln‘, die von Gomez verbreitet wurde“⁹

Mit López kam auch das Interesse an der amerikanischen Kultur bzw. deren Innovationen.

Wurde Guzmán Blanco von den europäischen Geschehnissen im Städtebau stark beeinflusst, im speziellen von Baron Haussmann, so waren für López die städtebaulichen Erneuerungen der USA von großer Bedeutung.

Es herrschte ein reger wissenschaftlicher Austausch zwischen diesen beiden Ländern, nicht zuletzt auch aufgrund des wirtschaftlichen Interesses der USA an Venezuela und dessen Erdölvorkommen.

Die folgenden vier Jahre waren geprägt von bedeutsamen Planungen und Veränderungen der Stadtstruktur; den Höhepunkt dieser Phase markiert die Erstellung des „Plan Rotival“¹⁰ im Jahre 1939.

„Die vermeintliche Dunkelheit des Caracas von Gomez endete mit der demokratischen Veränderung der blühenden Hauptstadt von López Contreras, repräsentiert in dem Entwurf ‚Plan Monumental de Caracas‘ (PMC) geleitet von dem französischen Ingenieur Maurice Rotival Ende der 30er Jahre“¹⁰

López‘ Regierung wurde 1941 von Isaías Medina Angarita abgelöst, der vier Jahre lang die Demokratisierung weiterführte, bis er im Jahr 1945 von der revolutionären Junta gestürzt wurde. Diese führte das Land bis 1948 und setzte die demokratische Politik fort. Trotz mehrmaliger Regierungswechsel zeugt die Phase von 1941 bis 1948 von politischer Stabilität, was sich auch im demographischen Wachstum widerspiegelt.

1948 wurde der damalige Präsident Rómulo Gallegos nach nur 6 Monaten durch einen Militärputsch gestürzt und vom Diktator Marcos Pérez Jiménez abgelöst. Wenn auch das Land unter der

Herrschaft von Jiménez zu leiden hatte, setzte dieser die von López begonnenen städtebaulichen Planungen fort, wobei er sie in schon fast großwahnhaftem Maßstab weiterentwickelte und teilweise auch umsetzte.

Unter seiner Führung wurde in die Stadtstruktur massiv eingegriffen. Breite Achsen wurden durch bestehendes Stadtgefüge gelegt, es entstanden gigantische Wohnsiedlungen mitten in der freien Landschaft und Autobahnen, die die Stadt regelrecht zerschnitten; dies alles nicht nur, um den Bedürfnissen der wachsenden Bevölkerung (es folgten wieder Jahre massiver Einwanderung von Nachkriegseuropäern, die auch für soziale und kulturelle Einflüsse dieser Zeit verantwortlich waren) gerecht zu werden, sondern immer auch unter dem Aspekt einer Machtdemonstration der Diktatur. Jedoch muss angemerkt werden, dass dieser Umbruch nicht nur negative Folgen hatte, sondern gleichzeitig für wichtige wirtschaftliche und strukturelle Entwicklungen verantwortlich war.

Am 23.01.1958 wurde die Diktatur gestürzt und wiederum eine Phase der Demokratie eingeleitet.

Diese Phase dauert bis heute an.

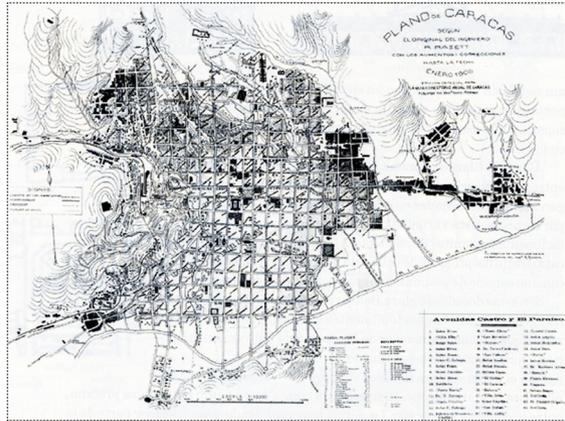
⁹ Guevara, Maria, Diskontinuitäten im städtischen Netz, Studienfall Caracas 2004, 28 zit.n. Marte, Aturo, Urbanismo europeo en Caracas (1870-1940). Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar, Caracas 1997, 252.

¹⁰ Der „Plan Rotival“ ist Kernstück dieser Arbeit und wird in seiner Gesamtheit in einem eigenen Kapitel erfasst und analysiert.

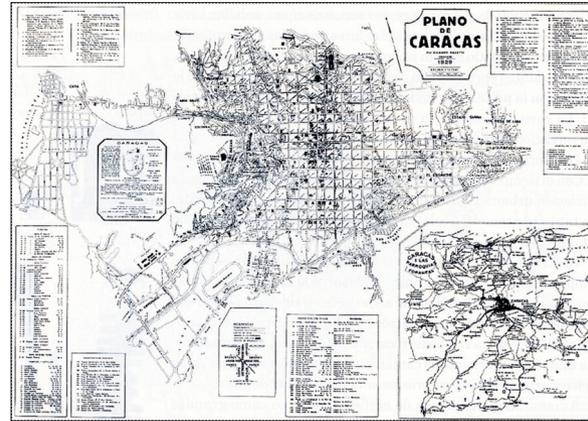
Der Wechsel von der Diktatur in die erneute Demokratie hatte auf die städtebauliche Situation negative Auswirkungen: Unter Jiménez begonnene Projekte wurden abgeändert oder ganz eingestellt, Entwicklungspläne vielfach nicht mehr umgesetzt.

Das Fehlen einer klaren Führung im politischen Sinne bewirkte auch den Verlust einer einheitlichen Linie im Städtebau, dessen Entwicklung erneut private Investoren übernahmen. Dies spiegelt sich heute in der – im negativen Sinne – inhomogenen Bebauungsstruktur wider.

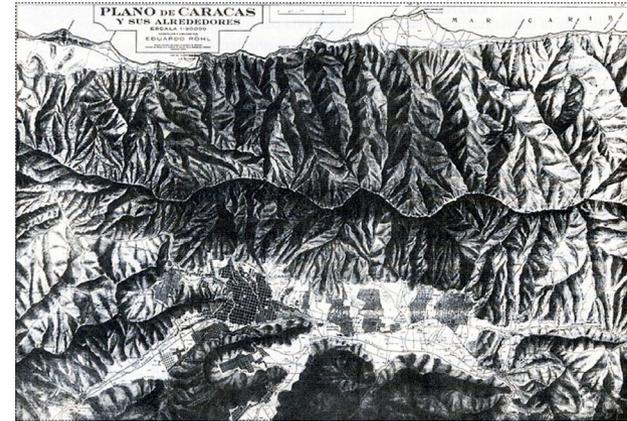
Diesen Entwicklungen zum Trotz wurde 1981 das wohl wichtigste Bauwerk eröffnet: die „Metro de Caracas“. Es war zu dieser Zeit nicht nur das modernste öffentliche Verkehrsmittel von Venezuela, sondern von ganz Südamerika. Es blieb aber die letzte bedeutsame Innovation im Städtebau des 20. Jahrhunderts in Caracas. 1983 wurde der venezolanische Bolívar abgewertet und es folgte eine schwere Wirtschaftsdepression, die bis zum heutigen Tage anhält.



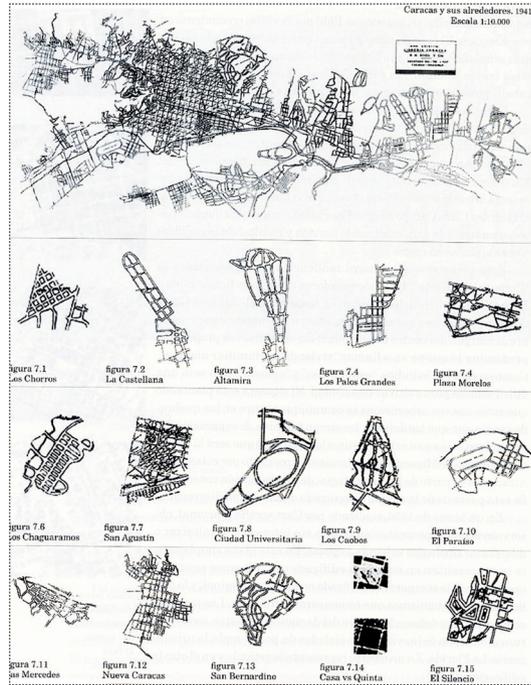
[Stadtplan Caracas 1906] Abb.04



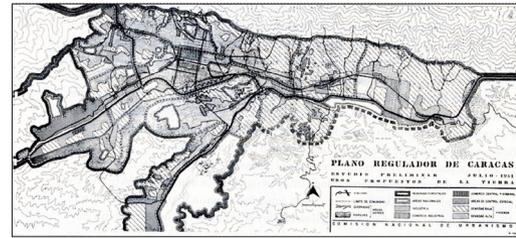
[Stadtplan Caracas 1929] Abb.05



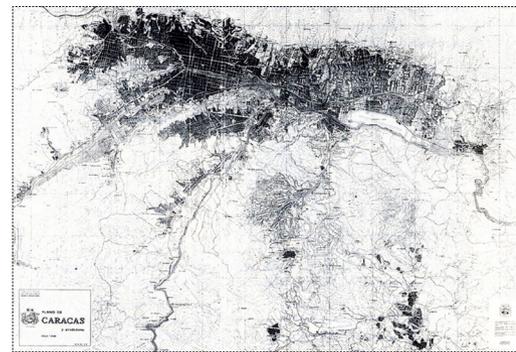
[Stadtplan Caracas 1934] Abb.06



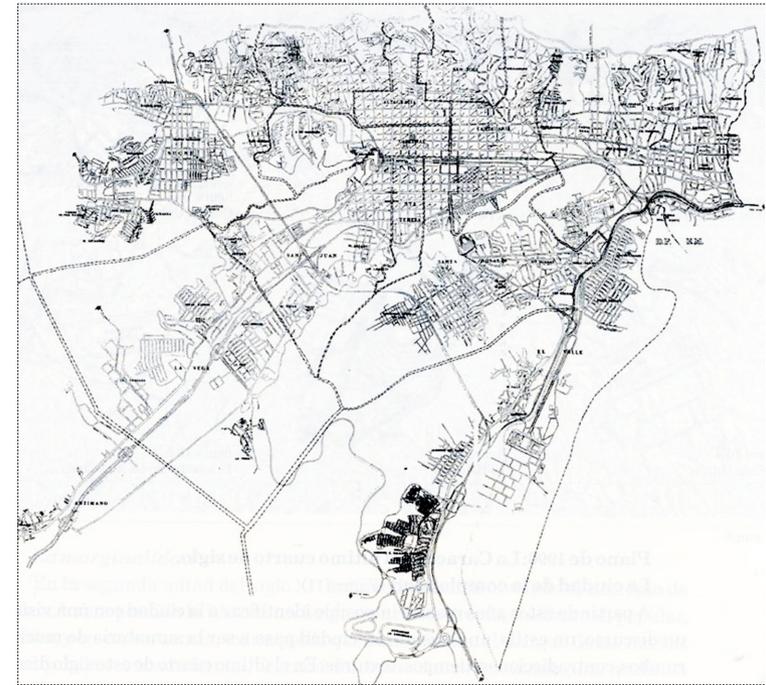
[Stadtplan Caracas 1941] Abb.07



[Stadtplan Caracas 1951] Abb.08



[Stadtplan Caracas 1954] Abb.09



[Stadtplan Caracas 1956] Abb.10

Caracas von 1983-2010 *Gegenwart*

Dieser Zeitraum ist geprägt von einer 1983 mit der Abwertung des Bolivar eingeleiteten Wirtschaftskrise, die bis zum heutigen Tage andauert.

Nach wie vor ist Venezuela durch das Fehlen eigener Industrie (hauptsächlich im Bereich Nahrungsmittel und Industrierohstoffe) stark importabhängig; in erster Linie werden diese Defizite mit Produkten aus der USA ausgeglichen und mit den Einnahmen des Exportes von Erdöl und Erdölprodukten finanziert. Sinkt also der Erdölpreis, steigt der Dollarpreis und die Preise für Nahrungsmittel und andere importierte Produkte schnellen rasant in die Höhe.

Präsident Jaime Lusinchi (1984 bis 1989) schaffte es nicht, das Land aus der Rezession zu befreien und hinterließ seinem Nachfolger einen insolventen Staat. Carlos Andrés Pérez, Staatspräsident Venezuelas von 1989-1993, versucht die ökonomische Situation des Landes zu stabilisieren, jedoch ebenfalls ohne Er-

folg; dem mit großer Hoffnung wieder gewählten Präsidenten (erste Amtszeit 1974-1979) wurde massive Untreue und Korruption vorgeworfen.

Ende der 80er Jahre war Venezuela, das während des Höhepunkts des Erdölbooms eines der reichsten Länder Südamerikas war, bankrott. Die Einsparungsmaßnahmen, die das Ziel verfolgten, offene Kredite des Internationalen Währungsfonds zu begleichen, trafen hauptsächlich die ärmste Bevölkerungsschicht. Am 27. Februar 1989 kam es zu blutigen Aufständen, nachdem über Nacht die Preise für den öffentlichen Verkehr drastisch erhöht worden waren. Die Aufstände wurden gewalttätig niedergeschlagen, nach inoffiziellen Angaben kamen dabei fast 3000 Menschen ums Leben.

In weiterer Folge verschob sich die Macht hin zum Militär. Das etablierte Parteiensystem brach zusammen.

Am 4. Februar 1992 kam es zu einem ersten Putschversuch durch Hugo Chávez, ein zweiter folgte am 27. November. Am Beginn des darauffolgenden Jahres wurde Pérez aufgrund des Vorwurfes der Veruntreuung und Korruption vom Obersten Gerichtshof seines Amtes

enthoben. Nach einer kurzen Übergangsregierung unter Ramón José Velásquez (5. Juni 1993 bis 2. Februar 1994) wurde Rafael Caldera 1994, im Jahr einer erneuten Währungskrise, zum Präsidenten gewählt. Er sorgte zwar für ein gewisses Maß an politischer Stabilität, jedoch konnte auch er die wirtschaftliche Situation des Landes nicht nachhaltig zum Besseren wenden.

Am 6. Dezember 1998 trat Hugo Chávez, der in den vorangegangenen Jahren durch seine politische Präsenz das Vertrauen großer Bevölkerungsteile erlangen konnte, das Amt des Präsidenten an. Er versprach nationale und ökonomische Unabhängigkeit, den Kampf gegen die Korruption und eine Stärkung der Demokratie. Trotz seiner langjährigen Regierungszeit, die 2000, 2006 und 2012 aufs Neue bestätigt und verlängert wurde, konnte er bis zu seinem Tod, am 5. März 2013, diese Versprechen nicht einlösen. Die wirtschaftliche und politische Lage des Landes wurde und wird immer prekärer.

Seit 12. Februar 2014 gibt es ausufernde Proteste, gegen den am 14. April 2013 bestätigten Nachfolger von Chávez, Nicolás Maduro. Auslöser ist in erster Linie

die anhaltende Inflation, jedoch spielen auch die daraus resultierenden Missstände in den Bereichen der Kriminalität und der Korruption eine große Rolle.¹¹

Die gesellschaftliche Entwicklung dieser Jahre findet ihr Abbild in der heutigen Stadtstruktur: Durch die fortwährende Inflation ist das Leben in Caracas für einen Großteil der Bewohner schlichtweg unleistbar geworden. Dies hat Neugründungen und die Ausweitungen bestehender informeller Siedlungen zur Folge.

Andererseits haben es einige Wenige im Zuge des Erdölbooms zu einem gewissen Reichtum gebracht und wollen sich durch die Gestaltung ihres Wohnraumes von anderen Schichten distanzieren: Immer mehr isolierte, gut bewachte Wohnsiedlungen, hauptsächlich in den südlichen Ausläufern der Stadt, werden aus dem Boden gestampft und sind auch aufgrund ihrer Lage kaum in die bestehende Stadtstruktur integriert. Doch auch im Zentralraum von Caracas finden sich einige dieser „gated communities“, paradoxer Weise oftmals umgeben von informellen Siedlungen.

Was beide Extreme miteinander verbindet, ist die Vorliebe, sich vorwiegend im eigenen Quartier aufzuhalten und ande-

re Bereiche der Stadt fast gänzlich zu meiden. Eine Durchmischung sozialer Schichten wird dadurch immer schwieriger.

Diese Dynamik fand ihren Beginn in der räumlichen Verteilung nach Zonen im Zuge der städtebaulichen Masterpläne von 1939-1959 (siehe der Plan Rotival) und setzt sich bis zu den heutigen Raumordnungen fort. Dabei ist zu bemerken, dass das gesamte Stadtgebiet nicht einer einzigen Raumordnung unterliegt, sondern jede Gemeinde über eine eigene Raumordnung verfügt. Bei der Gestaltung und Einführung der Raumordnung war die Stadt in zwei große Gemeinden unterteilt, heute sind es fünf. Das Ergebnis ist am heutigen fragmentarischen Erscheinungsbild ersichtlich.

„Den Schwerpunkt dieser Raumordnungen bilden die Kontrolle über das Wachstum der Stadt, die Planung der Verkehrsinfrastruktur, die Festlegung der Bevölkerungsdichte, sowie der Lage der verschiedenen Nutzungsbereiche.“¹²

Man darf jedoch nicht vergessen, dass sich die ersten Raumordnungen (1972) an die bestehende Stadtstruktur anpassen mussten und das heutige Stadtbild nicht nur Ergebnis der verabschiedeten

Raumordnungen ist. Natürlich wurden diese nach und nach an Veränderungen adaptiert, jedoch beinhalten alle das Konzept des funktionalen Urbanismus, das heißt der Zerstückelung in Zonen.

Eine weitere wichtige Rolle spielt die gesellschaftliche Ausrichtung auf die USA. Mit dem Fokus auf das Automobil als Ausdruck für Modernität und zudem beeinflusst durch amerikanische Modelle im Städtebau, konzentrierten sich Planungen schon seit den 1950er Jahren hauptsächlich auf die Erstellung neuer Verkehrsinfrastruktur. Die Reduktion auf das Auto sollte den Status des Erdöllandes und gleichzeitig den technischen und gesellschaftlichen Fortschritt symbolisieren.

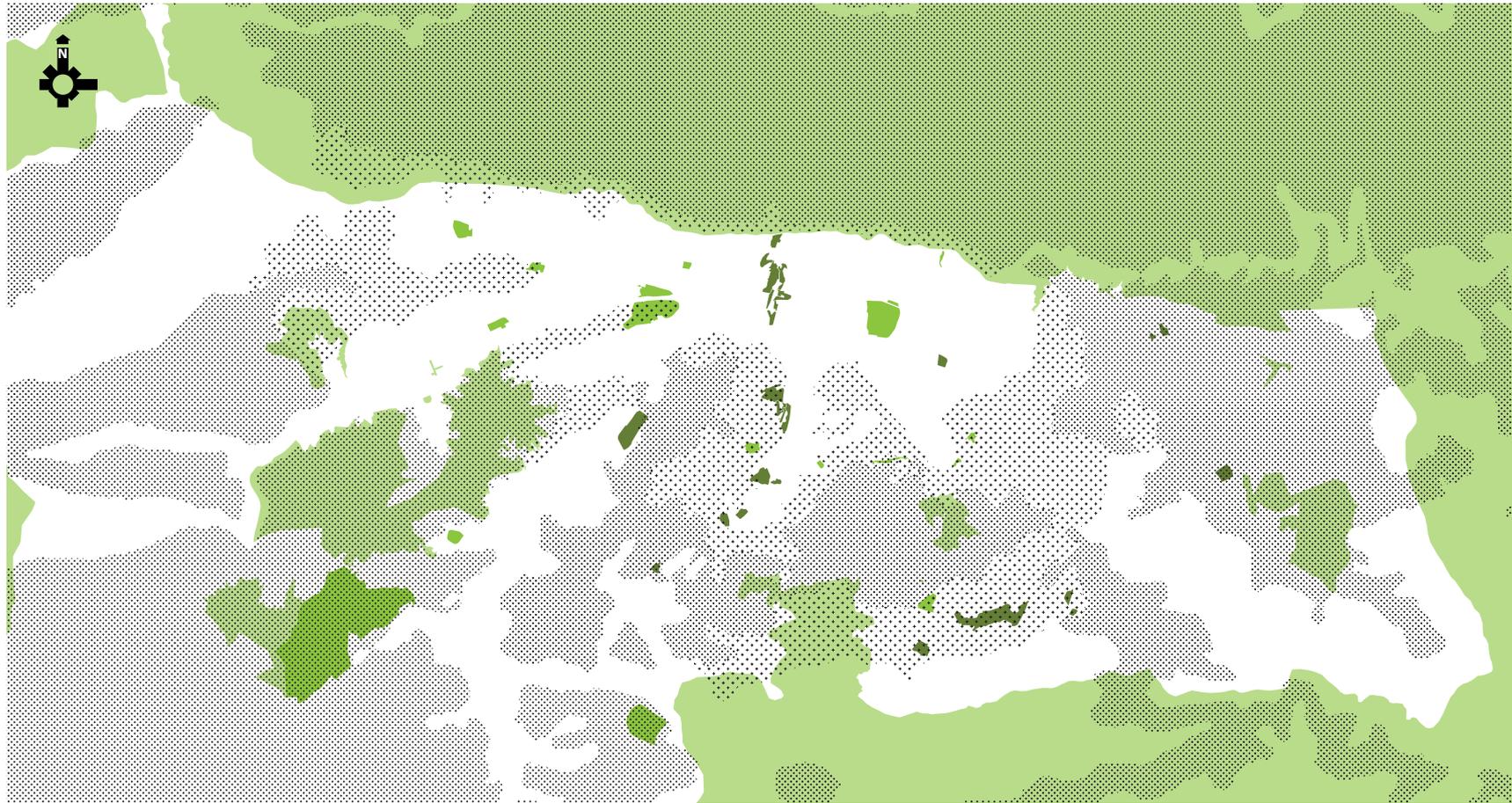
Das venezolanische Stadtmodell ist mit dem nordamerikanischen „Counterpart“ zu vergleichen; bei diesem wurden Städte für die optimale Nutzung des Autos entworfen.

All diese Entwicklungen und das durchgängige Fehlen einer einheitlichen Vision für ein zukünftiges Caracas lassen die heutige Stadt als Ruine der vergangenen Epochen erscheinen. Die Stadt, dominiert von gigantischem Verkehrsaufkommen, Kriminalität, Schmutz, Chaos und Lärm, bietet vor allem eines nicht:

¹¹ vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Venezuela> [24.02.2014].

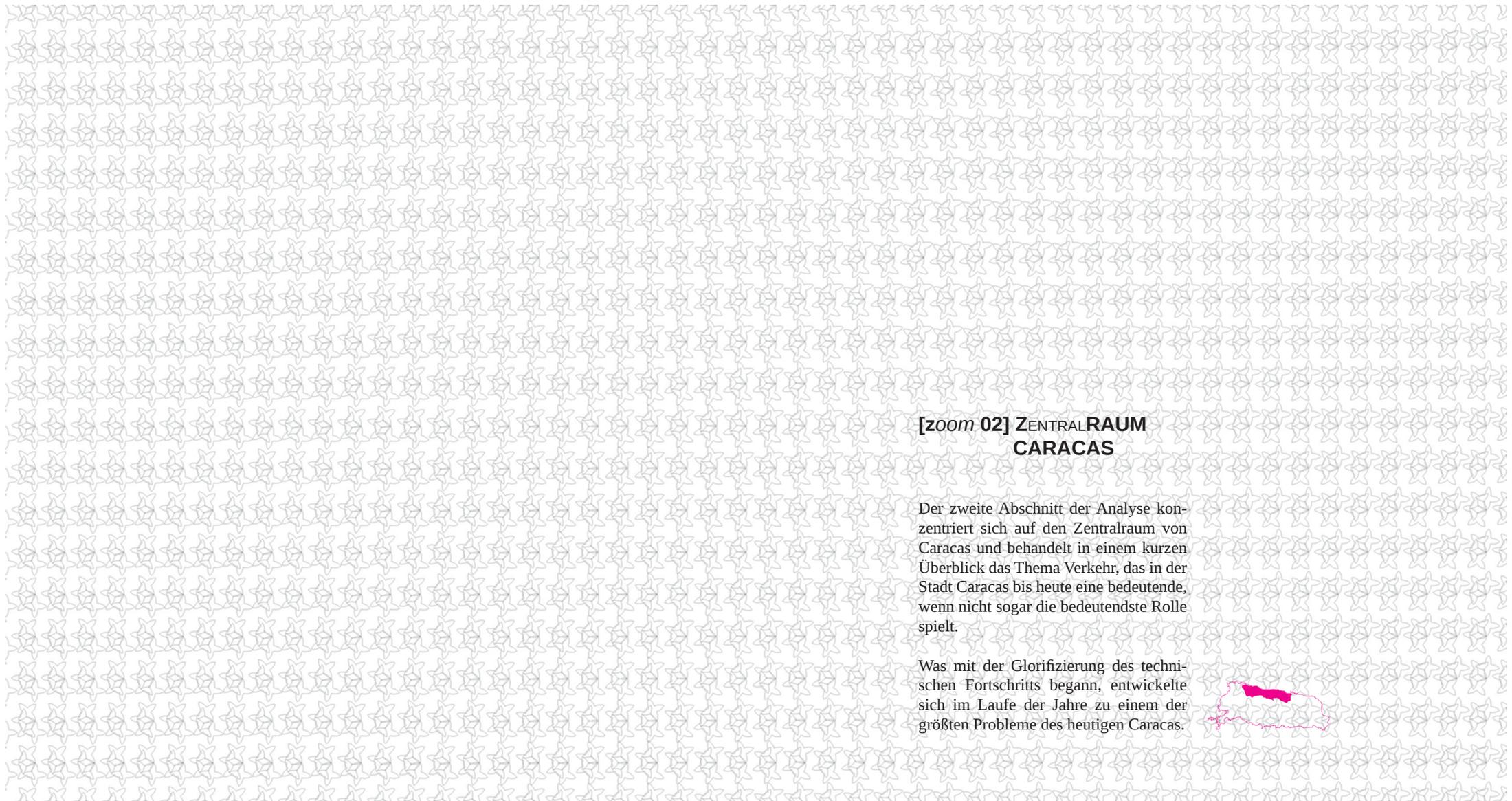
¹² Guevara, Maria, Diskontinuitäten im städtischen Netz, Studienfall Caracas 2004, 44.

Lebensraum für ihre **Bewohner**.



- kontrollierter Grünraum
- öffentlicher Grünraum
- privater Grünraum
- Gebirgszüge/Erhebungen

[Topographie]



**[zoom 02] ZENTRALRAUM
CARACAS**

Der zweite Abschnitt der Analyse konzentriert sich auf den Zentralraum von Caracas und behandelt in einem kurzen Überblick das Thema Verkehr, das in der Stadt Caracas bis heute eine bedeutende, wenn nicht sogar die bedeutendste Rolle spielt.

Was mit der Glorifizierung des technischen Fortschritts begann, entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einem der größten Probleme des heutigen Caracas.



Ost West-Differenzierung

Die Stadt Caracas wuchs, wie in der geschichtlichen Analyse schon erwähnt, von West nach Ost. Vom damaligen Stadtzentrum ausgehend, dehnte sich die Stadt Richtung Osten aus und nahm die parallel entstandenen Besiedlungen außerhalb dieses zentralen Bereichs nach und nach in die Stadtstruktur auf.

Am Ende des 19. Jahrhunderts wurde das nationale Territorium Venezuelas in politische Bezirke unterteilt. Das hatte für Caracas weitreichende Folgen: Der Westen und der Osten wurden von nun an zwei unterschiedlichen Bezirken und damit politischen Verwaltungen zugeordnet.

Der West-Teil, der das eigentliche Caracas darstellte, gehörte zum Bundesbezirk und wurde später zur Gemeinde Libertador, das östliche Gebiet wurde Teil des Bezirkes Miranda und wurde im Laufe der Entwicklung in vier Gemeinden aufgeteilt.

Jede Gemeinde besaß eine eigene politische Verwaltung und eigene Ressourcen.

Unterschiedliche Ressourcen bewirken eine unterschiedliche Entwicklung. Bezogen auf Caracas stellten die gut entwickelten Gemeinden des Ostens ein attraktives Potenzial für private Investoren dar.

In Folge differenzierte sich die Stadt in sozialer, kultureller und städtebaulicher Hinsicht zunehmend in zwei äußerst kontroverse Richtungen.

Der westliche Teil mit dem Stadtzentrum, das politische und ökonomische Herz der Stadt und unter staatlicher Führung, bot aufgrund der niedrigeren Grundstücks- sowie Mietpreise hauptsächlich Wohnraum für einkommensschwächere Bevölkerungsschichten.

Aufgrund der Zuwanderung konnte jedoch der soziale Wohnbau den ständig anwachsenden Bedarf an leistbarem Wohnraum nicht mehr decken. Zahlreiche informelle Siedlungen, unkontrolliert und spontan gewachsen, waren die Folge.

Parallel dazu zog das freie Bauland im Osten private Investoren an. Die neuen Wohnviertel waren allerdings hochpreisig und daher der Mittel- und Oberschicht vorbehalten, die dem Schmutz und Lärm des Zentrums zu entfliehen

und sich von den unteren sozialen Schichten auch räumlich zu distanzieren versuchten.

Die staatlichen und privaten Interventionen veränderten die Infrastruktur und das Bild in beiden Teilen der Stadt nachhaltig. Die staatlichen Projekte konzentrierten sich auf die öffentliche Ausstattung, während die Investoren private Einrichtungen fokussierten. Jedoch konnte der Westen eine bereits bestehende Infrastruktur nutzen.

Diese wurde im Laufe der Jahre adaptiert und erweitert. Im Osten hingegen wurde die Infrastruktur gänzlich neu gestaltet.

Heute repräsentiert der Osten, der hauptsächlich Wohnzwecken und der Freizeitgestaltung dient, Wohlstand und Sicherheit mit guten Lebens- und Arbeitsbedingungen.

Der Westen der Stadt, der auch das politische und kulturelle Zentrum umfasst, hat mit Kriminalität, Schmutz und Chaos zu kämpfen und wird von den Bewohnern des Ostens zum Teil gänzlich gemieden.

Indessen hält sich die Bevölkerung des Westens dennoch zumindest zeitweise im Ost-Teil auf, da ein Großteil der

Menschen in diesem Bereich der Stadt arbeitet.

Auffallend im Zuge dieser Ost-West-Differenzierung ist das Angebot an öffentlichen Räumen.

Fast alle großen Märkte und öffentlichen Grünflächen befinden sich im Westen und werden hauptsächlich von den sozial schwächeren Schichten benützt, denen das Freizeitangebot im Osten aufgrund ihrer finanzieller Mittel verwehrt ist.

Die öffentlichen Räume im Osten werden einerseits aus größtenteils privaten Grünflächen und privaten Club- und Freizeitanlagen, andererseits aus ebenfalls privaten Erlebnisräumen gebildet, in denen die obere Bevölkerungsschicht, streng bewacht, Zuflucht und Unterhaltung in Kinos, Restaurants und Einkaufszentren findet.



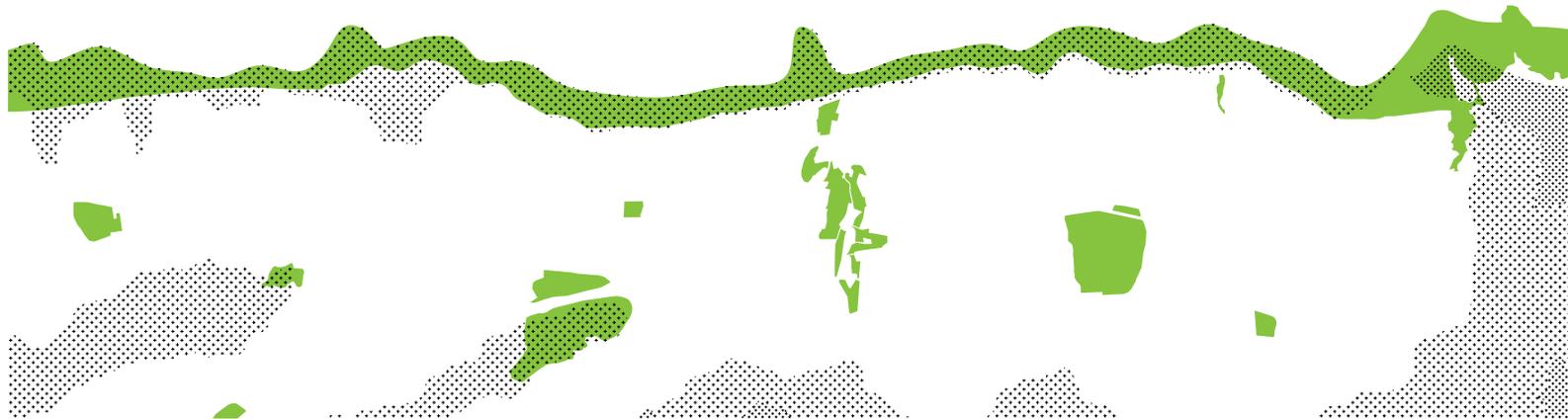
[Der Osten von Caracas] Abb.11



[Der Westen von Caracas] Abb.12



[Gated Communities] Abb.13



⊕ [Erhebungen]
 ● [Grünraum]



● [Grünraum]

Fokus Automobil das Erbe der Moderne

„Was in Europa auf CIAM-Kongressen als rein theoretische Version geboren, diskutiert, bezweifelt und dann doch nicht umgesetzt wurde, haben die Machthaber in Venezuela, allen voran Diktator Pérez Jiménez, als städtebauliches Rezept wörtlich genommen: Die motorisierte Stadt Caracas verkörpert den Traum Lateinamerikas, durch Geschwindigkeit das an Fortschritt aufzuholen, was es bis dahin versäumt zu haben glaubte. Geschwindigkeit, wörtlich genommen, hieß Autobahnen, wo auch immer sie möglich waren. Caracas ist noch heute geprägt durch das dichte Netz von Autostraßen, die die gesamte Stadt durchziehen und dabei zerschneiden.“¹³

Mit der Ankunft der Moderne in Caracas wurde die Stadt mit ungeheurer Dynamik zum „proyecto de futuro“ deklariert. Wie in keinem anderen Land wurde die Modernisierung mit Motorisierung gleichgesetzt.

Es herrschte Einigkeit, dass bisherige technische Rückstände durch das Beherrschen von Maschinen beseitigt werden können. Das Automobil wurde als ungemein gut geeignet erachtet, diese Idee zu symbolisieren und unters Volk

zu bringen. Das Auto wurde zur Metapher für den technischen, aber auch kulturellen und gesellschaftlichen Fortschritt.

Die ersten Autos wurden aus Europa und den USA importiert und tauchten in den Jahren ab 1904 auf, waren allerdings einigen wenigen Persönlichkeiten in hohen Ämtern vorbehalten. Da es nur in Teilen der Stadt asphaltierte Straßen gab, wie zum Beispiel im damaligen Vorort El Paraíso, war das Verkehrsaufkommen sehr gering. Jedoch änderte sich diese Situation in den folgenden Jahren. Das asphaltierte Straßennetz wurde nach und nach erweitert, bereits 1912 wurde die erste „Nationalstraße“, die das Zentrum der Stadt mit dem östlich gelegenen Vorort Petare verband, fertiggestellt und glanzvoll eröffnet.

Die Pioniere des motorisierten Verkehrs empfanden das vorhandene Straßennetz als zu dürftig und gründeten in weiterer Folge zahlreiche Vereine, um den weiteren Ausbau voranzutreiben.

Im Jahre 1925 wurde die Gründung des ersten Automobilclub von Venezuela offiziell bestätigt. Vorsitzender war der Architekt Rafael Seijas Cook, der den ersten Alfa-Romeo-Sportwagen in Südamerika besaß.



[Autobahn um 1950] Abb.14



[Gelände Universität um 1950] Abb.15



[Autobahn nach Maiquetia um 1950] Abb.16

¹³ Gonzáles Casas, Lorenzo, Caracas, die motorisierte Stadt, Bauwelt 48, 2003, 36.



[Parkgarage Simon Bolívar] Abb.17



[El Helicoide 1958] Abb.18



[Autosalon um 1950] Abb.19

Mit der Steigerung der Erdölförderung und dem Ende des 2. Weltkrieges 1945 wurde das Auto nun auch für die breite Masse der Bevölkerung zugänglich und wurde „das“ Transportmittel der Caraqueños. In den Jahren von 1946 bis 1955 war eine Vervierfachung der neu registrierten Autos zu verzeichnen. Diese Tendenz setzte sich auch in den weiteren Jahren und Jahrzehnten fort. In den letzten 10 Jahren des 20. Jahrhunderts war eine jährliche Zunahme von 100 000 Kraftfahrzeugen zu verzeichnen. Mit den Gewinnen aus der Erdölförderung wurde der Import neuer Autos und der Ausbau des Straßennetzes finanziert, gleichzeitig blieb der Benzinpreis aber unglaublich niedrig. Bis heute ist ein Liter Benzin billiger als ein Liter Trinkwasser.

So wurde also das Automobil zum Maßstab aller städtebaulichen Planungen;



[Täglicher Stau] Abb.20



[Stadtautobahn als Trennelement] Abb.21

„Der Paradigmenwechsel von der ‚Stadt als Kunstwerk‘ zur ‚Stadt als Panorama‘ war ein raffinierter Schachzug, um den autogerechten Umbau der Stadt zu legitimieren.“¹⁴

Das traditionelle Caracas musste weichen: In den Jahren nach 1945 wurde der historische Stadtkern und weitere, nach kolonialem Muster erbaute Bezirke zum Abriss freigegeben. In den nächsten Jahren kam es zu zwei bedeutenden Planungsverfahren.

Das erste war der „Nacional de Vialidad“ (nationaler Plan des Verkehrswesens), welcher nach zweijähriger Bearbeitung schließlich 1947 verabschiedet und 1950 erneut reformiert wurde.

Dieser Plan enthielt zwei für die Stadtplanung überaus folgenschwere inhaltliche Themen: Es wurde ein auf die Hauptstadt zentriertes, streng hierarchisches Verkehrssystem festgelegt und zudem fiel die Entscheidung, auf das Auto als primäres Transportmittel des Landes zu setzen; nicht zuletzt, um dem amerikanischen Vorbild zu folgen. Im Zuge dieser Beschlüsse wurde als erste Aktion die elektrische Straßenbahn, die bereits seit 1908 in Betrieb war, eliminiert, kurze Zeit danach folgte 1952 der Abriss

¹⁴ Gonzáles Casas, Lorenzo, Caracas, die motorisierte Stadt, Bauwelt 48, 2003, 36.

der Eisenbahnstrecke, die Caracas mit der Hafenstadt La Guaria verband. 1953 wurde diese Verbindung durch eine Autostraße ersetzt. Dabei galt es, extreme geologische und topografische Herausforderungen zu meistern. So beträgt die Höhendifferenz zwischen diesen zwei Städten etwa 1000m. Etliche Erhebungen mussten regelrecht durchschnitten, Tunnel gebohrt und ein gigantisches Viadukt erbaut werden, um dieses Vorhaben umzusetzen.

Der zweite planerische Eingriff besteht aus vielen kleinen Masterplänen und wird unter dem Begriff „Plan Rotival“ (siehe „der Plan Rotival“) zusammengefasst. Dieser Masterplan, nach den Theoremen der CIAM-Kongresse erstellt, setzte sich zum Ziel, Caracas in eine moderne Großstadtmetropole umzuwandeln. Breite Boulevards, Parkanlagen und kulturelle Zentren sollten in Zukunft das Bild des Stadtzentrums prägen, umgeben von peripheren Wohnquartieren, verbunden durch breite Verkehrsachsen. Unter anderem wurde in diesem Plan vorgeschlagen, die Avenida Central (später Avenida Bolivar) massiv zu verbreitern und somit eine Hauptverkehrsachse in das Zentrum der Stadt zu legen.

Diese großen Intentionen wurden in den folgenden Jahren um die Ideen des urbanistischen Funktionalismus erweitert und größtenteils auch umgesetzt.

Nach und nach wurden vorhandene Straßen verbreitert. Plätze, einst Orte der Kommunikation, wurden zu gigantischen Verkehrsknotenpunkten umfunktioniert und neue Ausfallstraßen wurden errichtet, die die neuen Vorstadtsiedlungen autogerecht an das Zentrum anbinden sollten. Diese neuen Siedlungen wurden unverzüglich an die Bedürfnisse des Autoverkehrs adaptiert. So gab es zum Beispiel keine Gehwege mehr.

Gestalterisch orientierten sich die neuen Schnellstraßen einerseits an den deutschen Reichsautobahnen und andererseits an den amerikanischen Highways.

Der fortschreitende Ausbau der Verkehrsinfrastruktur konnte jedoch mit dem rasanten Anstieg des Individualverkehrs nicht mithalten und die Hoffnung, dem Verkehrschaos mit dem Ausbau neuer Straßen entgegenwirken zu können, musste begraben werden. Dieser Fokus auf die Motorisierung hatte auch unglaublichen Einfluss auf die Architektur.

Es entstanden die ersten Einkaufszentren der Stadt nach amerikanischem Vorbild und die Automobilhersteller siedelten auch in Caracas ihre Filialen an. In weiterer Folge schossen Tankstellen, Werkstätten und Parkplatzanlagen aus dem Boden.

Die gesamte Alltagskultur wurde an das Auto angepasst. Das „drive in“ wurde zum Slogan dieser Zeit. Es gab Auto-Kinos, Auto-Restaurants, Auto-Banken und Auto-Einkaufszentren.

Unter der Diktatur von Jiménez wurde die Glorifizierung des Autos auf den Höhepunkt getrieben, nicht zuletzt durch seinen Propagandafilm, der ihn in einem Mercedes-Benz durch das Land rasend zeigt. So wurde die Bedeutung des Automobils schließlich in alle Schichten getragen.



Abb.22

Die zerschnittene Stadt

„Die Straße dient nicht mehr der Zusammenführung der Lebensbereiche in der Stadt, sondern als bloßer Verkehrsträger ihrer Isolierung.“¹⁵

Durch den fortwährenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere durch den Bau der gigantischen Autobahnen, wurde Caracas regelrecht zerteilt. Caracas verfügt über fünf Autobahnen. Diese schufen physische Grenzen. Die Beziehung sowie der Austausch zwischen den mit Autobahnen verbundenen Bereichen ist kaum mehr möglich, jedenfalls nicht ohne Auto. Das wiederum spiegelt sich im massiven Verkehrsaufkommen wieder: Gerade zu Stoßzeiten ist der Stillstand auf der Autobahn für die Menschen in Caracas Alltag. Die Verkehrswege wurden für den Privatverkehr konzipiert, ein funktionierendes öffentliches Verkehrssystem ist nicht vorhanden. Dies ist einer der Hauptgründe für die enorme Verkehrsbelastung.

Der Einfluss der Autobahnen auf den Stadtraum ist zweifelsohne größer als

ihr Einfluss auf die freie Landschaft. Die meist sehr imposanten Konstruktionen, die oftmals über mehrere Ebenen und weitreichende Kreuzungen verfügen, schaffen ungewöhnliche räumliche Situationen und lassen Zwischenräume entstehen, die frei sind von jeglicher Nutzung oder Funktion.

Die Errichtung der Autobahnen hat auf die Bewohner nachhaltige Auswirkungen. Die Beziehung zur eigenen Stadt wird immer distanzierter, die Stadt kann nicht mehr zu Fuß erlebt werden, sondern wird nur mehr fahrend wahrgenommen.

Jede der fünf existierenden Autobahnen weist eine eigene Entstehungsgeschichte und spezielle Auswirkungen auf den Stadtraum auf. Dies wird nun kurz ausgeführt.

¹⁵ Feldtkeller, Andreas, Die zweckentfremdete Stadt, Campus Verlag, Frankfurt am Main, 1994, 111.

1. Autobahn Caracas -La Guaira

Die Situierung der Stadt Caracas liegt in der Nähe zum Meer und der sich daraus ergebenden günstigen wirtschaftlichen Lage begründet; jedoch trennen die Stadt und die Küste ganze 45km.

Vor den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts gab es einige schmale Wege und eine Eisenbahnlinie, die Caracas mit der Hafenstadt La Guaira verbanden und sich an die vorhandene topografische Situation anpassten. Der Bau der Autobahn 1953, mit dem massiv in die Landschaft eingegriffen wurde, stellte auch für die Ingenieure eine große Herausforderung dar. Die Autobahn durchtrennt den alten Stadtteil Catia in einen Nord- und einen Südbereich. Die damaligen Bewohner wurden für den Bau der Autobahn radikal enteignet und nur die wenigsten mit einer neuen Unterkunft entschädigt; das hatte die Entstehung und rasche Ausbreitung informeller Siedlungen entlang dieser Strecke zwischen Caracas und La Guaira zur Folge.

2. Autobahn Avenida Boyacá (Cota Mil)

Die 1988 fertiggestellte Autobahn liegt am südlichen Fuße des Bergmassivs Ávila; so unterstreicht sie die natürliche Grenze zwischen Stadt und Erholungsraum. Sie verbindet gemeinsam mit der Autobahn Francisco Fajardo die östlich gelegenen Stadtteile mit dem zentralen Stadtraum. Da sie aber nie ganz fertig gestellt wurde und im Nordwesten bis heute nicht an die Autobahn nach La Guaria angebunden ist, spielt sie für den überregionalen Verkehr keine Rolle. Dies macht sich in einem verhältnismäßig geringen Verkehrsaufkommen bemerkbar.

Jeden Sonntagvormittag wird die Avenida Boyacá für den Verkehr gesperrt und für die öffentliche, nicht motorisierte Nutzung freigegeben.

3. Autobahn Francisco Fajardo

Diese Autobahn ist der wichtigste Verkehrsträger, sowohl für den zentralen Stadtraum, da sie alle bestehenden Autobahnen miteinander verbindet und die direkteste Verbindung zwischen West und Ost darstellt, als auch für den überregionalen Verkehr. Aus diesen Gründen muss sie ein gigantisches Verkehrsaufkommen bewältigen.

Sie folgt dem Flusslauf El Guaire, der in früheren Zeiten die südliche Grenze der Stadt definierte, und manifestiert so das einst natürliche Trennelement. Allerdings ist diese Grenze heute ohne Auto nicht mehr zu überwinden, was für die Bewohner der angrenzenden Bereiche ein großes Problem darstellt. Diese räumliche Trennung ist auch im Osten sichtbar; die Autobahn trennt die informellen Siedlungen von den Wohnquartieren der mittleren und höheren Schichten im Norden von Petare.

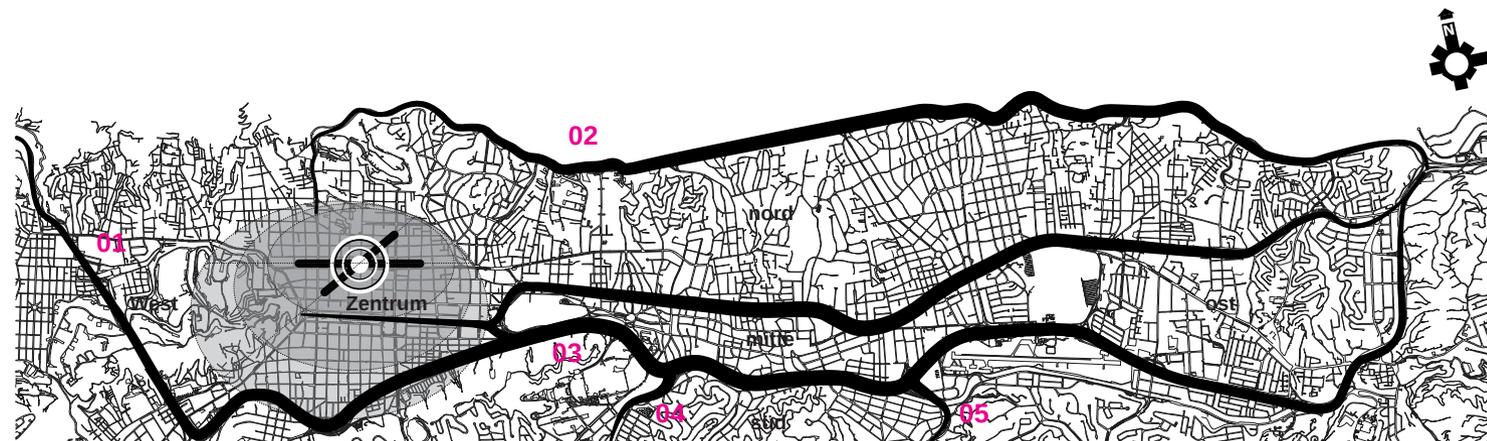
4. Autobahn Valle-Coche

Durch den Bau dieser Autobahn, die vom Plaza Venezuela durch das Tal El Valle nach Süden führt, werden die Städte Valencia und Maracay an die Hauptstadt angebunden. Diese Autobahn ist somit hauptsächlich für den überregionalen Verkehr von Bedeutung.

Ein wichtiger Punkt ist allerdings die zunehmende Ausbreitung informeller Siedlungen entlang dieser Strecke.

5. Autobahn Caracas-Baruta

Diese Verbindung wurde seit 1955 nach und nach ausgebaut und sollte nur zur Anbindung der neu entstandenen, südlich des Zentralraums gelegenen Wohngebiete dienen. Da die Arealen entlang der Autobahn zum Verkauf freigegeben waren, wurde sie somit auch zum Mittel der städtebaulichen Entwicklung.



[zoom 03] AVENIDA BOLIVAR

Der dritte Abschnitt der Analyse thematisiert den „Plan Rotival“:

Dieser Plan ist unter dem Mitwirken des französischen Architekten Maurice Rotival entstanden und ist als Zusammenfassung zweier bedeutender städtebaulicher Masterpläne zwischen 1939 und 1951 zu sehen. Die Auswirkungen auf die heutige Stadtstruktur und somit auf die Stadt als Lebensraum sind signifikant.

Es wird im Folgenden versucht, diese Masterpläne in ihrer Gesamtheit zu erfassen, jedoch mit Fokus auf das Areal der Avenida Bolívar, das auch in den erwähnten Plänen eine zentrale Rolle einnimmt und bis heute Mittelpunkt zahlreicher städtebaulicher Diskussionen und Wettbewerbe ist.

Die Analyse umfasst den Zeitraum von 1936 bis 2010 und gliedert sich in drei Abschnitte: Der erste Abschnitt behandelt den Plan Rotival, der zweite Teil nimmt die Avenida Bolívar in den Fokus und der dritte Teil zeigt die Auswirkungen dieser und weiterer Masterpläne auf.



Der Plan Rotival

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung um 1929 und der daraus resultierenden rasanten Bevölkerungszunahme waren schon bald städtebauliche Lösungen gefordert, um den neuen Anforderungen gerecht werden zu können.

In diesem Zusammenhang stellte die Frage, an welchen Vorbildern sich die Ansätze des Städtebau in Caracas orientieren sollten. Einerseits stand Caracas lange unter europäischem Einfluss, andererseits orientierten sich die Pläne seit dem Beginn der Erdölförderung am modernen US-amerikanischen Städtebau;

Auf der einen Seite stand die ältere Generation der Architekten und Stadtplaner mit europäischer Ausbildung und auf der anderen Seite die neue Generation, die sich an den Prinzipien der US-amerikanischen Städte orientierte.

In einem Punkt waren sich allerdings beide Richtungen einig: Die Stadt braucht eine neue Verkehrsinfrastruktur, sie muss für das Auto adaptiert werden.

Dieser Entschluss, der 1937 gefasst wurde, hatte auf die weitere städtebauliche Entwicklung große Auswirkung. Es wurde radikal in das bestehende Stadtgefüge eingegriffen. Die Folgen sind im heutigen Caracas nicht zu übersehen.

„Was in Caracas in diesem letzten Jahrhundert geschah, ist irreparabel und stellt die schwerste Anklage gegen die Menschen dar, welche die Macht hatten, dies zu vermeiden und die dies nicht nur unterließen, sondern mit ihren Taten oder Unterlassungen die städtische Degradation begünstigten“¹⁶

Mit der Gründung der „Technischen Kommission des Städtebaus“¹⁷ 1937 und der „Technischen Leitung des Städtebaus der Regierung des Bundesbezirkes“¹⁸ 1938 fiel der Startschuss für die städtebauliche Transformation.

Beide Kommissionen wurden von einer Gruppe von Architekten, Stadtplanern und Bauingenieuren aus Frankreich gebildet.

Die Leitung dieser Kommissionen stellte vier anerkannte ausländische Architekten ein - Henri Prost, Wegenstein¹⁹, Jacques Lambert und Maurice Rotival, welche mit der Erstellung eines ersten

Entwicklungsplans beauftragt wurden. Dieser wurde jedoch nur von Lambert und Rotival vollendet und 1939 unter dem Namen „Plan Monumental de Caracas“ (PMC) vorgestellt.

1946 wurde Rotival erneut, diesmal von der „Nationalen Kommission für Städtebau“²⁰, zur Anfertigung eines Masterplans aufgefordert, der 1951 als „Plan Regulador de Caracas“ (PRC) präsentiert wurde und auch die Grundlage für die heutige Raumordnung in Caracas bildet.

Diese zwei Pläne, der PMC und der PRC, werden zusammen als „Plan Rotival“ bezeichnet.

Obwohl von verschiedenen Kommissionen in Auftrag gegeben, sind beide Pläne auf Basis von Rotivals Ideen entstanden.

¹⁶ Guevara, Maria, Diskontinuitäten im städtischen Netz, Studienfall Caracas 2004, 32 zit.n. Uslar, Pietri, Aturo. El Plan Rotival, la Caracas que no fué, Universidad Central de Venezuela, Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Caracas, 1989, 10.

¹⁷ Comisión Técnica de Urbanismo. // ¹⁸ Comisión Técnica de Urbanismo de la Gobernación del Distrito Federal. // ¹⁹ Der Vorname Wegensteins konnte nicht recherchiert werden. // ²⁰ Comisión Nacional de Urbanismo.

Plan Monumental de Caracas (PMC) 1937-1939

Die zwei wichtigsten Zielsetzungen für die Entwicklung des Plan Monumental waren einerseits die Lösung des Verkehrsproblems und andererseits die Schaffung von monumentalen Plätzen.

Rotival sah die städtebauliche Transformation von Paris, das durch das Wirken von Baron Haussmann von einer ungesunden Stadt in eine attraktive Metropole verwandelt wurde, als anzustrebendes Ziel. Besonders von der Idee der repräsentativen Boulevards war er sehr angezogen und erarbeitete auch für Caracas ein Konzept auf dieser Basis.

Eine monumentale „Gran Avenida“ sollte entstehen, sozusagen als „Wirbelsäule“ („Columna vertebral“)²¹ der Stadt und als Ausgangspunkt aller weiteren Straßenzüge. Diese Avenida sollte zum neuen Herzen der Stadt werden, zum kulturellen Zentrum, umgeben von ruhigen Wohnsiedlungen.

Der Plan Monumental setzte den Fokus auf das Zentrum der Stadt; die „Gran Avenida“ in all ihren Variationen findet sich sehr genau ausgeführt. Die

weitere Umgebung jedoch wurde nur grob skizziert; es sollten „Inseln“ sein, Zonen, die sich, scheinbar wahllos, um die Avenida anordneten und nur durch unterschiedliche Nutzung und Dichte definiert waren. Diese Zonen sollten zusammen einen Organismus bilden, jedoch auch autonom funktionieren. miteinander und mit dem neuen Zentrum der Stadt sollten sie durch Autobahnen verbunden werden.

Keine dieser Ideen, von denen später nur ein Teil umgesetzt wurde, setzte sich mit bestehenden städtebaulichen Strukturen auseinander. So wird der Bezug zum kolonialen Raster, das im Laufe der Zeit durch diese Eingriffe weitgehend zerstört wurde, in den Ausformulierungen nicht thematisiert.

Über allem stand der formale Charakter: Die Führung der Autobahnen und die geometrische Anordnung der Baukörper stand im Vordergrund. Es sollte ein möglichst harmonisches und diszipliniertes Bild entstehen, als Resultat einer zuvor festgelegten und nach strengen Prinzipien gestalteten Ordnung.

Plan Regulador de Caracas (PRC) 1946

Der Plan Regulador setzt sich hauptsächlich mit den Auswirkungen und mit den im PMC nicht abgehandelten Themen auseinander.

Nachdem sich die Planung bis zu diesem Zeitpunkt hauptsächlich auf das Zentrum konzentriert hatten, um dieses wieder zum kulturellen und gesellschaftlichen Mittelpunkt der Stadt zu machen, und nachdem es generell an einem einheitlichen Konzept für die Stadtentwicklung im gesamten Stadtraum fehlte, geriet der Osten der Stadt in die Hand von privaten Bauunternehmern und Immobilienfirmen. Das fragmentarische Bild des heutigen Caracas lässt sich auf diesen Missstand zurückführen;

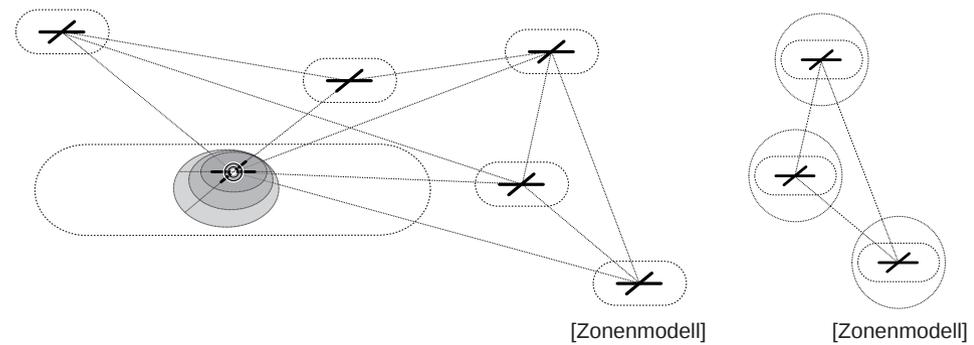
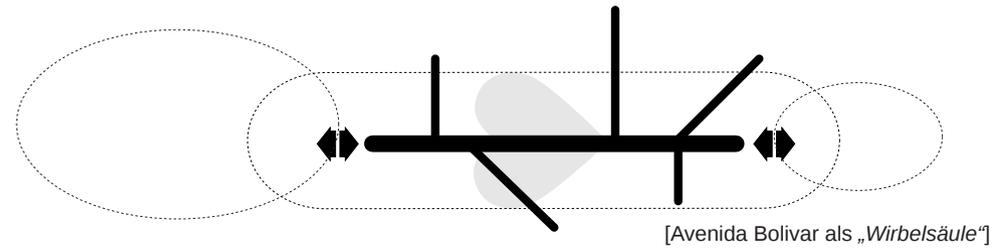
Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und die Zersiedelung zu stoppen, konzentrierte sich der PRC auf die städtebauliche Planung zukünftiger Wohnsiedlungen, jedoch nicht für die untere Mittelschicht oder Arbeiterklasse. Die damit fehlenden Unterkünfte für diese Bevölkerungsschichten führten zu einer großen Wohnungsnot.

²¹ De Lasala, Silvia, Violaciones Sucesivas. Notas sobre la arquitectura de la Avenida Bolívar de Caracas, después del Plan Monumental de 1939. la Caracas que no fué, Universidad Central de Venezuela, Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Caracas, 1989, 157.

Die bereits im PMC vorgesehenen Zonen wurden übernommen und konkretisiert. Jedoch ging es bald nicht mehr nur um das Schaffen von Wohnraum, sondern um die generelle Definition, Organisation und Verteilung der Zonen im Stadtraum.

Weder der Plan Monumental de Caracas noch der Plan Regulador de Caracas wurden zur Gänze verwirklicht. Es wurden von beiden Masterplänen Bruchstücke herausgenommen, teilweise weiterentwickelt, bearbeitet und zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt.

Dennoch sind diese zwei Pläne für das heutige fragmentarische Bild der Stadt verantwortlich: Alle weiteren städtebaulichen Eingriffe im Bereich der Avenida Bolívar beziehen sich teils direkt, teils indirekt auf diese und sind als Folge der damaligen Planungen anzusehen.



Die Avenida Bolívar

1935-1950

Die heutige Avenida Bolívar ist das Resultat der grundsätzlichen Idee einer „Via Triunfal“ von Rotival, die er schon seit 1935 verfolgte. Ein erster Entwurf in diese Richtung wurde 1938 in der Erstellung des PMC konkretisiert.

Es sollte eine lineare Struktur im Stadtzentrum geschaffen werden, parallel zur Bergkette des Ávila, um so die Ausrichtung der Stadt im Tal hervorzuheben und zudem diese monumentale Achse für die Würdigung des Nationalhelden Simón Bolívar zu nützen.

Zwischen 1938 und 1939 wurden zunächst **drei Alternativen**, dann eine dreidimensionale Studie und schließlich **drei Lösungsvorschläge** für die Avenida Central erstellt, alle mit denselben Zielvorgaben:

Sie sollten Ordnung in die Stadtstruktur bringen, neue Verkehrslösungen vorsehen und öffentliche Gebäude für Verwaltung und Regierung ermöglichen.

Erste Alternative 1938

Diese erste Alternative sah keinen gravierenden Eingriff in das bestehende koloniale Stadtgefüge vor. Es waren weder neue Straßenzüge noch markante Gebäude geplant, sondern es ging vor allem um die Positionierung der öffentlichen Räume und um die Erschaffung von Urbanität im Stadtzentrum.

Zweite Alternative 1938

In der zweiten Alternative war schon von der „Zerschneidung“ („seccionamiento“)²² der Struktur die Rede. Die Idee der „Via Triunfal“ nahm Form an: Die Achse sollte von für eine monumentale Wirkung ausreichender Breite sein, verstärkt durch eine durchgängige Bebauung auf beiden Seiten. Zusätzlich sollte ein Großteil der kolonialen Bebauung weichen, um für neue, eindrucksvolle Gebäude Platz zu schaffen.

Dritte Alternative 1938

Die dritte Alternative entwickelte die Ideen der zweiten Alternative weiter und konkretisierte einige Details. Zusätzlich zur „Via Triunfal“ war von einem „Plaza Mayor“ die Rede, der als Bindeglied zwischen der Avenida Bolívar und dem historischen Zentrum gedacht war. Dieser dritte Plan übernahm die Monumentalität der zweiten Alternative, wirkt jedoch sehr fragmentarisch aufgrund der Varietät der Baukörper und deren asymmetrischer Anordnung.

²² De Lasala, Silvia, *Violaciones Sucesivas. Notas sobre la arquitectura de la Avenida Bolívar de Caracas, después del Plan Monumental de 1939. la Caracas que no fué*, Universidad Central de Venezuela, Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Caracas, 1989, 157.

Erster Lösungsvorschlag Juni 1938

Im ersten Lösungsvorschlag wurde zwar die Idee der „Via Triunfal“ ausgeführt, jedoch in reduzierter Form.

Die Achse sollte zwar sichtbar sein, aber nicht massiv in die bestehende Struktur eingreifen. Sie sollte, beim Park Los Caobos beginnend, bis zum Fuße des „El Calvario“ führen, um sich dort zu teilen und die beiden Stadtbezirke Catia und Antimano verkehrstechnisch an das Stadtzentrum anzubinden.

Weiter war eine vier mal sechs Blocks umfassende Bebauung im südlichen Anschluss des historischen Zentrums geplant. Die Quader innerhalb dieser Blocks waren nicht für Gebäude vorgesehen, sondern sollten als „Plaza Mayor“ genutzt werden.

Zweiter Lösungsvorschlag August 1938

Dieser zweite Lösungsvorschlag wurde erstmals nicht nur in Skizzen, sondern als Plan in 1:1000 erstellt.

Die Ansätze des ersten Lösungsvorschlags wurden weitergeführt und um zusätzliche Straßenzüge erweitert.

So waren eine zweite Achse und zwei Diagonalen, die sich in einem weiteren Kreuzungspunkt auf der Hauptachse treffen sollten, geplant.

Die Hauptachse, die „Gran Avenida“, wie Rotival sie nannte, wurde verbreitert, mit der Vorstellung, die Stadt in zwei symmetrische Teile aufzubrechen.

Um den Raum zu strukturieren, wurde vorgesehen, sie links und rechts durch niedrige Bebauung zu flankieren. Ein weiterer wichtiger Punkt, auch visuell gesehen, war das Ende der Achse am Fuße des „El Calvario“. Dort sollte mit einem Monument Simón Bolívar gehuldigt werden.

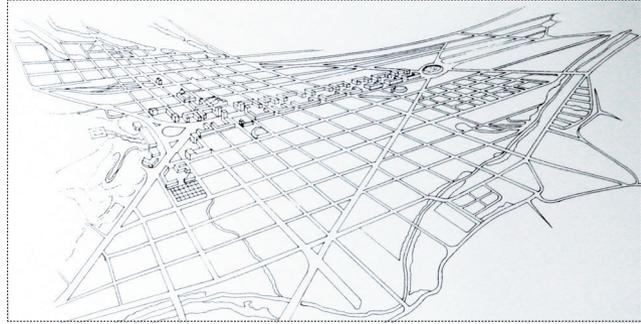
Dritter Lösungsvorschlag 1939

Der dritte Lösungsvorschlag weist nur geringe Änderungen bezüglich der Bebauungsstruktur auf, richtet jedoch den Fokus auf das zukünftige Monument für Bolívar:

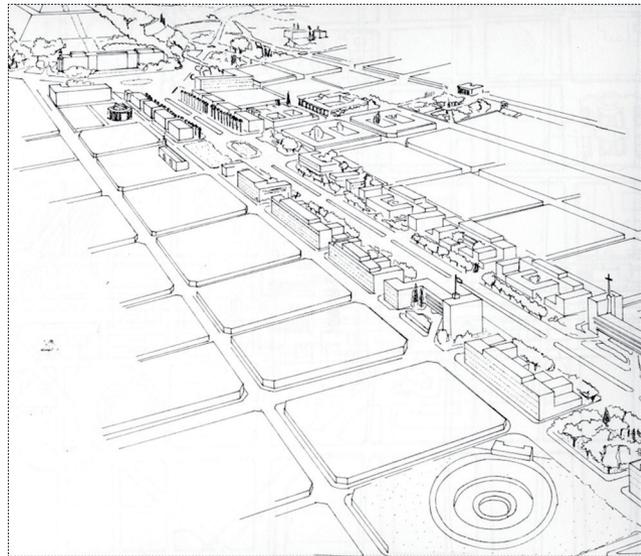
„El Calvario“ sollte von einem monumentalem Mausoleum fast gänzlich eingenommen werden, eine gigantische Treppe vom Ende der Avenida bis hinauf zu der Gedenkstätte sollte die Achse der Avenida fortführen und die visuelle Wirkung verstärken. Angedacht war eine venezolanische Variante der „Champs Élysées“ von Paris.

Keiner der ausgearbeiteten Lösungsvorschläge wurde wie geplant umgesetzt; nur die Idee der monumentalen Achse fand sich in den darauf folgenden Jahren verwirklicht, nicht aber das urbanistische Konzept, das Zentrum funktional aufzuwerten.

In Folge fortführender Planungen entstanden hingegen zwei, in struktureller und funktionaler Hinsicht, sehr bedeutsame Projekte.



[Rotival 1938] Abb.23



[Rotival 1939] Abb.24



[Rotival 1959] Abb.25

El Silencio 1942-1945

Der Entwurf für das Gebiet am westlichen Ende der Avenida Bolívar, von Carlos Raúl Villanueva, übernimmt nur wenige Ideen der Pläne von 1939 und ist im Grunde als Bruch mit dem Konzept des Masterplans Rotivals zu werten.

Der Gebäudekomplex El Silencio (Der Name El Silencio bezieht sich auf die Isolierung des Gebiets in Zeiten der Pest um 1658) wurde in einem weit kleineren Maßstab als angedacht errichtet; Auch die Nutzung wurde von Villanueva sozusagen „verfälscht“: statt den von der Regierung geforderten Regierungs- und Verwaltungsgebäude entwarf er einen sozialen Wohnbau.

Das architektonische Erscheinungsbild entsprach ebenfalls nicht den Vorstellungen der Moderne, sondern zeigt deutliche Referenzen an die Kolonialzeit.

Einzig die Situierung der Gebäude parallel zur Avenida entsprach den Plänen von 1939. Durch die longitudinale Ausrichtung wird die Wirkung der Achse zusätzlich verstärkt.

1949-1954 Centro Bolívar

1946 brach eine neue Etappe in den Planungen für die Avenida Central an.

Die Gebäudehöhe des Gebäudekomplexes „El Silencio“ in den bisherigen Planungen und auch in der Umsetzung war zu niedrig und zu gewöhnlich, um die gewünschten Monumentalität zu bewirken.

Die Pläne von 1939 sollten in Bezug auf Maßstab, Monumentalität und Komplexität modifiziert und die Wirkung der Avenida durch eine passende Bebauung verstärkt werden. Auch die Verkehrs- und Fußgängerprobleme waren bisher nicht gelöst.

Nach diesen Prämissen begannen 1949 die Bauarbeiten für das vom Architekten Capriano Domínguez geplante „Centro Bolívar“. Dieses bestand aus zwei flachen, auch der Achse folgenden Baukörpern, begrenzt in östlicher Richtung von je einem 32-geschossigen Turm mit 103 Meter Höhe. Diese galten als neues Wahrzeichen der Stadt und sollten die

auch in Caracas angekommene Moderne repräsentieren.

Ein weiterer wichtiger Punkt war die unterirdische Führung des Straßenzuges im Bereich des Centro Bolívar. Dadurch entstand zwischen den Baukörpern ein Platz, der beeindrucken und die gewünschte Monumentalität noch zusätzlich zu den beiden Türmen unterstreichen sollte.

Auch die erste Tiefgarage der Stadt fand unter diesen Gebäuden Platz. Konzipiert für 10000 Autos, stellte sie eine absolute Innovation dar.



[Centro Simón Bolívar] Abb.26



[Centro Simón Bolívar] Abb.27

1950 - 1960

In den Jahren von 1954 bis 1960 konzentrierte man sich hauptsächlich auf die Gestaltung der Avenida, die in diesen Jahren auch von „Avenida Central“ in „Avenida Bolívar“ umbenannt wurde. Bedingt durch die stetig anwachsende Zahl an Autos wurde diese nach und nach, durch den Zubau neuer Fahrbahnen, an den motorisierten Verkehr adaptiert und somit rasant verbreitert.

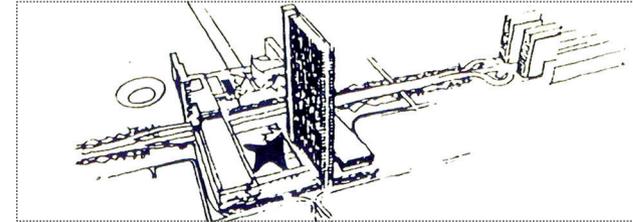
1959 wurde erneut über die Zukunft dieses Bereichs diskutiert und auch die Wichtigkeit einer Transformation erkannt. Rotival wurde ein weiteres Mal mit der Erstellung einer Studie beauftragt, mit dem inhaltlichen Schwerpunkt, einen Bezug zum städtebaulichen Kontext herzustellen.

Produkt dieser Studie war der Ausbau der Avenida zum Verkehrsknotenpunkt und das Aufzeigen der Notwendigkeit eines Monuments im Osten der Avenida, sozusagen als Gegengewicht zu der Bebauung im Westen.

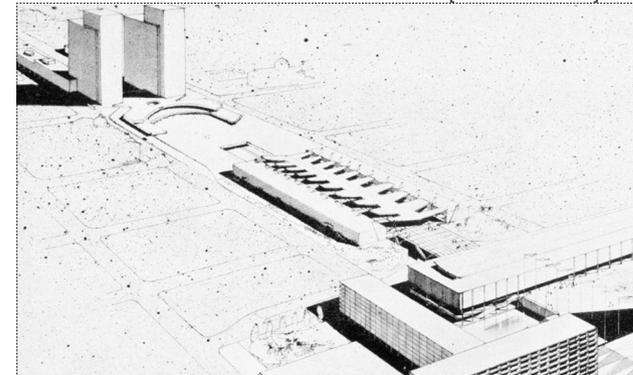
In diesen Zeitraum fallen auch die Ausarbeitungen zahlreicher weiterer Stu-

dien, darunter einige von namhaften Architekten wie Richard Neutra mit seinem Projekt „Treból Radiante“ von 1959. In diesem Entwurf für das Gebiet La Hoyada (heute das Gebiet des ehemaligen Busbahnhofes und des informellen Marktes) legt er besonders Wert auf die Trennung von Verkehr und Fußgängern und versucht, zu mehr Aktivität in diesem Areal anzuregen.

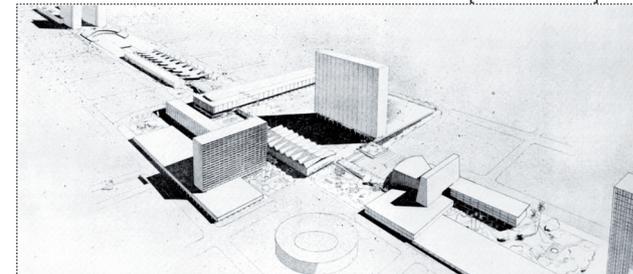
Auch der Architekt José Antonio Ron Pedrique präsentierte 1961 einen Entwurf: Sein Projekt „Centro Cívico“ umfasste den ganzen Bereich der Avenida Bolívar. Zwar blieb die Avenida als Hauptverkehrsstraße und zerschneidende Achse bestehen, es wurde aber versucht, mittels verschiedener Volumina dem Gebiet eine gewisse Einheitlichkeit zu ermöglichen. Auch dieses Projekt berücksichtigte die Trennung von Verkehr und Fußgängern, stellte jedoch den optimierten Verkehrsfluss in den Vordergrund.



[Treból Radiante] Abb.28



[Centro Cívico] Abb.29



[Centro Cívico] Abb.30

1960-1970

Die Jahre von 1960 bis 1970 waren geprägt von Diskussionen und nicht realisierte Planungen.

Das einzige Projekt, das in diesen zehn Jahren verwirklicht wurde, ist das vom Ingenieur Juan Sánchez Carranza 1965 geplante Hotel „Gran Caracas“ am nordöstlichen Ende der Avenida, das erste 4-Sterne-Hotel in Venezuela. 1969 wurde es umgebaut und auch der Name in „Hotel Hilton“ abgeändert. Seit 2003 heißt es „Anauco Suites“ und ist Eigentum der venezolanischen Regierung. Parallel zu diesen Aktionen ist ab 1965 auch ein langsames Umdenken zu verzeichnen. Ideen für die Gestaltung von öffentlichen Räumen wurden entwickelt. So sollten Gehsteige und Grünräume für die Fußgänger entstehen, welche in sämtlichen Planungen bis dato keine Berücksichtigung gefunden hatten. Auch der städtebauliche Kontext sollte mehr Beachtung finden.

1970-1980

Aufgrund der guten politischen und wirtschaftlichen Lage konnte 1970 mit dem Bau des „Parque Central“ am südöstlichen Ende der Avenida Bolívar begonnen werden.

Alle acht Gebäude mit je einer Höhe von 127 Metern, 44 Geschossen und 317 Wohnungen wurden vom Ingenieur Enrique Delfino geplant. Vorgesehen war eine Mischnutzung:

Die untersten zehn Geschosse sollten in ihrer Nutzung frei bespielt werden können, die darüber liegenden Etagen waren für Wohnzwecke ausgewiesen. Weiters sollte auch das neue kulturelle Zentrum der Stadt in Form von verschiedenen Institutionen darin Platz finden, so etwa das Museo del Arte Contemporáneo, eröffnet 1974, oder das Museo de los Niños, eröffnet 1982.

Durch die Dichte und Komplexität dieser „Stadt in der Stadt“ sollte Vitalität und gleichzeitig ein neues Zentrum entstehen. Dank der autonomen Finanzierung und der Bereitstellung des Grundstücks (Center Simón Bolívar) konnte der Komplex bereits 1972 fertiggestellt werden.

Von 1979-1982 entstanden auf demselben Areal die „Torres del Parque Central“, 2 Bürotürme, geplant vom venezolanischen Architekten Daniel Fernández Shaw, mit einer Höhe von je 225 Meter und 59 Geschossen. Bis 2003 waren die beiden Türme die höchsten Gebäude Lateinamerikas.

Im Zuge dieser Bauarbeiten wurde auch die Avenida Bolívar zur Schnellstraße ausgebaut.

Beinahe zeitgleich, in den Jahren 1976-1983, entstand das „Teatro Teresa Carreño“, das zu einem späteren Zeitpunkt durch eine Brücke mit dem Komplex des „Parque Central“ verbunden wurde.

Nach der Fertigstellung des „Parque Central“ und der „Torres del Parque Central“ waren weitere Transformationen, diesmal nördlich der Avenida Bolívar, geplant. Diese Pläne des Architekten Castillo Pinto wurden jedoch aufgrund eines Regierungswechsels 1984 nicht umgesetzt.



[Teatro Teresa Carreño]



[Parque Central/Torre del Parque Central]

1979 wurde schließlich das IAU (Instituto de Arquitectura Urbana) gegründet mit der Intention, Architekten vermehrt in den Städtebau miteinzubeziehen.

Das IAU präsentierte auch einige Ideen für die Veränderung und Optimierung der Avenida Bolívar. So erstellten die Institutsmitglieder eine detaillierte Analyse dieses Gebiets, aufgrund derer sie eine Neuordnung des Zentrums mit neudefinierten Grenzen und verdichteter Bebauung forderten.

Der Geist von 1939 sollte in der Gegenwart Ausdruck finden. Solche Konzepte stießen jedoch nur auf Widerstand und Unmut.



1980-1990

Im Jahre 1983 begannen die Bauarbeiten für den „Palacio de Justicia“ nach den Plänen von Carlos Gómez de Llarena. Der Palacio war für das neue Gericht und die dafür notwendigen Verwaltungseinrichtungen vorgesehen.

Das Bauwerk war als Erweiterung für das bestehende Centro Bolívar gedacht. So sollte auch dieses Gebäude aus zwei Baukörpern bestehen, längs der Avenida Bolívar ausgerichtet und durch Brücken miteinander verbunden. Der sich dadurch ergebende Zwischenraum, der „Plaza de la Justicia“ war als Erholungsraum mit Park gedacht und sollte das Zentrum bedeutend aufwerten.

1992 wurde der südliche Baukörper fertiggestellt, 1993 der nördliche. Offiziell eröffnet wurde der Palacio de Justicia erst 2004. Er wurde jedoch nie zur Nutzung freigegeben, da die Finanzierung des Betriebes nicht gewährleistet war. Es folgten Überlegungen der Regierung, das Gericht an einem anderen Ort der Stadt zu platzieren. Diese Idee wurde aber aus Kostengründen sehr schnell wieder fallen gelassen.

Die Errichtung des Justizpalastes zerstörte letztendlich die Illusion, die Avenida Bolívar zu einem attraktiven, weil wenig bebauten und mit Grünflächen durchzogenen Boulevard zu transformieren.

Die ursprüngliche Idee Rotivals von 1939, den Beginn und das Ende der Achse durch einen Grünraum zu definieren, wurde schon durch den Bau der Siedlung El Silencio zunichte gemacht. Auch das 1983 fertiggestellte Theater Teresa Carreno ist als Bruch mit dieser Idee zu sehen. Durch die Situierung des Justizpalastes wurde sozusagen die letzte Möglichkeit, einen großflächigen Grünraum im Zentrum zu schaffen, zunichte gemacht.

1984 kam der Erlass der Regierung, die brach liegenden Flächen beidseits der Avenida Bolívar in öffentliche Freiräume zu verwandeln.

Das IAU präsentierte daraufhin einen Entwurf, in dem der Fokus der Planungen auf die Endpunkte der Avenida gelegt wurde.

Ziel dieses Entwurfes war es, die bestehenden Grünflächen aufzuwerten.

Außerdem forderte das IAU eine generelle Regelung für die Gestaltung öffentlicher Plätze und forderte die Regierung auf, das Areal endlich im Kontext zu sehen.

Jedoch beauftragte die Regierung die vier Architekten und Stadtplaner José Tomás Sanabria, Fruto Vivas, Antonio Cruz Fernández und Juan Andrés Vegas mit der Planung, unter der Auflage die Gestaltung zu Ehren des Arztes und ehemaligen Präsidenten von Venezuela von 1835 bis 1836, José María Vargas, vorzunehmen.

Der geplante „Gran Plaza Cívica“ über der Straßenkreuzung Avenida Fuerza Amadas und der Avenida Bolívar, östlich angrenzend an den Justizpalast, wurde nie umgesetzt.

Hingegen wurden plangemäß breite Gehsteige errichtet, die sich die ganze Avenida entlang bis zum Justizpalast zogen, gesäumt von Bäumen und Grünflächen. Rotivals Idee des Boulevards fand sich so doch noch verwirklicht.

Im Laufe der Jahre wurden etliche Gebäude entlang dieses „Paseo Vargas“ errichtet:

das Museum „Carlo Cruz Diez“ (Bauzeit 1989-1997), die Schule „Escuela de Artes Plásticas Cristobal Rojas“ (Bauzeit 1986-1992), entworfen vom Architekten Carlos Gómez de Llarena, und als letztes Projekt das Museum „Galería de Arte Nacional (GAN)“ (Bauzeit 2006-2009), ebenfalls von Llarena. Durch diesen Bau wurde die „cultivos organopónicos“, ein seit 2003 zur Agrarwirtschaft genutztes Areal, stark verkleinert.



[Palacio de Justicia]



[Cultivos Organopónicos]



[Areal GAN]

1990-2010

1991 kam es erneut zur Ausschreibung eines Wettbewerbes für die Reorganisation der Avenida Bolívar. Carlos Gómez de Llarena berief sich in seinem Entwurf einerseits auf die Pläne von 1939, die eine niedrige Bebauung entlang der Avenida vorsahen, die das Areal verdichten und strukturieren sollte. Auch wollte er den nicht umgesetzten „Gran Plaza Cívica“ verwirklicht sehen.

Doch auch dieser Masterplan blieb nur eine Vision.

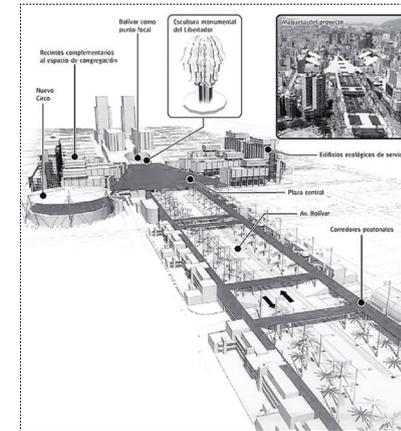
2008 wurden ein weiteres Mal Masterpläne diese Gebiet betreffend veröffentlicht.

Das von Hugo Chávez beauftragte „Instituto Metropolitano de Urbanismo“ präsentierte einen Entwurf, der als Fortführung der Idee eines „Gran Plaza Cívica“ einen repräsentativen „Plaza de la Revolución“ vorsah.

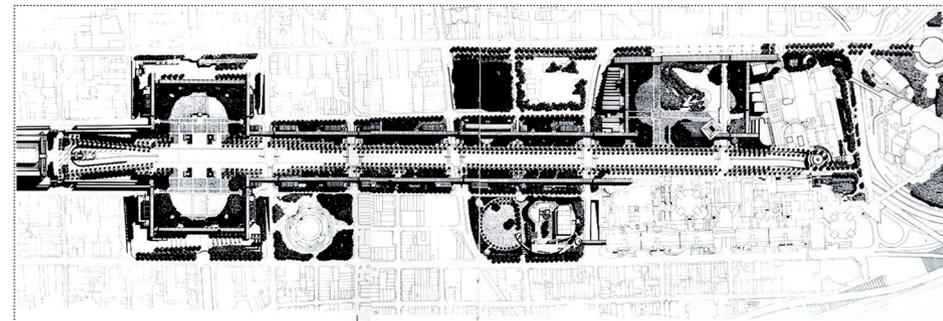
Die Avenida Bolívar sollte, wie auch schon in den Plänen von Llarena, bis zum Tunnel El Silencio unterirdisch ver-

laufen, um diesen monumentalen Platz oberhalb zu ermöglichen. Der Platz selbst sollte durch acht Gebäudekomplexe strukturiert werden, unterirdisch sollten Geschäfte, Parkplätze und ein Busterminal Platz finden.

Bis 2010 wurden auch diese Pläne nicht umgesetzt und das Areal ist nach wie vor Gegenstand zahlreicher Diskussionen und städtebaulicher Wettbewerbe.



[Entwurf IMU] Abb.32



[Entwurf Llarena] Abb.31



[Avenida Bolívar 1930] Abb.33



[Avenida Bolívar 1939] Abb.34



[Avenida Bolívar 1949] Abb.35



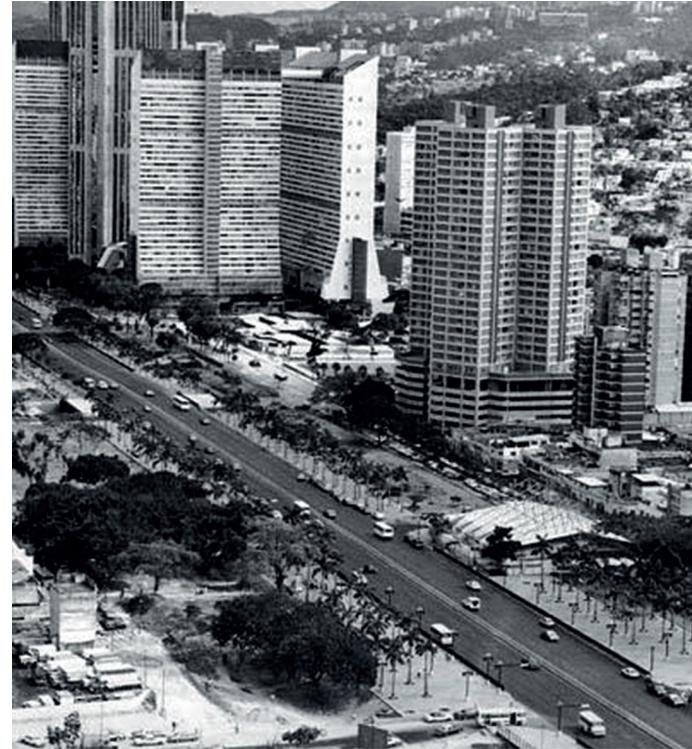
[Avenida Bolívar 1953] Abb.36



[Avenida Bolívar 1955] Abb.37



[Avenida Bolívar 1965] Abb.38



[Avenida Bolívar 1986] Abb.39



[Avenida Bolívar 2000] Abb.40

Zusatzseite2_Pläne

Zusatzseite2_Pläne

Monument und Verfall

Die Avenida Bolívar der Gegenwart

Die Erstellung des Plan Monumental bezeichnet den Beginn der bis heute andauernden Transformation der Avenida Bolívar und zeigt auch durch seine Namensgebung schon deutlich, in welche Richtung sich diese Umwandlung vollziehen sollte.

Die städtebaulichen Eingriffe der letzten 75 Jahre und deren Auswirkungen beruhen auf zwei wesentlichen Faktoren: Erstens wurde das Areal von Anfang an zum Symbol städtebaulicher Visionen. Jeder Architekt bzw. Stadtplaner wollte sein Verständnis für die Zukunft der Stadt in Form von Bauwerken verwirklicht sehen. Monumente als Zeichen für das Morgen sollten geschaffen werden. In allen Ansätzen war das Credo der Moderne zentrales Thema.

Der andere, nicht minder gewichtige Faktor basierte auf der Demonstration politischer Macht und deren Perspektiven.

„ Politische Macht wird oftmals mit dem Ort geradezu identifiziert, an dem sie ausgeübt wird.“²³

Ausgehend von der Idee Rotivals aus dem Jahre 1939, mit einer „Via Triunfal“ dem Befreiungskämpfer Simón Bolívar zu huldigen, vollzog sich die Wandlung der Avenida Bolívar immer mehr unter der Prämisse, Raum für politische Kundgebungen und Aufmärsche zu schaffen.

Den Höhepunkt erreichte dieses Bestreben unter der Regierung von Hugo Chávez. Die monumentale Achse, deren visuellen Endpunkt der Justizpalast markiert, eignete sich bestens, um seine Interessen und Ideen dem Volk zu präsentieren. Auch der von Chávez 2008 in Auftrag gegebene Entwurf der Ausformulierung eines „Placa de la Revolución“ entsprach diesen Bestrebungen.

„ Auch die [...] etablierten Regierungstypen präsentieren sich in verschiedenen räumlichen Formen [...] Bis hinein in die Architektur, die Größe und Form der Gebäude, die Art des verwendeten Baumaterials und ihren Standort lassen sich Bezüge zwischen den jeweiligen politischen Regimen und ihren räumlichen Repräsentationen erkennen.“²⁴

Doch die Avenida Bolívar wurde nicht nur zur Machtdemonstration, sondern auch als Zeichen für technischen Fortschritt, der das Ankommen der

Moderne in Venezuela symbolisieren sollte, benutzt. In Folge dessen wurden in diesem Areal einige ehrgeizige Projekte verwirklicht, um dieser Vision in Form von gigantischen Gebäudekomplexen Ausdruck zu verleihen.

²³ Schroer, Markus, Räume, Orte, Grenzen, Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raums, Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main 2006, 185.

²⁴ Ebda., 185.

Was ist nun die Folge dieser Faktoren? Wohin hat sich die Avenida Bolívar entwickelt und welchen Einfluss haben die vollzogenen Transformationen auf die heutige Bevölkerung?

Die Zeit wurde der „Stadt der Zukunft“ zum Verhängnis. Viel zu schnell wurde die Zukunft zur Vergangenheit. Mit dieser raschen Vergänglichkeit hatte niemand gerechnet.

Die heutige Avenida Bolívar verwittert und verfällt zusehends und legt Zeugnis ab von der Zeitlichkeit des einstigen „Modern Dream“.

Als glamouröser Boulevard gedacht, der abseits der Autos zum Flanieren einladen sollte, wird das Areal neben dem Straßenzug heute von Schmutz, Lärm und Kriminalität dominiert und ist daher nicht mehr zu begehren. Die Reduktion der städtebaulichen Eingriffe auf den Maßstab des Autos verweigert den Bewohnern von heute das Erleben und Benützen dieses Stadtraums zu Fuß. Dies hat nachhaltige Auswirkungen auf deren räumliche Kommunikation, da die Avenida als Trennelement fungiert und den Stadtteil so nicht nur räumlich spaltet. Die an der Avenida situierten Kulturinstitutionen, einst zur Aufwertung des

Zentrums bestimmt, sind fußläufig kaum zu erreichen und aufgrund ihres Umfeldes kein attraktives Ausflugsziel.

Auch der „Parque Central“, einst unter der Prämisse „Stadt in der Stadt“ als Antwort auf die Suche nach neuen Bautypologien gepriesen, konnte der Vergänglichkeit nicht entkommen. Geschäftsflächen stehen leer und sind von Vandalismus gezeichnet, die Substanz der Gebäude löst sich langsam aber beständig auf, die Wohnungen wurden aufgrund dieser Entwicklung immer günstiger und dienen heute hauptsächlich Menschen der untersten Einkommenschicht als Unterkunft, was sich wiederum auf den Allgemeinzustand dieses Komplexes niederschlägt. Inzwischen wird das Areal des Parque Central vom Militär überwacht, um der hohen Kriminalität und dem Vandalismus Einhalt zu gebieten.

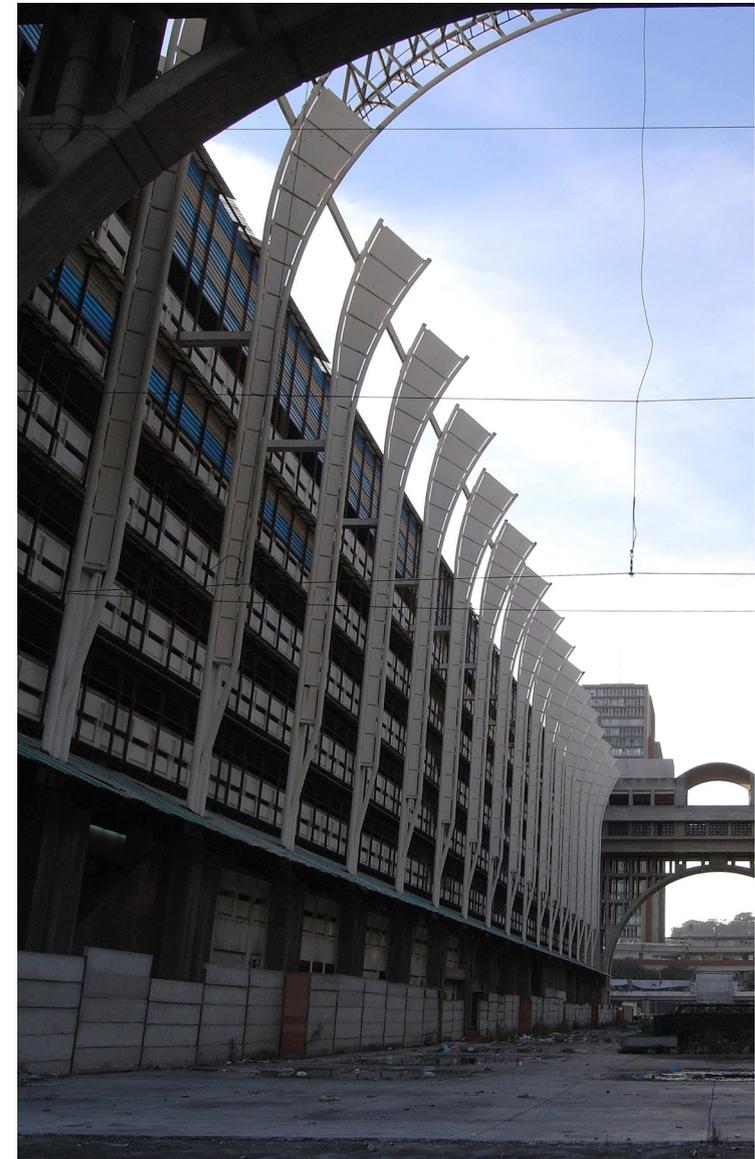
Im Jahr 2004 brach im Ost-Turm, in dem hauptsächlich Verwaltungsbüros der Regierung untergebracht waren, Feuer aus. Der Turm brannte aufgrund fehlender Brandmeldesysteme und dem Nicht-Eingreifen der Feuerwehr fast völlig aus. Bis heute wurde der Schaden nicht behoben.

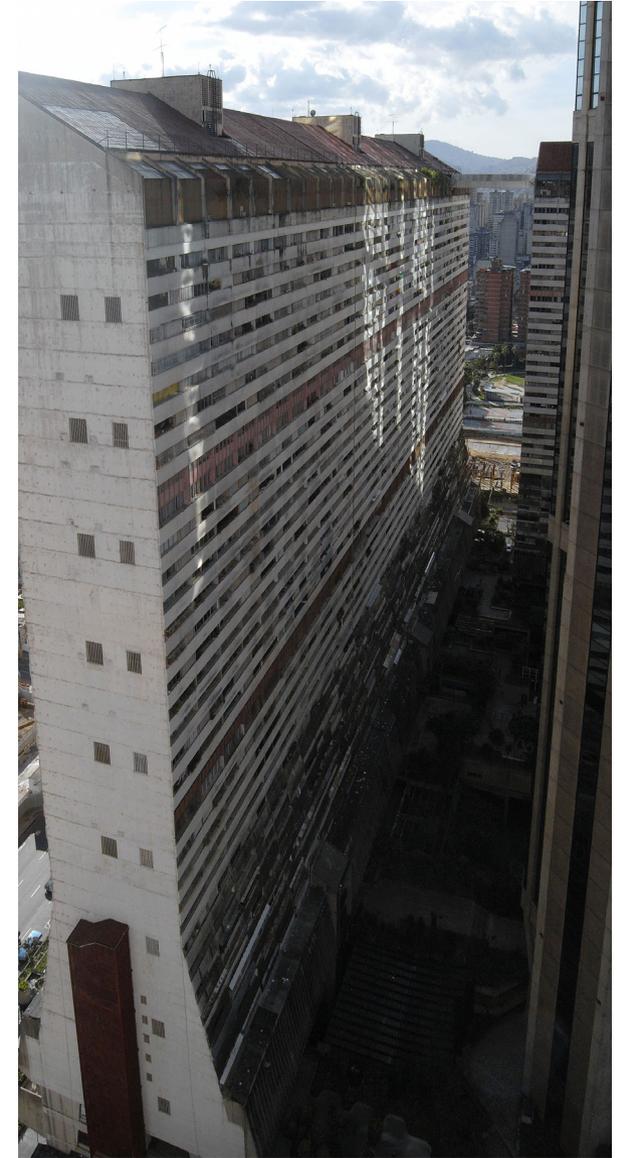
Als ein weiteres Objekt des Verfalls kann der nie zur Benutzung freigegebene Justizpalast gesehen werden. Das monumentale, in mehreren Etappen fertiggestellte Gebäude nahm der Stadt die letzte Möglichkeit, verkehrsfreien Erholungsraum im Zentrum zu schaffen, und präsentiert sich heute als zusätzliche Ruine.

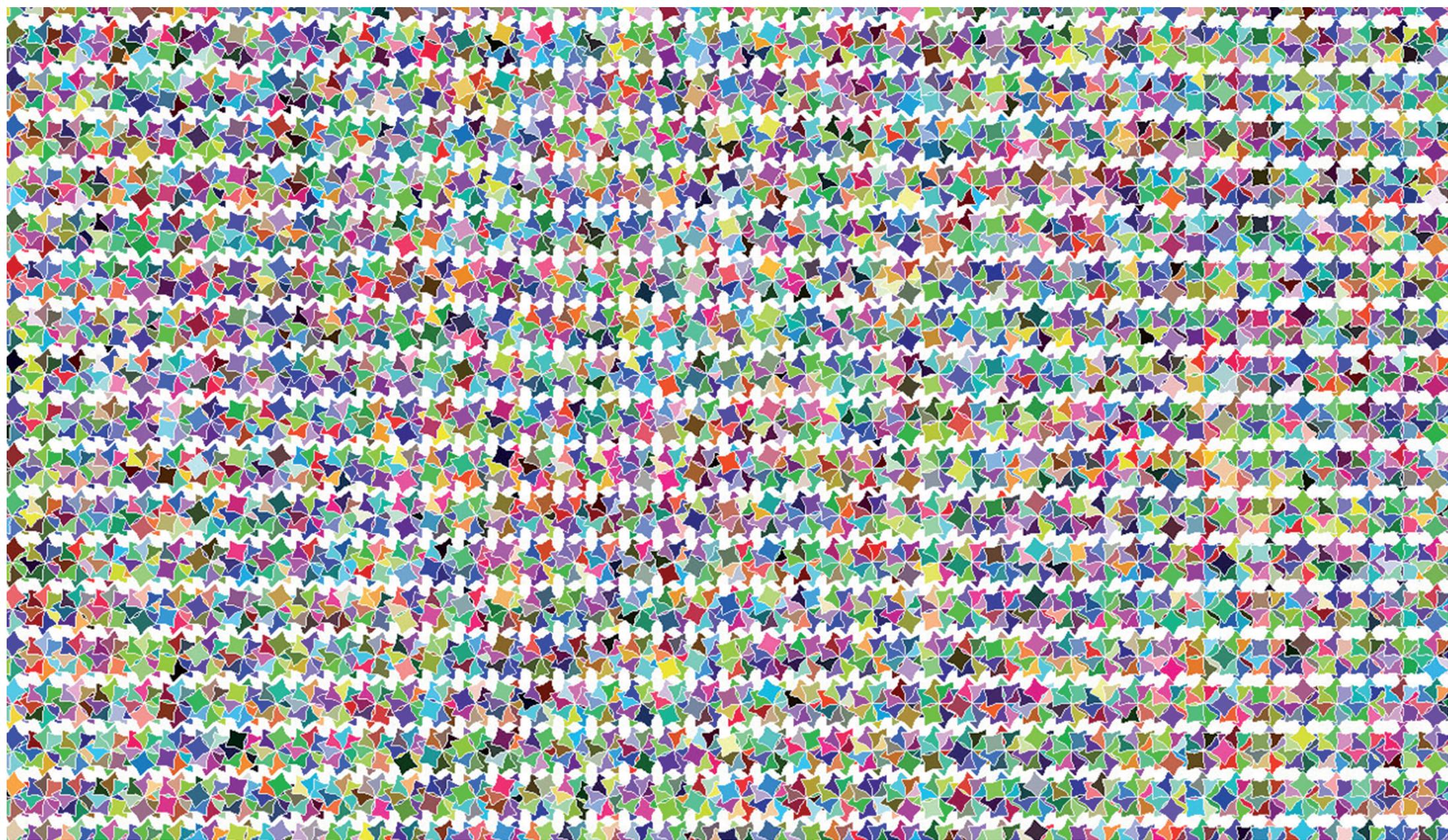
Außerdem erfüllte er nie die groß propagierte Idee, diesen Bereich in eine urbane Begegnungszone zu transformieren.



Abb.41







>> PROJEKT

[zoom 04] - [Resultat]



[zoom 04] PLANUNGS AREAL

Ziel dieser Arbeit ist es, durch eine städtebauliche Intervention das Gebiet der Avenida Bolívar funktional, sozial und urban aufzuwerten und somit das einstige Zentrum der Stadt zu „reaktivieren“.

Der innerstädtische Bereich, der hohes Potenzial für eine urbane Transformation besitzt, soll zu einem neuen Knotenpunkt des städtischen Lebens werden, mit der Intention, qualitativ hochwertigen Lebensraum für die Bewohner zu schaffen.



Analyse

Lage des Planungsareals

Das Planungsareal umfasst das Gebiet der Avenida Bolívar im einstigen Zentrum der Stadt. Wie im vorhergehenden Kapitel analysiert, war dieser Bereich seit dem 20. Jahrhundert Mittelpunkt zahlreicher städtebaulicher Masterpläne und daraus folgender Transformationen. Das Resultat der über Jahrzehnte vollzogenen Wandlung ist aber nur bedingt als positiv zu werten.

Ursprünglich als imposanter Boulevard gedacht, als eine Art südamerikanische Variante von „Unter den Linden“, wurde die Avenida Bolívar jedoch mehr und mehr vom motorisierten Verkehr eingenommen und präsentiert sich heute als Stadtautobahn, die das Stadtgefüge regelrecht zerschneidet.

Diese Transformation hat nicht nur bedeutende räumliche Folgen, sondern hat auch großen Einfluss auf das sozialräumliche Verhalten der Einwohner und auf die funktionale

Struktur dieses Stadtteils.

Die Monumentalität dieser Ost-West-Achse, die eine Länge von knapp 2,5km aufweist, wird durch die Situierung des Justizpalastes und die unbebauten Flächen, die den Straßenzug beidseitig flankieren, noch zusätzlich unterstrichen.

Durch das stetig wachsende Verkehrsaufkommen und die damit verbundene Entwicklung der Avenida zur Hauptverkehrsachse als sechsspürigen Schnellstraße wurde diese zu einem Trennelement, das den betroffenen Stadtteil in einen Nord- und einen Südteil spaltet und fußläufig beinahe nicht mehr zu überwinden ist.

Nördlich der Avenida befindet sich das historische Zentrum mit den noch erhaltenen kolonialen Gebäuden, die hauptsächlich Verwaltung und Regierung zugeordnet sind und sich um die Plaza Mayor, den einstigen Hauptplatz der Stadt, anordnen.

Grundsätzlich zeichnen sich der Norden, bis auf den kolonialen Stadtkern, und das südwestliche Gebiet durch eine hohe Bebauungsdichte aus, wohingegen das Areal südöstlich der Avenida von einer verhältnismäßig geringen, jedoch homogenen Bebauungsdichte geprägt ist,

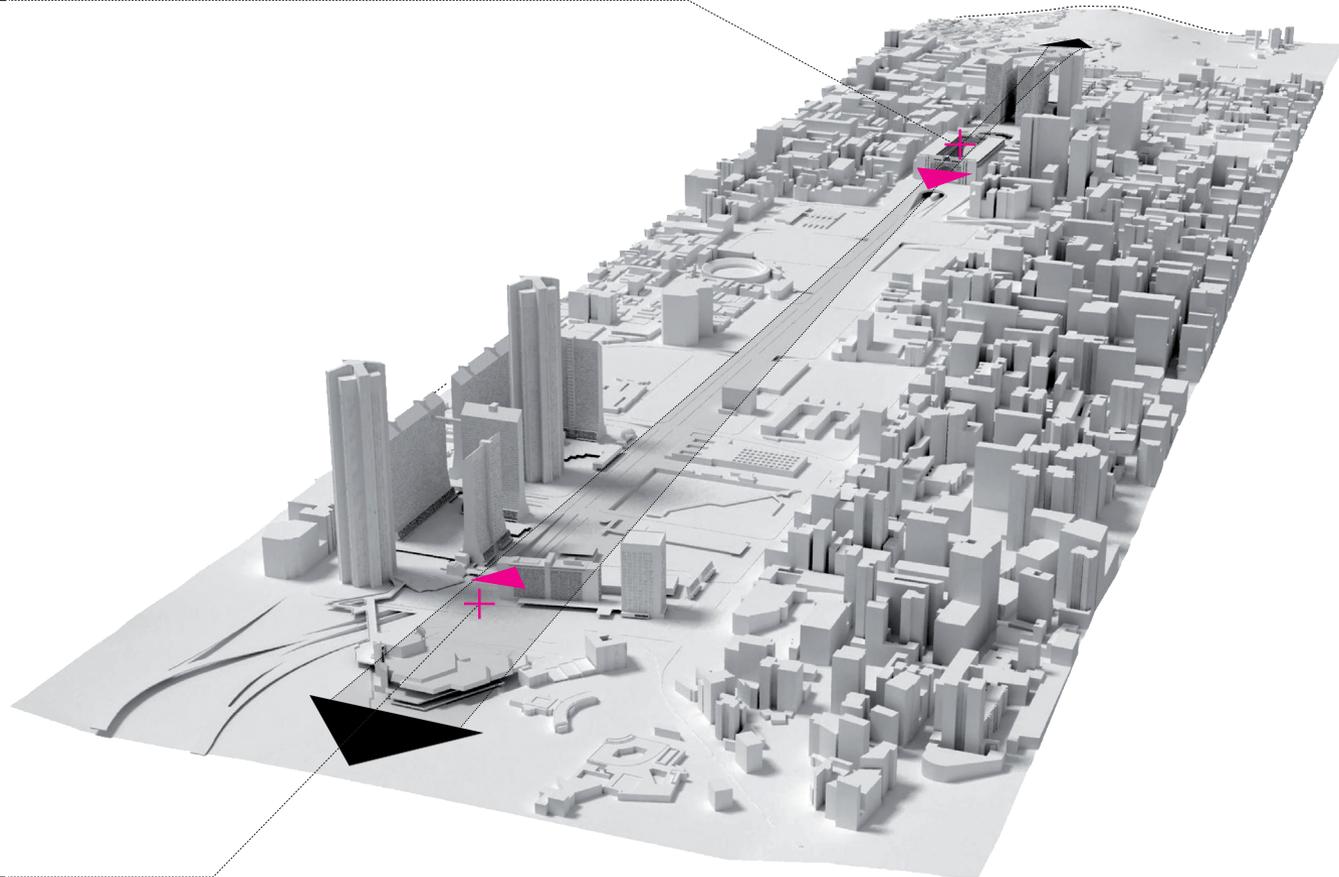
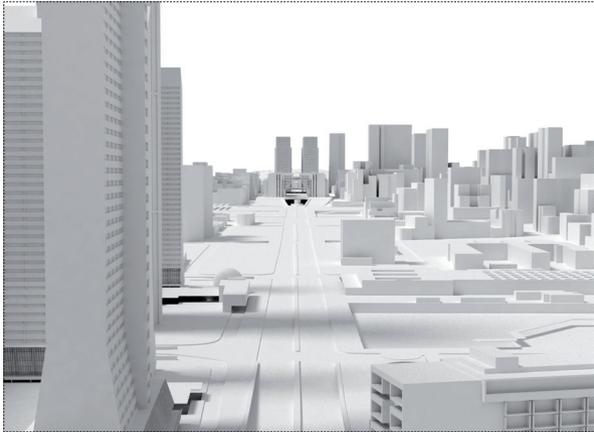
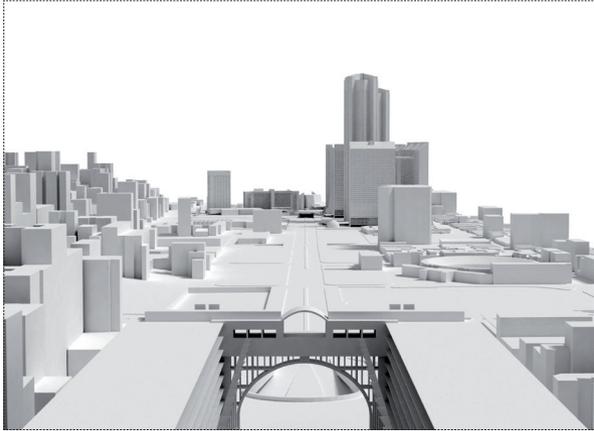
mit Ausnahme des Gebäudekomplexes Parque Central.

Das westliche Ende der Achse wird vom Stadtberg El Calvario definiert, der heute als öffentlicher Grünraum keine Bedeutung mehr besitzt; im Osten wird die Avenida unterirdisch weitergeführt und dient als Zubringer zur angrenzenden Stadtautobahn Francisco Fajardo.

Visuell endet die Achse im Osten im Park Los Caobos, in dem einige der wichtigsten Museen der Stadt liegen.

In Bezug auf den Gesamttraum Caracas stellt das Gebiet um die Avenida Bolívar eine Ausnahme dar: Das Areal liegt im Zentrum der Stadt, ist an den öffentlichen Verkehr gut angebunden, ist aber dennoch weitgehend unbebaut.

Diese gut erschlossenen Freiflächen bieten somit eine Vielzahl an Möglichkeiten, den Stadtraum strukturell und funktional zu verdichten und aufzuwerten, stellen aber gleichzeitig die Anforderung, den durch zahlreiche städtebauliche Eingriffe hervorgerufenen Riss in der Stadtstruktur zu schließen.





+ Achse_ WEST > OST +

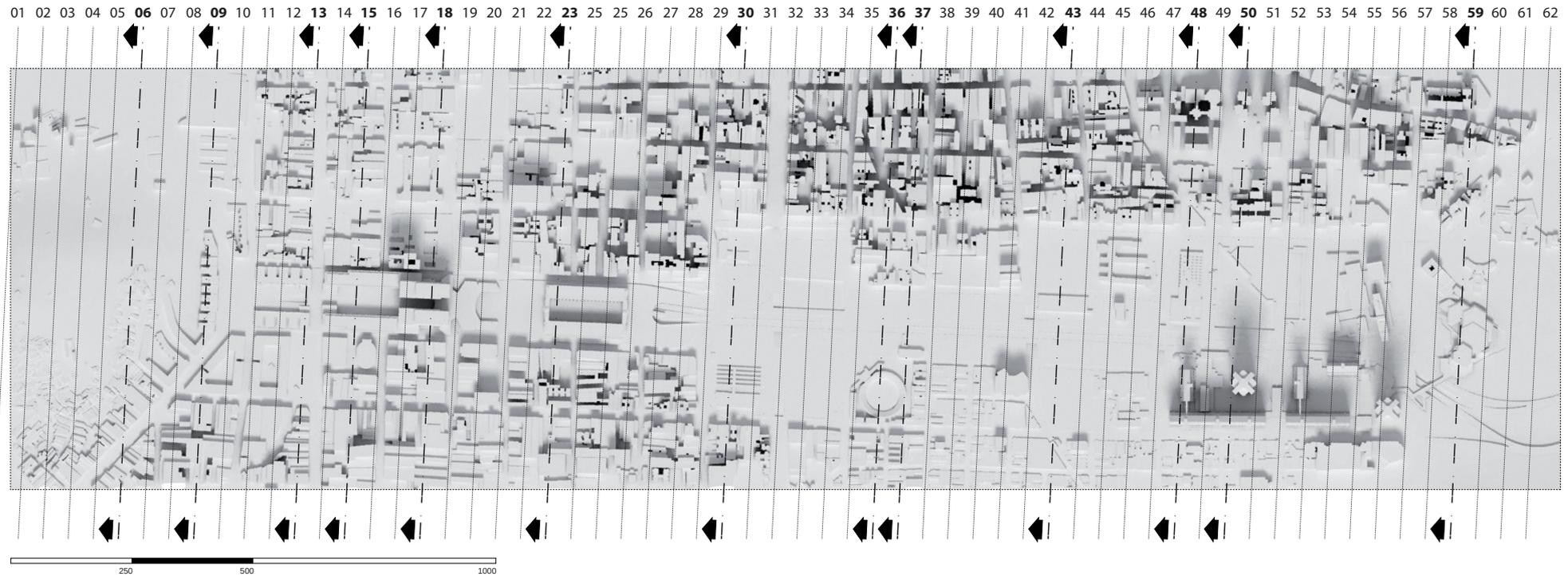


+ Achse_ OST > WEST +

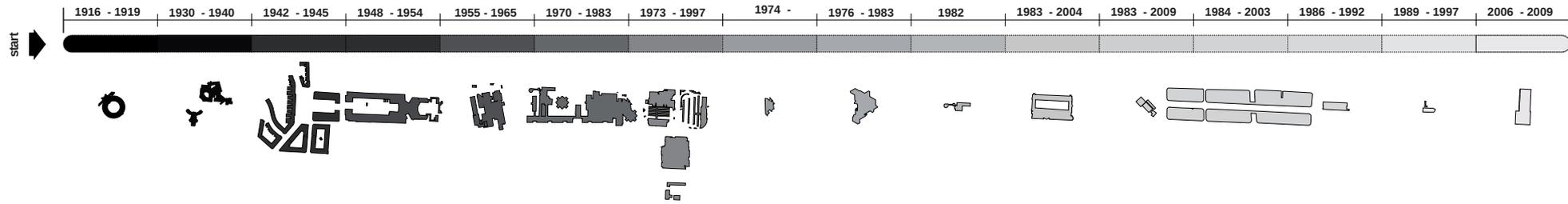
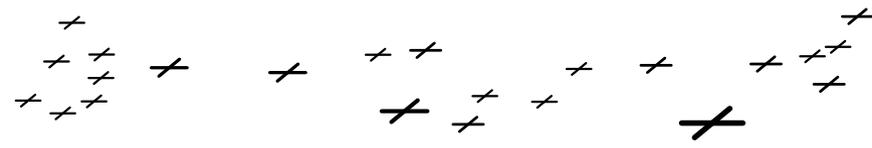
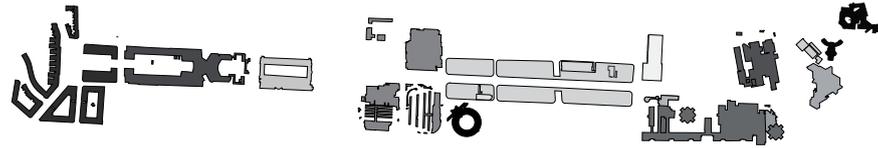
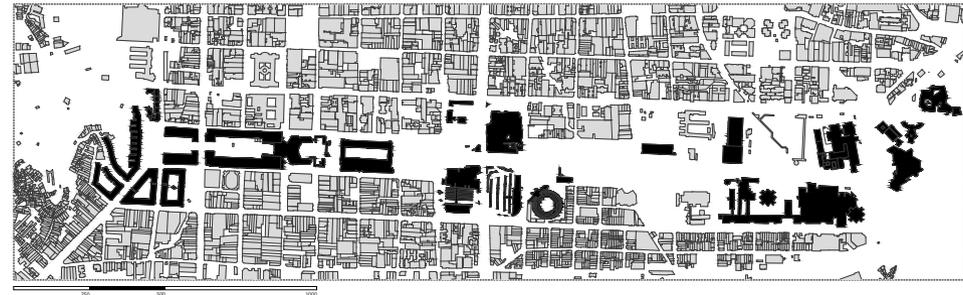
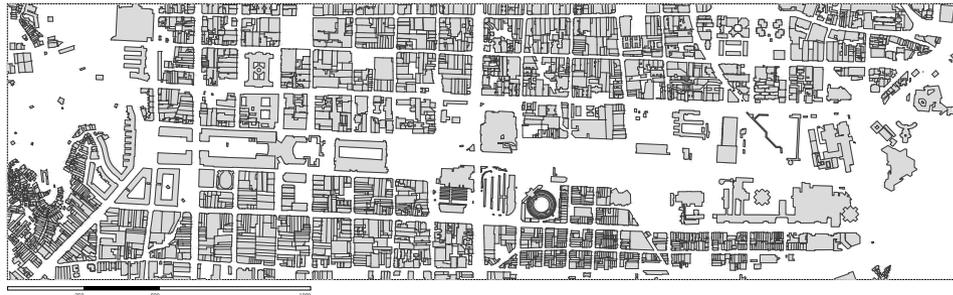


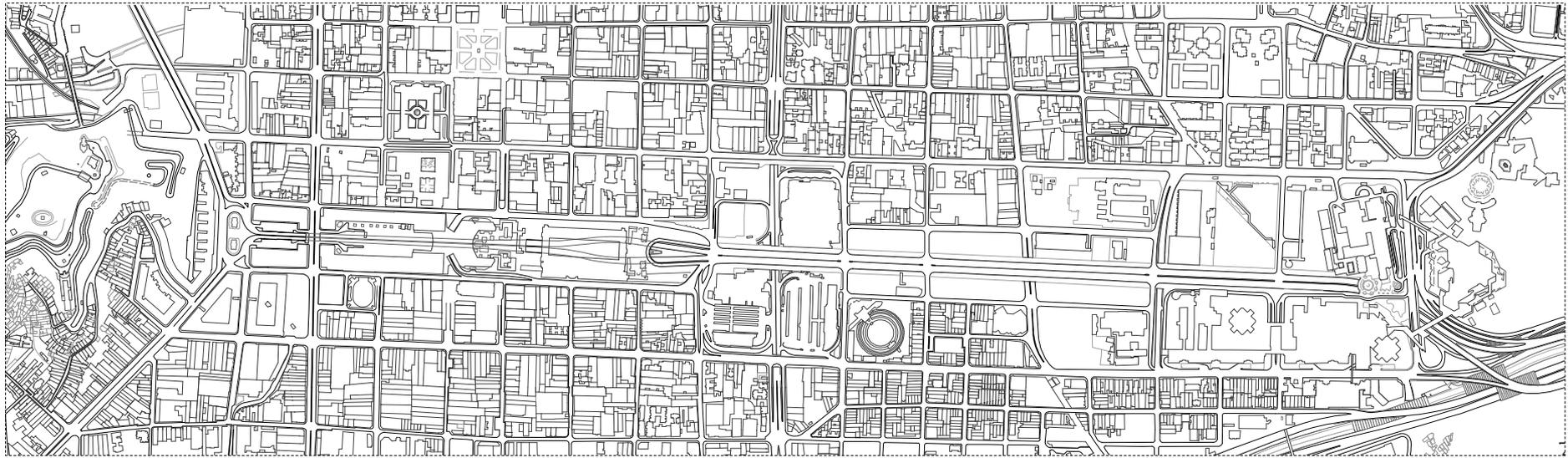






Zusatzseite3_Schnitte





250 500 1000

Funktion/Defizite

Wie schon erwähnt, wird das Gebiet nördlich sowie südlich der Avenida Bolívar von zwei wesentlichen Faktoren beeinflusst.

Einerseits stellt die Avenida Bolívar ein massives Trennelement dar, in räumlicher wie auch in funktionaler Hinsicht, andererseits bewirken die unbebauten Flächen zu beiden Seiten des Straßenzugs, deren ursprüngliche Bestimmung aufgrund der massiven Verkehrsbelastung verloren ging, eine zusätzliche Degenerierung. Sie bieten keinerlei Anreiz zur öffentlichen Nutzung.

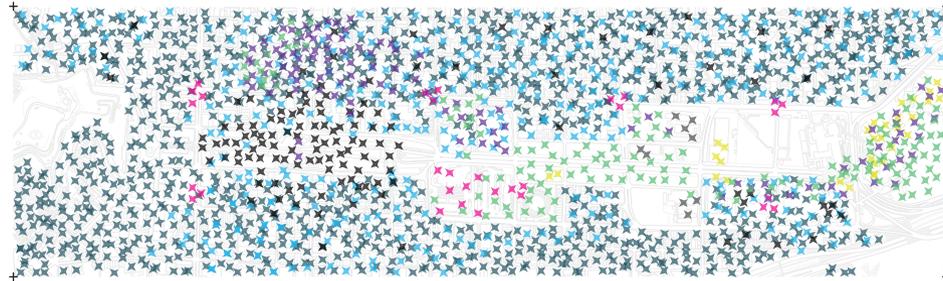
Durch diese zwei Faktoren verliert dieser Stadtraum signifikant an Qualität, was dazu führt, dass sich das soziale und kulturelle Leben der Bewohner dieses Quartiers in andere Stadtteile verlagert. Dies verstärkt die fehlende Urbanität des Gebiets und trägt zu ihrer geringen Attraktivität bei.

Die Urbanität eines Ortes steht meiner Ansicht nach im Zusammenhang mit der Dichte bzw. Schichtung an vorhandenen Funktionen; Desto Kompakter Funktionen verteilt sind, bzw. umso mehr Über-

lagerungen es gibt, umso höher ist das Potenzial für eine differenzierte Nutzung eines Areals.

Differenzierte Nutzungsmöglichkeiten erhöhen die Attraktivität eines Areals und folglich werden mehr Menschen diesen Stadtteil frequentieren; die wiederum mit ihrem „Benutzen“ von Stadtraum die Atmosphäre des Ortes entscheidend prägen.

Obwohl es im Zentrum der Stadt liegt und die nötige Infrastruktur besitzt, weist das Planungsareal eine sehr reduzierte und inkohärente Struktur der Funktionslayer auf und besitzt somit wenig Potential diesen Stadtraum zu nutzen. Aktuell verzeichnen nur zwei Bereiche in diesem Gebiet höhere Aktivität: der Bereich des Parque Central am süd-östlichen Ende der Avenida Bolívar und der Bereich um die Metrostation La Hoyada, wo sich ein informeller Markt befindet.



[Überlagerung der Funktionslayer]



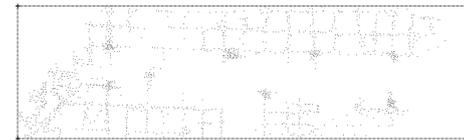
[Fluktuation_Fußgängerströme]



[Layer Bildung]



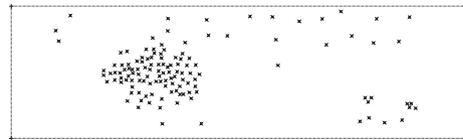
[Layer öffentlicher Raum]



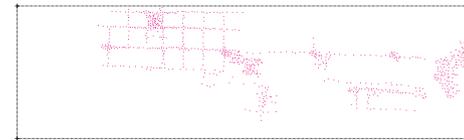
[Fluktuation Wohnen]



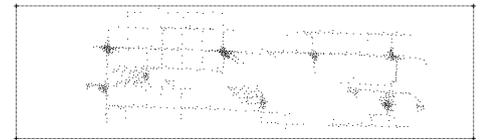
[Layer Transport]



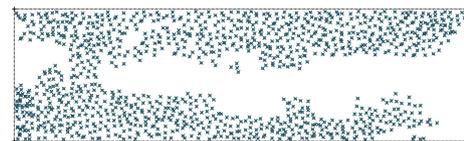
[Layer Büro]



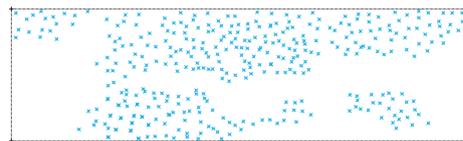
[Fluktuation Freizeit]



[Fluktuation Arbeit]



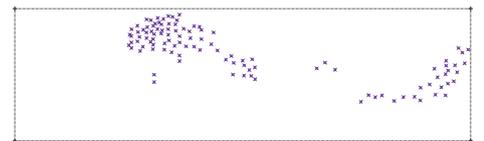
[Layer Wohnen]



[Layer Handel]



[Layer Kultur]

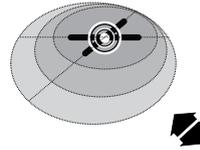


[Layer öffentliches Leben]

Potenziale

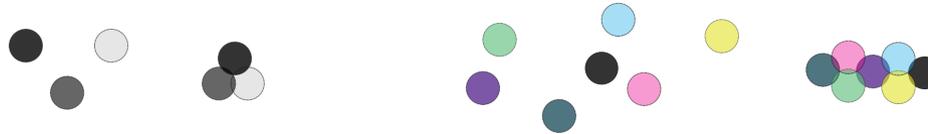
Lage

Durch die Lage, nahe am historischen Zentrum der Stadt, bietet das Gebiet um die Avenida Bolivar die Möglichkeit, zu einem Ort des urbanen Lebens zu werden.



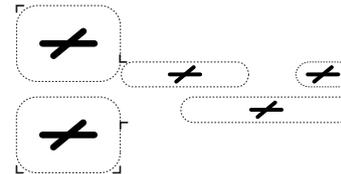
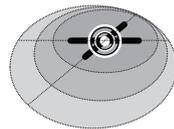
Layerdichte

Die sehr reduzierte und inkohärente Layerstruktur regt zu einer Verdichtung beziehungsweise Überlagerung an, was die Möglichkeiten bezüglich der Nutzung dieses Gebiets steigert.



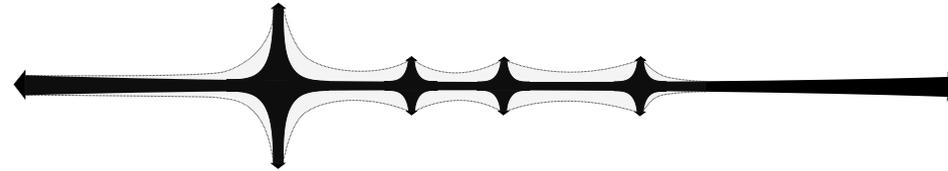
Freiflächen

Die teils gänzlich un bebauten Flächen nördlich und südlich der Avenida Bolivar schaffen eine Vielzahl an Optionen, diesen Bereich funktional, sozial und urban zu transformieren und aufzuwerten.



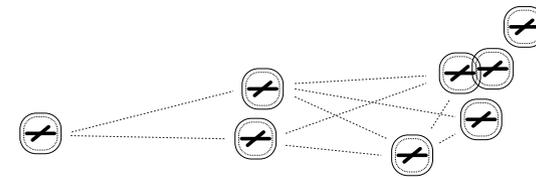
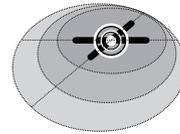
Avenida Bolívar

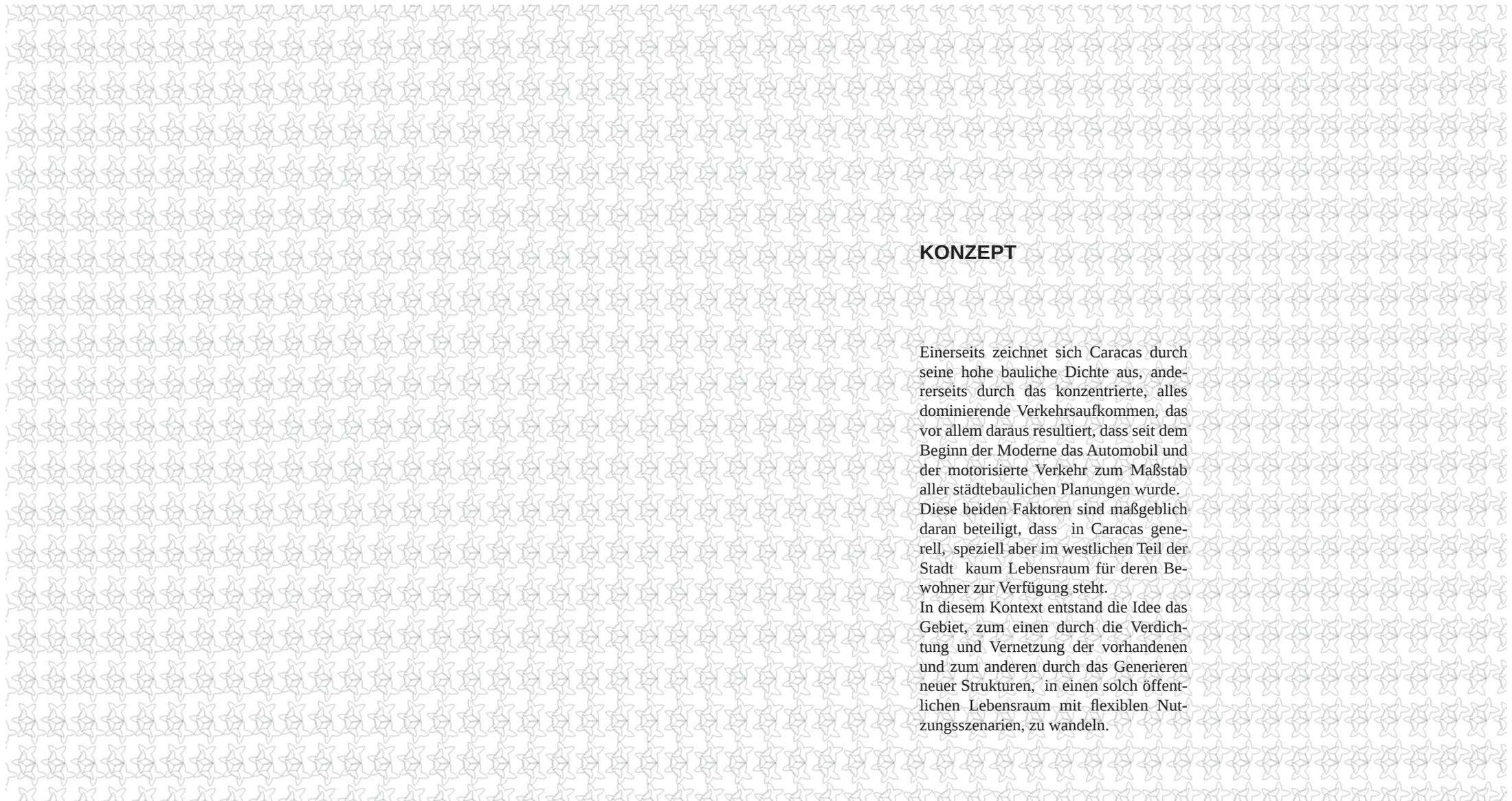
Die Avenida Bolívar stellt derzeit ein Trennelement dar, hat aber das Potenzial, durch gezielte Transformation zu einem Element der Verbindung zu werden, das den „Riss“ im Stadtgefüge schließt und eine neue Beziehung zwischen den gespaltenen Teilen ermöglicht.



Kultureinrichtungen

Die in diesem Teil der Stadt lokalisierten Kultureinrichtungen tragen zur Aufwertung dieses Gebiets wesentlich bei und haben durch Einbindung in ein funktionales Gesamtkonzept das Potenzial, zum Anziehungspunkt für große Teile der Bevölkerung zu werden.





KONZEPT

Einerseits zeichnet sich Caracas durch seine hohe bauliche Dichte aus, andererseits durch das konzentrierte, alles dominierende Verkehrsaufkommen, das vor allem daraus resultiert, dass seit dem Beginn der Moderne das Automobil und der motorisierte Verkehr zum Maßstab aller städtebaulichen Planungen wurde. Diese beiden Faktoren sind maßgeblich daran beteiligt, dass in Caracas generell, speziell aber im westlichen Teil der Stadt kaum Lebensraum für deren Bewohner zur Verfügung steht. In diesem Kontext entstand die Idee das Gebiet, zum einen durch die Verdichtung und Vernetzung der vorhandenen und zum anderen durch das Generieren neuer Strukturen, in einen solch öffentlichen Lebensraum mit flexiblen Nutzungsszenarien, zu wandeln.

Parameter

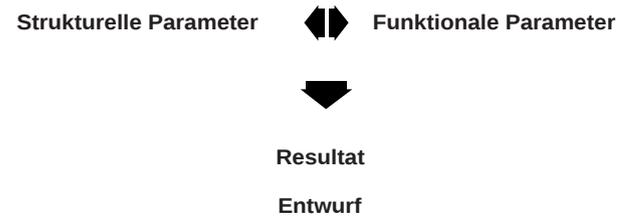
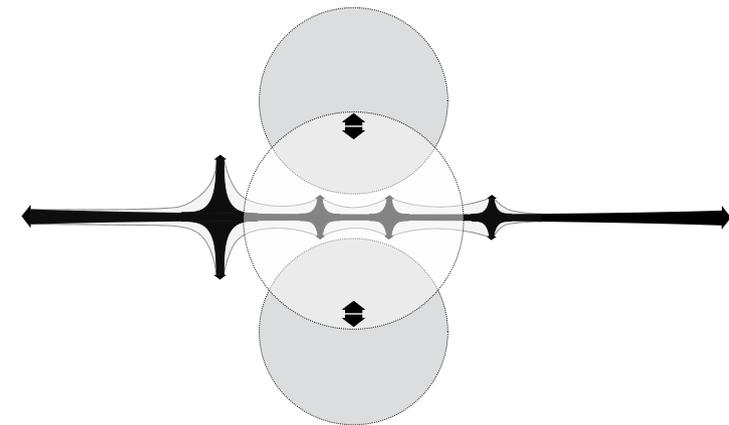
Definition

Durch die Definition struktureller und funktionaler Parameter, die aus den zuvor analysierten Defiziten und Potenzialen hervorgehen und die in enger Wechselwirkung miteinander stehen, wird im Anschluss ein städtebauliches Konzept erstellt.

Strukturelle Parameter

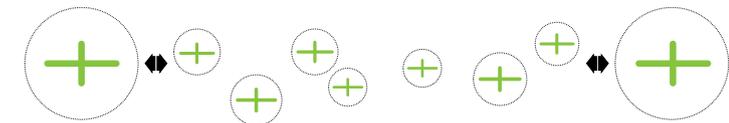
Trennelement

Die Funktion der Avenida Bolívar als Trennelement soll durch neu geschaffener Verbindungen und durch Zuweisung neuer Funktionen aufgehoben und die geteilten Stadtbereiche auf beiden Seiten zu einem homogenen Stadtraum verbunden werden.



Grünraum

Die ursprüngliche Idee, die Grünräume am östlichen und westlichen Ende der Avenida Bolívar miteinander zu verknüpfen, soll aufgegriffen und visuell und funktional neu interpretiert werden.

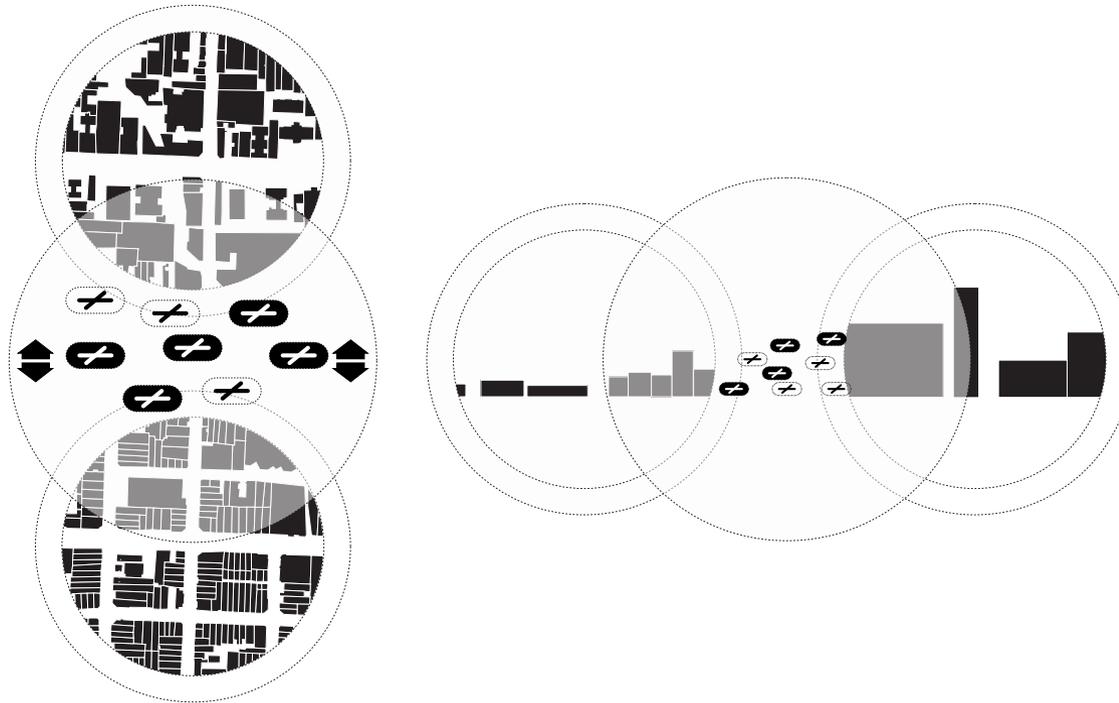


Verdichtung

Ziel ist es, den Bereich der Avenida Bolívar strukturell und auch funktional zu verdichten. Der „Riss“ im Stadtgefüge, den die Avenida derzeit darstellt, soll geschlossen und gleichzeitig eine neue, interessante Nord-Süd-Beziehung und Raum für Wohnen, Erholung und Freizeit geschaffen werden.

Kontext

Der städtebauliche Kontext, also die vorhandenen städtebaulichen Muster, speziell jene die im Norden und Süden an die Avenida Bolívar grenzen, sind für die Entwicklung und Gestaltung der strukturellen Verdichtung ausschlaggebend, da die neue Struktur als urbanes Bindeglied zwischen diesen Bereichen dienen soll.



Funktionale Parameter

Mensch

Ziel ist es, durch die Lösung der Verkehrsproblematik und durch das Generieren neuer Strukturen qualitativ hochwertigen und attraktiven Lebensraum für die Bewohner Caracas' zu schaffen.

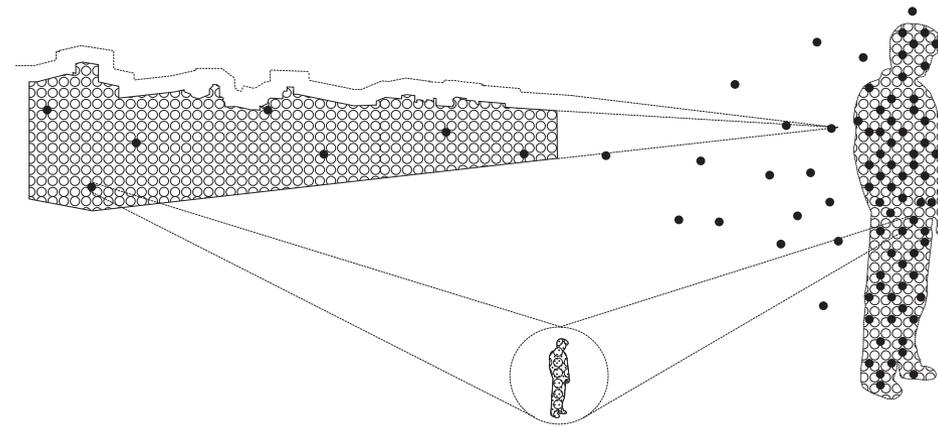
Das Gebiet der Avenida Bolívar wurde, wie schon erwähnt, nach und nach vom motorisierten Verkehr eingenommen, bis jegliche Lebensqualität unter der Dominanz des Verkehrs verloren ging. Heute ist das Gebiet aufgrund der Folgen dieser Entwicklung nicht mehr zu „begehen“ und verlor so seine einstige Funktion.

Im Rahmen des hier erarbeiteten Konzeptes soll der Mensch als (Be)nutzer von Raum wieder in den Fokus rücken. Es soll Möglichkeitsraum geschaffen werden, der erst durch das Agieren der Benutzer, also durch deren unterschiedliche Aktionen und Handlungsmuster, zu einem Raum unterschiedlicher Qualitäten wird.

„Die Spiele der Schritte sind Gestaltungen von Räumen. Sie weben die Grundstruktur von Orten.“²⁵

„Der Raum ist ein Geflecht von beweglichen Elementen. Er ist gewissermaßen von der Gesamtheit der Bewegungen erfüllt, die sich in ihm entfalten. Er ist also ein Resultat von Aktivitäten, die ihm eine Richtung geben, ihn verzeitlichen [...]“²⁶

Die Aktion ist immer als Reaktion auf bereitgestellte Strukturen zu verstehen; somit spielt die Gestaltung dieser Strukturen eine große Rolle.



²⁵ De Certeau, Michel, Kunst des Handelns, Merve Verlag Berlin 1988, 188.

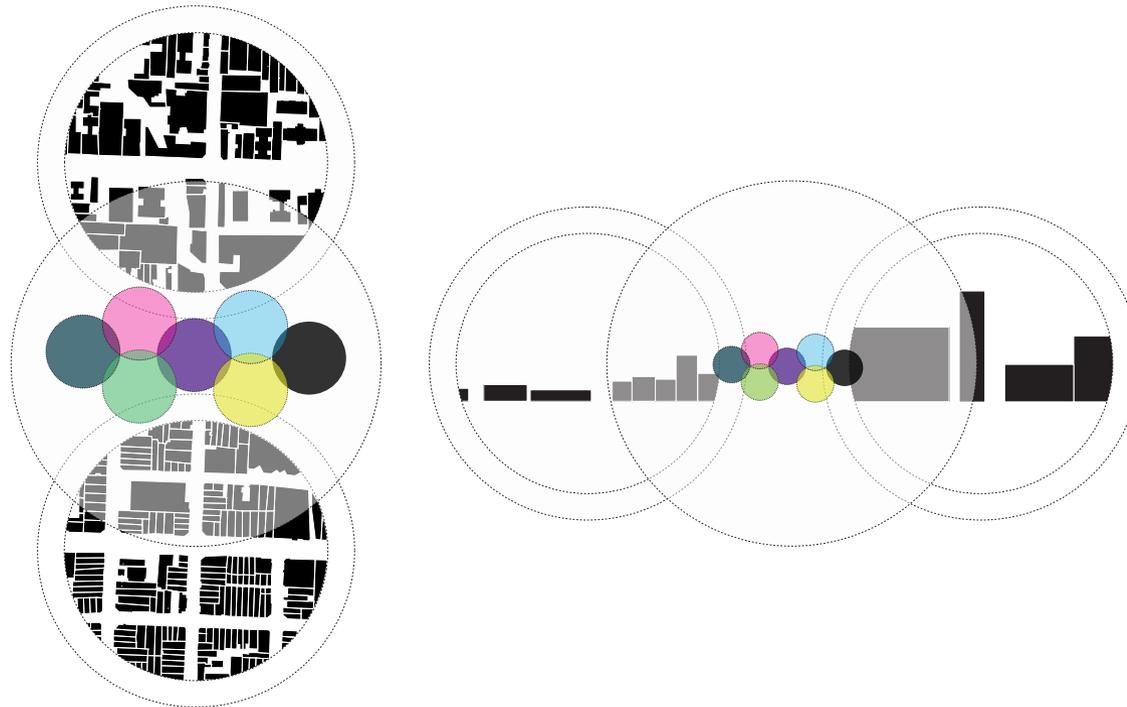
²⁶ Ebd., 218.

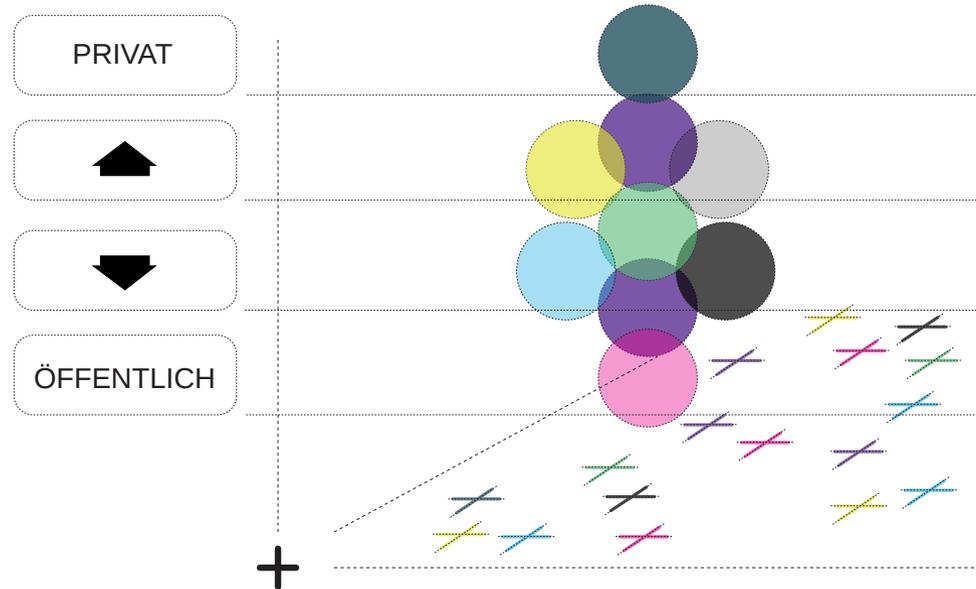
Verdichtung der Layer

Durch die Komprimierung und Vernetzung existierender und durch die Generierung neuer Funktionen sollen zahlreiche Potenziale hinsichtlich Raum und Funktion das Gebiet in einen urbanen Knotenpunkt transformieren.

Ziel ist es, damit der Degeneration des Areals entgegenzuwirken und das einstige Zentrum wieder in den Fokus zu rücken.

Nach der Analyse der aktuellen Funktion und Nutzung des Gebiets und der Feststellung grundlegender Anforderungen an mögliche neue Funktionen wird das Planungsgebiet mit einem horizontalen Layer (x/y) und vertikalen (z) Layern belegt.





Der horizontale Layer bestimmt die Position oder die Kombination der Funktionen, während die vertikalen Layer den Grad der Öffentlichkeit wiedergeben.

Durch die Schichtung und Überlagerung dieser Layer ergibt sich eine Struktur, die sich einerseits auf den bestehenden funktionalen Kontext bezieht und andererseits den neu definierten Anforderungen entspricht. Durch die Synthese der strukturellen und funktionalen Parameter soll Architektur entstehen, die diesen ungenutzten und größtenteils unbebauten Raum in eine urbane Schnittstelle mit mannigfaltigen Qualitäten und Potenzialen transformiert.



ENTWURF

Das Endresultat des Entwurfs beruht auf zwei grundlegenden Ansätzen.

Einerseits die Transformation der Avenida Bolívar von einem trennenden in ein verbindendes Element, von einer Schnellstraße zu einem urbanen Bindeglied, das eine neuartige Verknüpfung der umliegenden Stadtbereiche ermöglicht und neue Funktionen fokussiert und zulässt.

Andererseits die strukturelle wie funktionale Verdichtung der brachliegenden bzw. ungenützten Flächen, mit der Intention diesen „Leerraum“ in „Lebensraum“ für die Bewohner zu verwandeln.

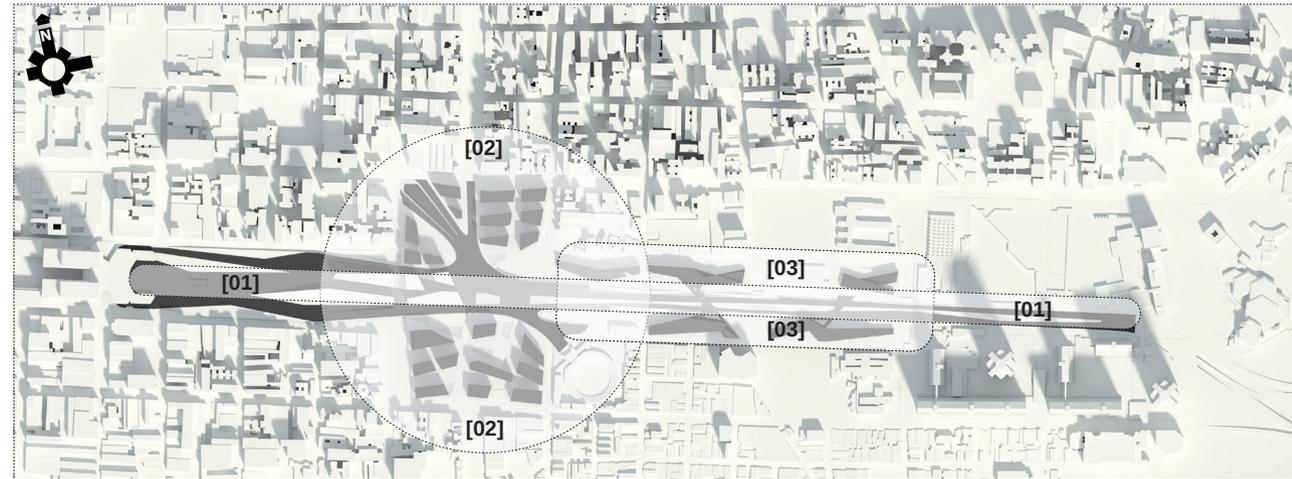
Synthese der Parameter

Architektonische Struktur

Das gesamte Bebauungsareal wird in drei Teilbereiche unterteilt, die zwar in unmittelbarem Kontext stehen, aber für ein besseres Verständnis nacheinander abgehandelt werden.

[00]

In einem ersten Schritt wird der Justizpalast, bis heute gesperrt und jeglicher Funktion entzogen, entfernt. Dies ist einerseits als politisches Statement zu sehen und geschieht andererseits, um so die Monumentalität der Achse Avenida Bolivar abzuschwächen und gleichzeitig Raum für Neues zu schaffen.



[01] Bereich Avenida Bolívar

Die Transformation der Avenida Bolívar beruht auf der grundsätzlichen Idee, den Raum, den derzeit der motorisierte Verkehr einnimmt, in einen öffentlichen, jedoch verkehrsfreien Raum zu wandeln und dadurch das Trennelement, das die Avenida darstellt, aufzulösen.

Eine gänzliche Absenkung unter das +/-00-Niveau der Schnellstraße hätte zwar Vorteile bezüglich der Bebauung dieses Areals geboten, war aber aufgrund zweier Faktoren nicht möglich: Zum einen kreuzen zahlreiche Verkehrsachsen die Avenida Bolívar, so müsste im Falle einer Absenkung das gesamte Verkehrsnetz im Innenstadtbereich neu geplant werden. Zum anderen muss die Möglichkeit des Zu- und Ausstiegs der Busverbindungen erhalten bleiben.

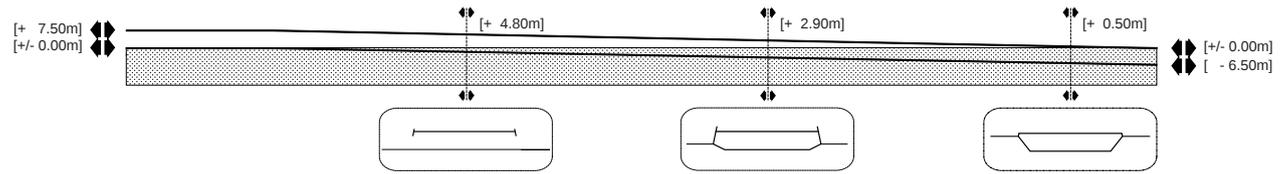
Als Lösung empfiehlt sich die teilweise Absenkung des Straßenzugs. Im Osten wird die Avenida, die in diesem Bereich schon auf einem Niveau von -4,5 m liegt, um weitere 2,5 m abgesenkt und erreicht durch eine kontinuierliche Steigung im Westen, auf der Höhe der Avenida Lucena, das +/-00-Niveau.

Parallel zu dieser Ebene wird eine zweite Ebene angelegt, die im Osten an das Gehsteigniveau von +/- 00m anschließt und im Westen die Verbindung zum erhöhten Areal des vormaligen Justizpalastes darstellt. (Abb. 01)

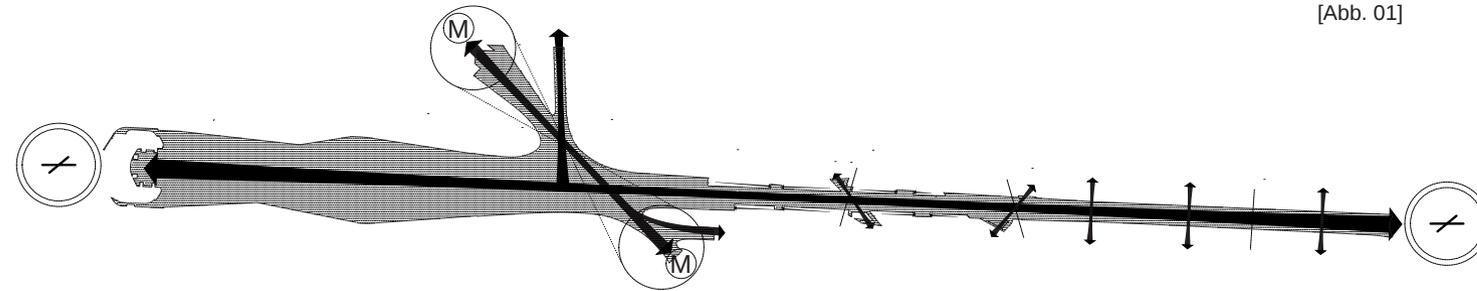
Im nächsten Schritt wird diese strukturelle Ost-West-Verbindung um eine diagonale Verbindung, die so zwei der wichtigsten Metrostationen verknüpft, und eine Verbindung nach Norden, die dadurch den anfallenden Niveauunterschied beseitigt, erweitert. (Abb. 02) Zahlreiche Rampen, Stiegen und Öffnungen lösen die vorherrschende Linearität der Ost-West-Achse auf und schaffen so auch die gewünschte strukturelle und visuelle Verbindung von Nord- und Südbereich und damit eine Überwindung der aktuellen Trennung.

In einem zweiten Schritt wird diese architektonische Struktur mit Elementen unterschiedlicher Höhe bzw. Öffnungen zusätzlich strukturiert, um einerseits die Monumentalität der Achse abzuschwächen und andererseits spannende räumliche Situationen und funktionale Möglichkeiten zu schaffen. (Abb. 03)

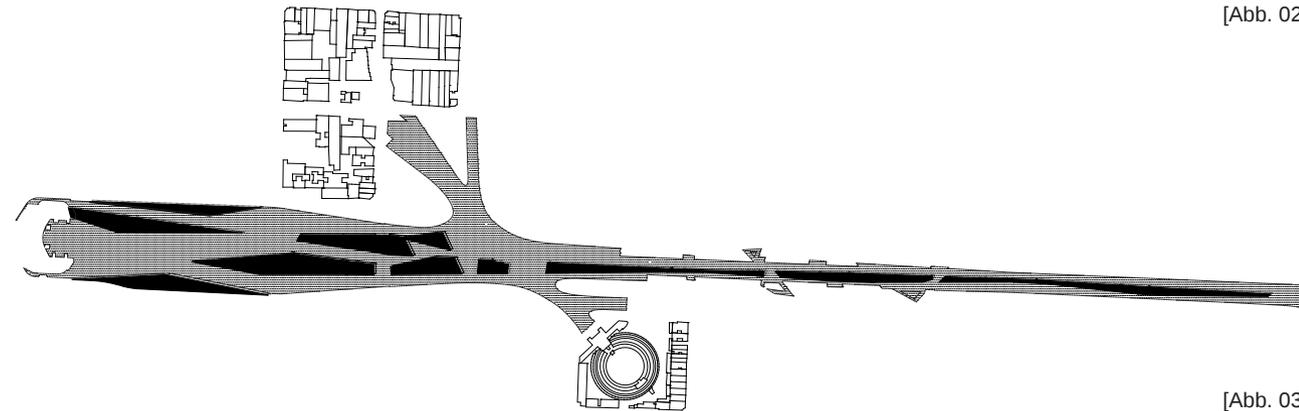
Ziel ist es, durch diese Transformation die Avenida von einem trennenden zu einem verbindenden Element zu machen. Sie wird von der Hauptverkehrsachse zu einer urbanen Landschaft, die stark auf den räumlichen Kontext eingeht und verkehrsfreien Lebensraum schafft.



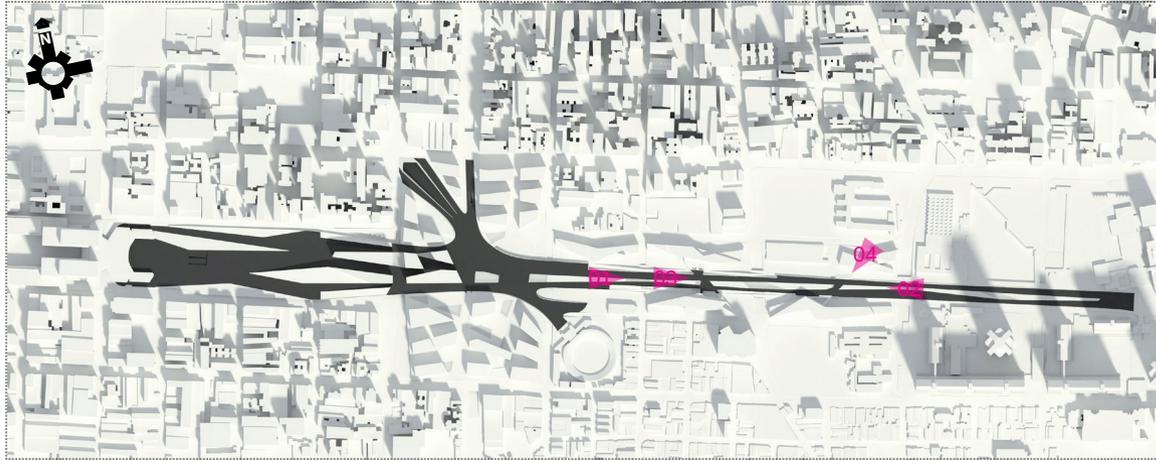
[Abb. 01]

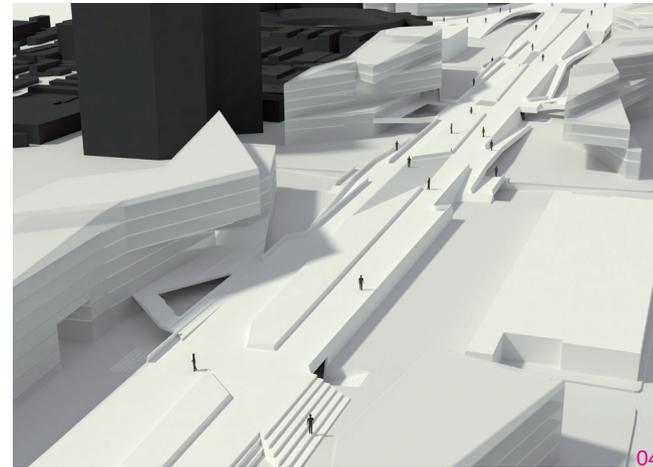
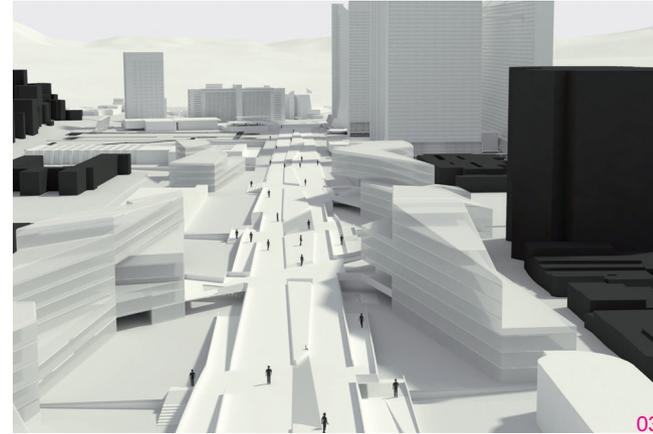
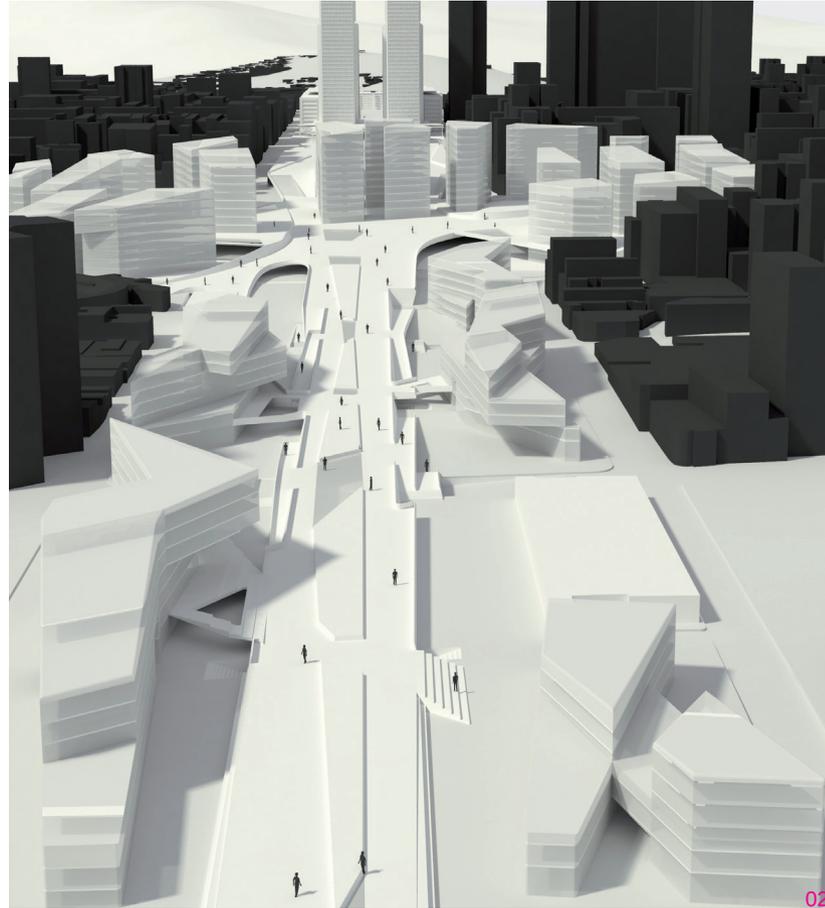


[Abb. 02]



[Abb. 03]





[02] Bereich
Busbahnhof /Informeller Markt

Dieses Bereich wird, ausgehend von den neuen strukturellen Anbindungen, mit Ebenen, die in verschiedenen Höhen positioniert sind „aufgefüllt“, um so auf den topographischen Kontext, einen vorhandenen Geländebruch, einzugehen und einen fließenden Übergang zu ermöglichen. (Abb.01)

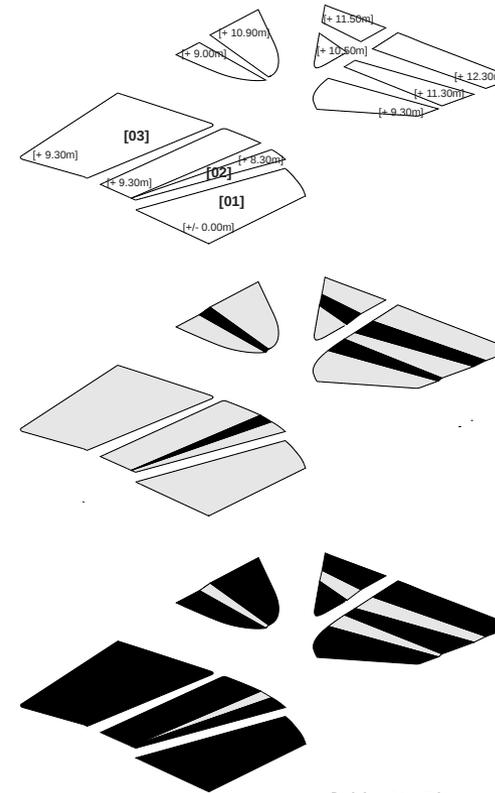
Die Position und die Höhe der Baukörper ergibt sich einerseits aus der vorgesehenen Funktion und andererseits aus dem baulichen Kontext bzw. aus der Beziehung der Baukörper zueinander. (Abb.02)

Durch die schräggestellte Situierung der Baukörper im Norden bzw. Süden des Areal wird mit dem vorhandenen starren Bebauungsmuster und dem Straßengefüge gebrochen; die Linie wird dadurch aufgelöst und es entstehen neue räumliche Situationen. (Abb.03)

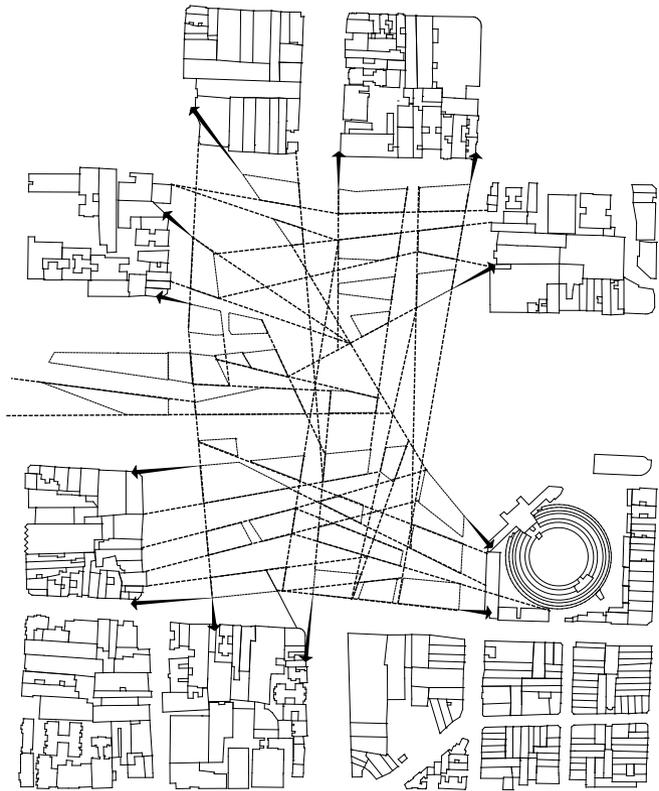
In diesem Muster finden auch zahlreiche Öffnungen Platz, die zur Belichtung der untersten Ebene beitragen und visuelle Beziehungen zwischen den unterschied-

lichen Ebenen ermöglichen. Das Areal des bestehenden, aber gering frequentierten Busbahnhofs südlich der Avenida Bolívar und der Bereich des informellen Marktes, der sich nördlich davon angesiedelt hat, wurden in den Entwurf integriert und neu interpretiert.

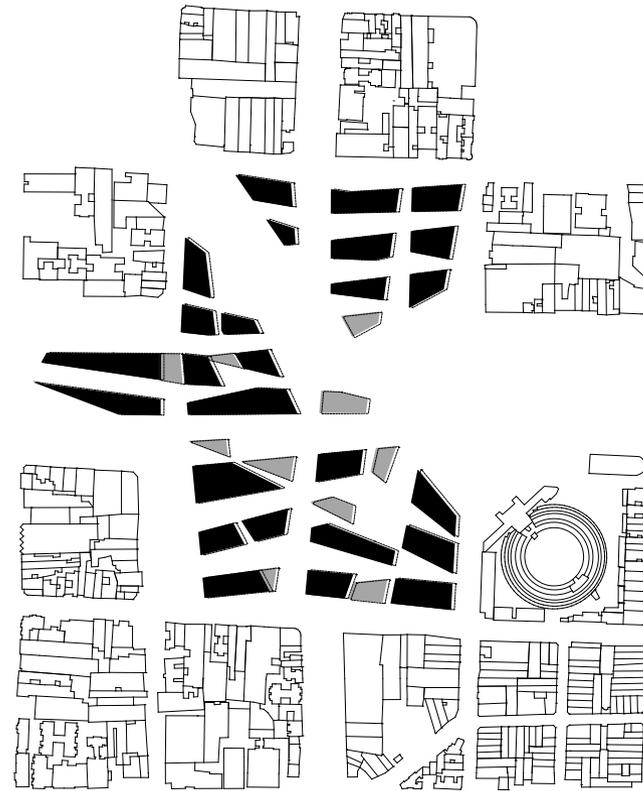
Ziel ist, diese Areale nicht nur strukturell und funktional zu verdichten und dringend benötigten Wohnraum zu schaffen, sondern sie zudem zu einem Knotenpunkt des urbanen Lebens zu machen.



[Abb. 01_Ebenen]

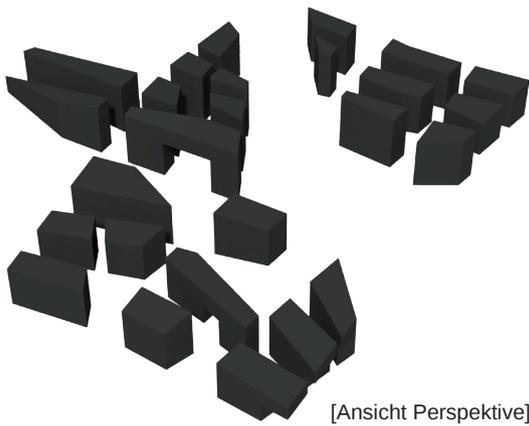


[Abb. 02_Bezug Kontext]



[Abb. 03_Resultat]





[Ansicht Perspektive]

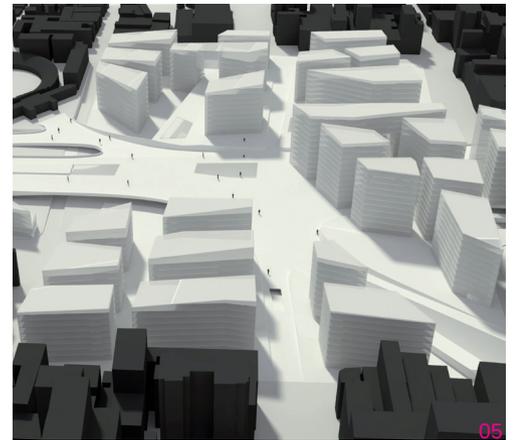
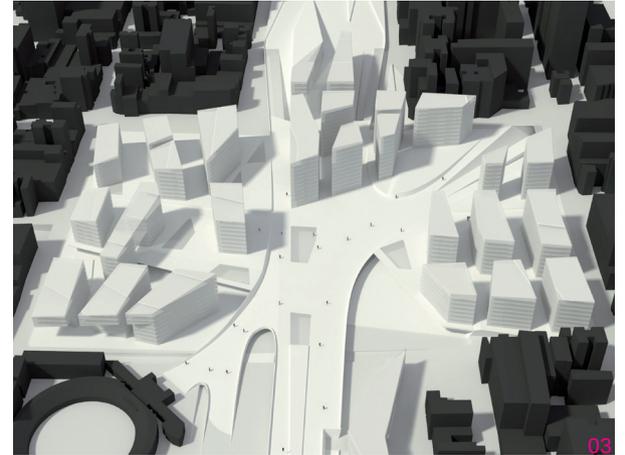
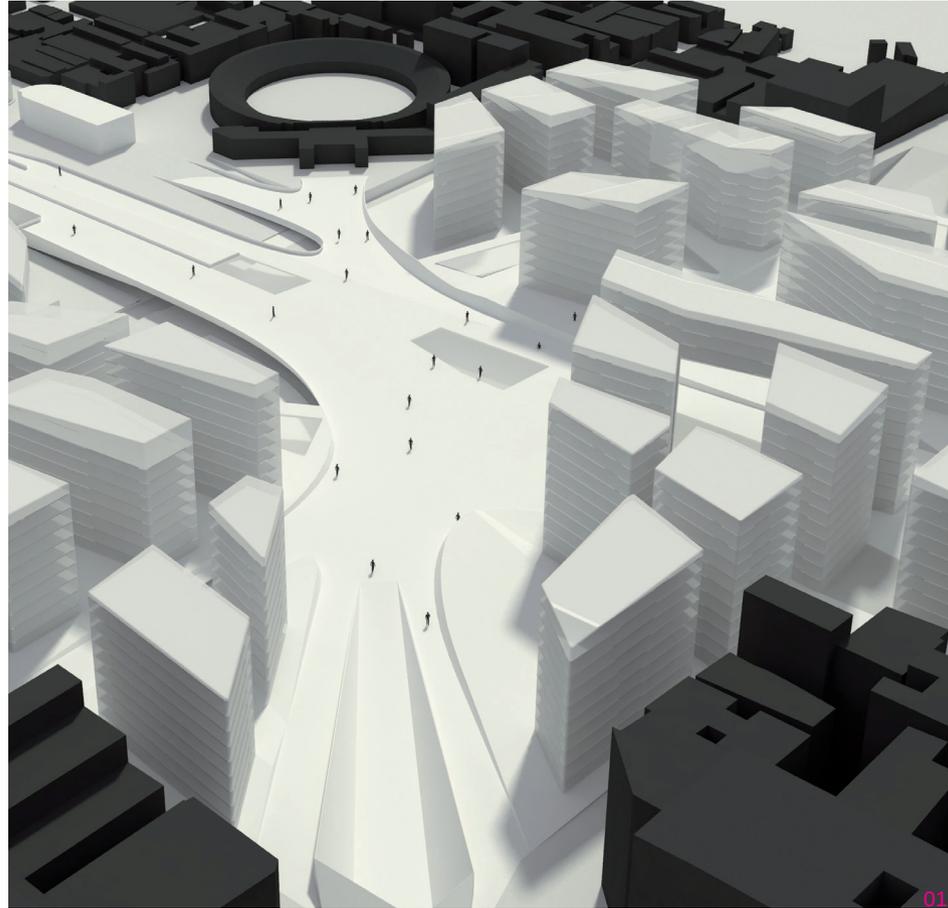


[Ansicht 02]



[Ansicht 03]





03] Bereich Norden/Süden A.B

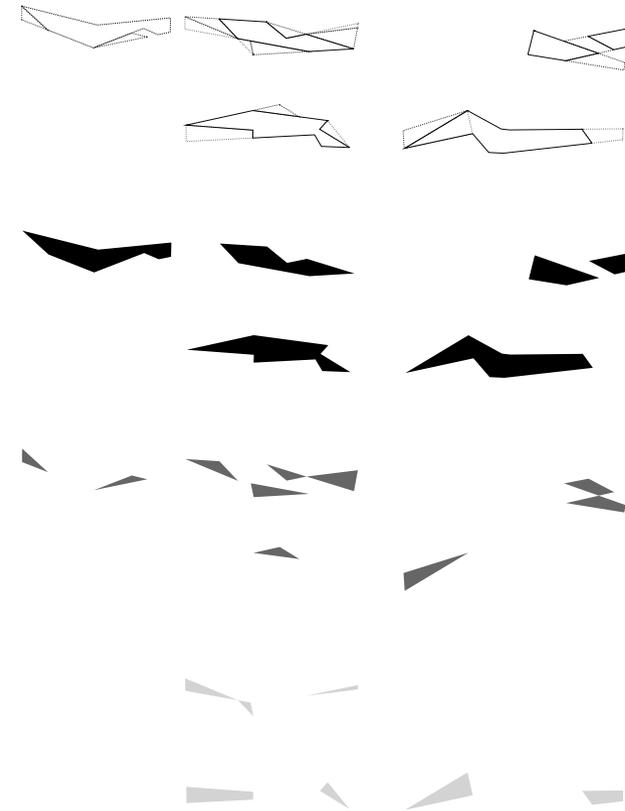
Die Bebauung zu beiden Seiten der Avenida Bolívar soll zusätzlich zu der neuen architektonischen Struktur zum einen die monumentale Wirkung abschwächen und zum anderen genau jene Struktur erweitern und ergänzen.

Die Baukörper orientieren sich, genau wie im Bereich [02], sowohl bezüglich der Lage als auch in der Höhe am vorhandenen baulichen Kontext. Die Beziehung der Baukörper zueinander ebenso wie zur neuen Struktur der Avenida Bolívar ist ein wesentlicher Faktor meines Konzepts.(Abb.02)

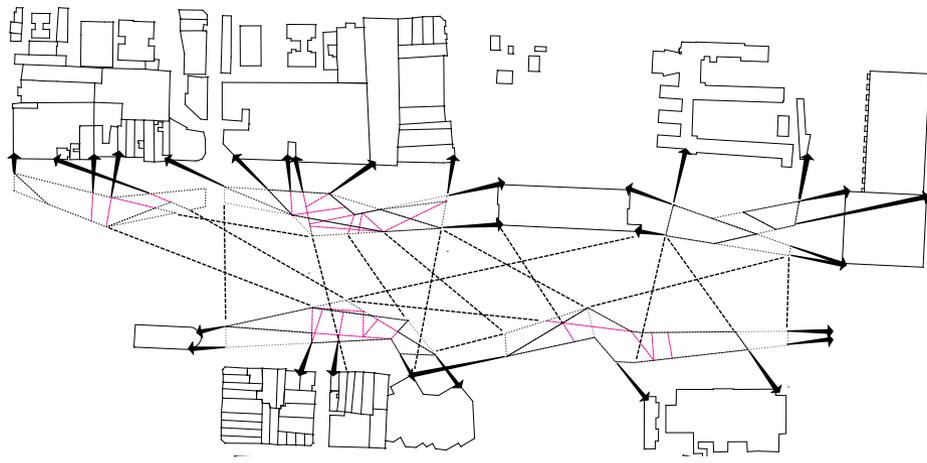
Die Volumina werden auch in diesem Areal so positioniert, dass sie sich nicht dem bestehenden Bebauungsmuster fügen, sondern sich durch ihre schräge Anordnung nach innen, also in Richtung Avenida Bolívar, öffnen. Dadurch entstehen zum einen qualitativ hochwertige Zwischenräume, die zum Begehen und Erleben dieses Bereiches einladen. (Abb.05) Zum anderen wird so durch die punktuelle Verknüpfung zur neuen Struktur der Avenida Bolívar eine Verbindung zwischen diesen Elementen ermöglicht.

Die einzelnen Baukörper bestehen ihrerseits aus unterschiedlichen Volumina, die sich ebenfalls aus dem baulichen Kontext und ihrer Funktion ergeben; je nach Bedarf lassen sich diese zu unterschiedlichen Gebäudekomplexe addieren und kombinieren.(Abb.01)

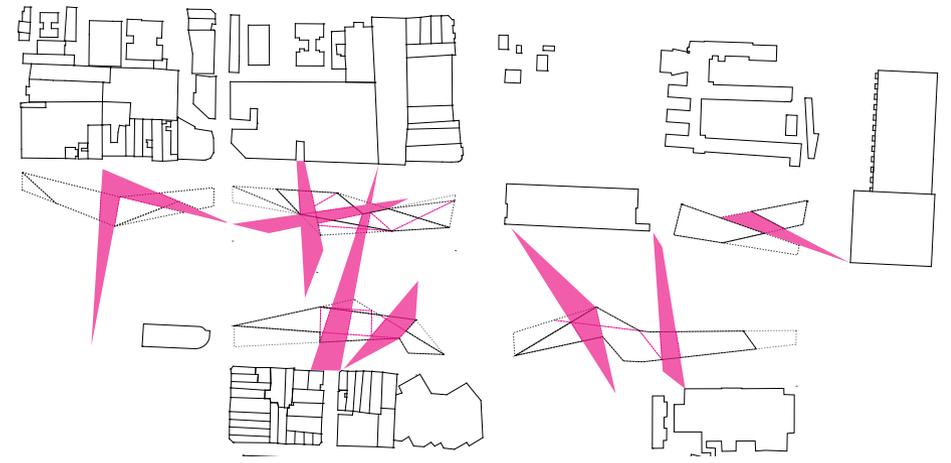
Die Öffnungen, Vorsprünge und Verschneidungen ergeben anregende räumliche Situationen und schaffen eine visuelle Abbindung an ihre Umgebung.



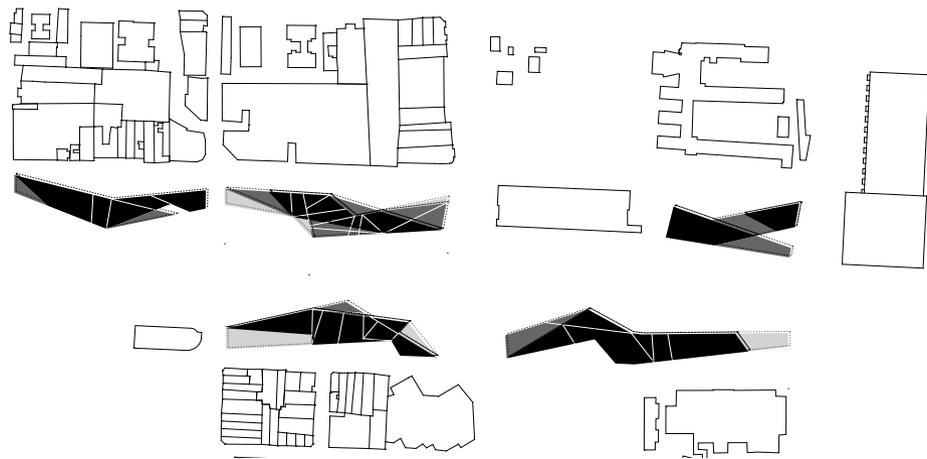
[Abb.01]



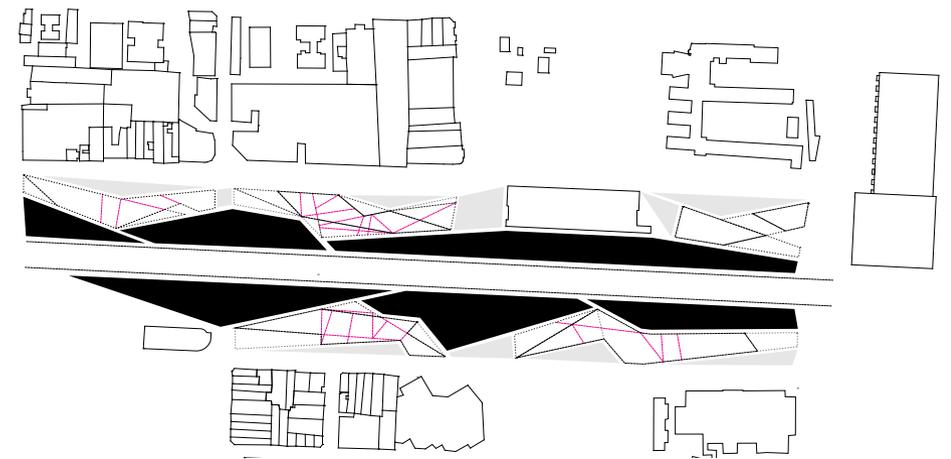
[Abb.02_Bezug Kontext]



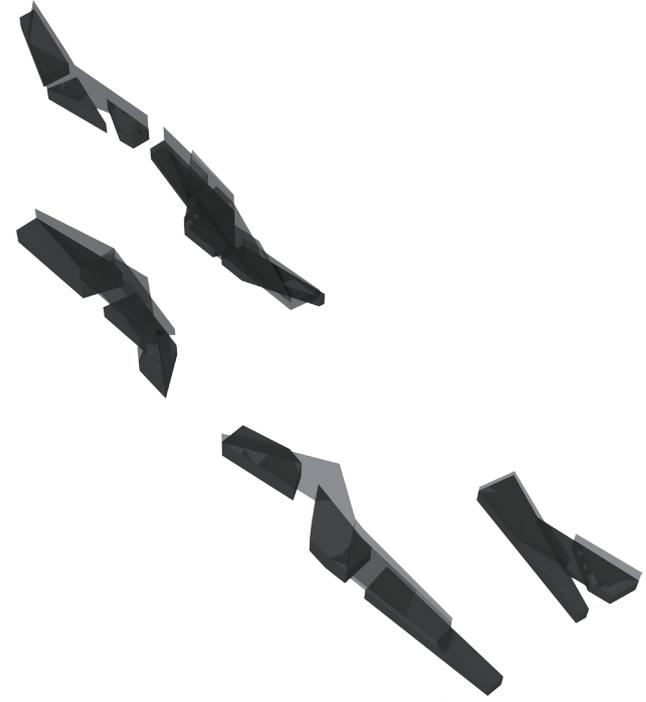
[Abb.03_Öffnungen]



[Abb.04_Resultat]



[Abb.05]

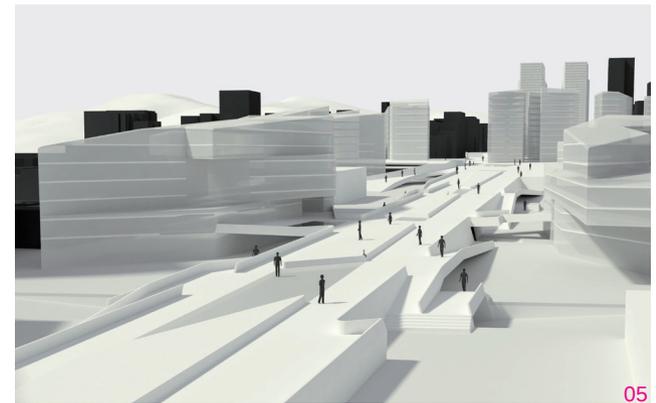
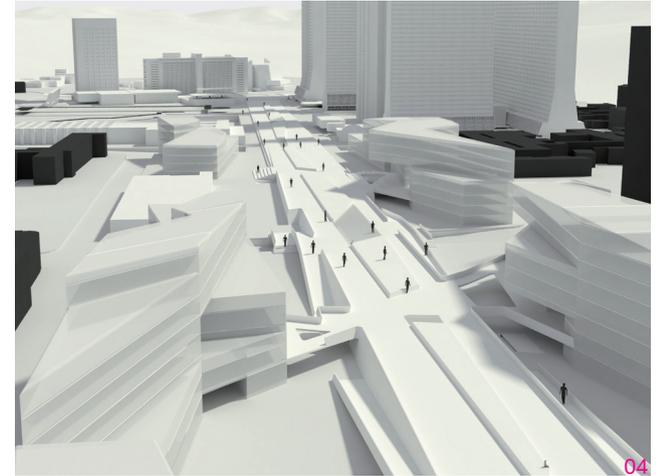
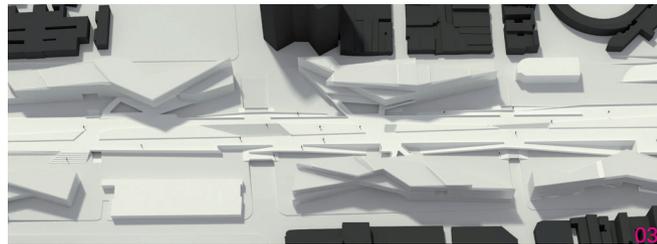
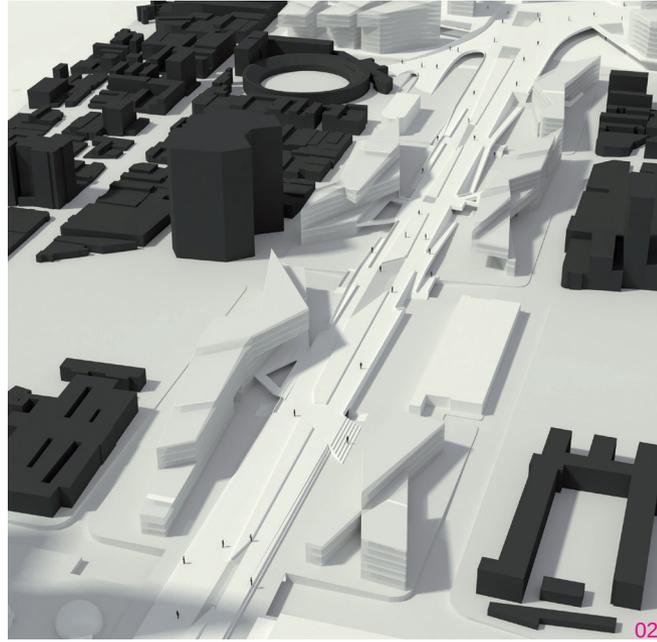
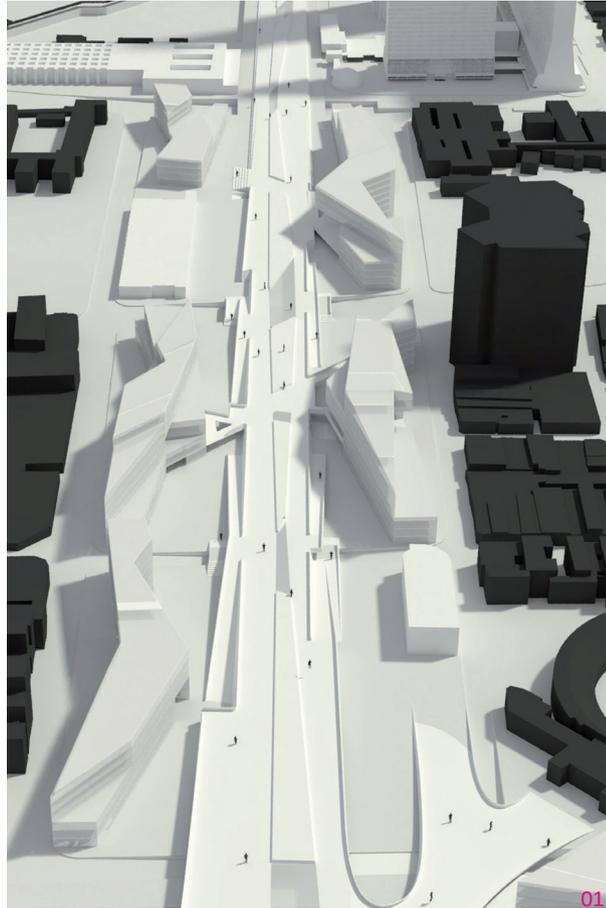


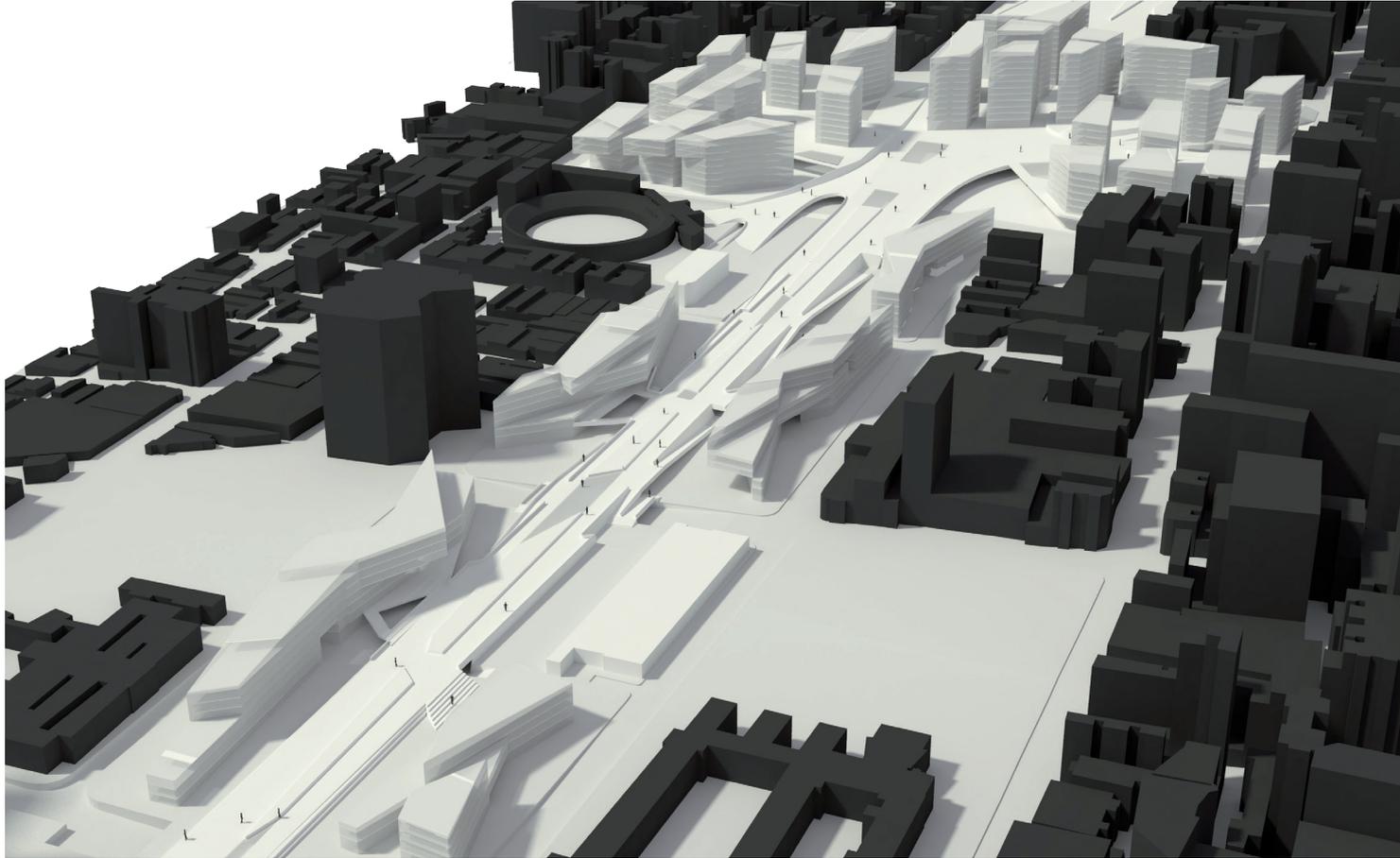
[Ansicht Ost]

[Ansicht Perspektive]



[Ansicht Süd]

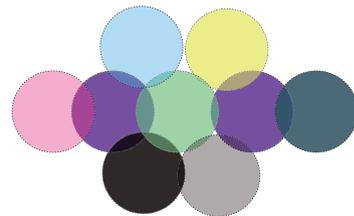




Funktion

Ziel bezüglich der Funktion ist in erster Linie, leistbaren Wohnraum zu schaffen, wobei in Teilen des Areals durchaus Mischnutzung vorgesehen und auch gewünscht ist. Der zweite Aspekt ist die Schaffung von Lebensraum.

Wie bereits im Kapitel Projekt/Konzept Definition der Parameter beschrieben, wird das Planungsareal sowohl horizontal als auch vertikal mit Funktionslayern belegt. Die horizontalen Layer beschreiben die Position und Kombination der Funktionen, die vertikalen den Grad der Öffentlichkeit



[01] Bereich Avenida Bolívar

Trotz der neuen architektonischen Struktur, die dem öffentlichen Layer zugeordnet ist, bleibt die Avenida Bolívar als Transitraum für den motorisierten Verkehr erhalten. Durch die Überbauung entsteht jedoch ein Transit- und Möglichkeitsraum für den Fußgänger, ein urbaner Park, der Freizeit-, Erholungs- und Transitraum in Einem ist.

Die Struktur steht in engem Kontext mit ihrer Umgebung und geht auf vorhandene bauliche und funktionale Gegebenheiten ein; so wandelt sie sich vom Sitzelement zur Aussichtsplattform, die gänzlich neue Perspektiven auf diesen Teil der Stadt zulässt und findet ihren Abschluss in einem Grünraum, der die Lebensqualität in diesem Gebiet, das sich ansonsten durch hohe bauliche Dichte auszeichnet, erhöht.

Die lineare Struktur der Avenida wird durch Elemente unterschiedlicher Höhe gegliedert, die so nicht nur die Linarität auflockern, sondern auch Bereiche definieren, die vielfältige Nutzungen zulassen.

Der mittlere Bereich dieser neuen Struktur lädt zum Erholen ein, während die äußeren Bereiche für verschiedene Freizeitaktivitäten zur Verfügung stehen. Diese äußeren Zonen sind durch Fluktuation gekennzeichnet, insofern als sie teils zu Rampen werden, teils die Verbindung zur angrenzenden Bebauung darstellen.

*[02] Bereich
Busbahnhof /Informeller Markt*

Die in unterschiedlichen Höhen angelegten Ebenen repräsentieren auch einen unterschiedlichen Grad der Öffentlichkeit, was wiederum unmittelbar mit der Nutzung korreliert.

Die unterste Ebene befindet sich auf dem Niveau des Umgebungsterrains, also auf +/- 0.00 und gehört somit dem Layer „Öffentlich“ an. Hier befinden sich das neu gestaltete Areal des Busbahnhofs, der Bereich für den informellen Markt und Büro- sowie Verwaltungsgebäude. Erreichen die Gebäude aufgrund ihrer Höhe die nächste Ebene, ändert sich, falls sie auch von dieser Ebene aus erschlossen werden können, entsprechend der Grad der Öffentlichkeit und somit auch die Nutzung. So kann ein Bürogebäude zum Beispiel ab der nächsten Ebene zum Wohnbau werden.

Der überbaute Bereich der Avenida Bolívar ist Schnittpunkt aller Anbindungen. Hier kreuzen sich die Ost-West- und die Nord-Süd-Achse sowie zudem eine Achse, die zwei der meist frequentierten Metrostationen verbindet.

Dieser Bereich weist eine enorme Fluktuation auf und ist daher auch der Öffentlichkeit zugeschrieben. Die Gebäude, die hier situiert sind, beherbergen folglich Büros und Verwaltung. Die Ebenen nördlich der Ost-West Achse sind als „privat“ ausgewiesen und ausschließlich dem Wohnbau vorbehalten.

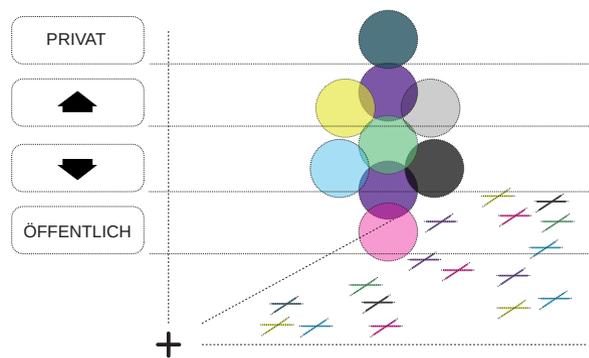
[03] Bereich nördlich/südlich A.B

Die Gebäude, die sich nördlich bzw. südlich entlang der Avenida Bolívar befinden, weisen eine Mischnutzung auf. Auch hier kommt das Konzept der Funktionslayer/Grad der Öffentlichkeit zum Tragen.

Die unteren Geschoße sind für Handel und Gastronomie bestimmt, die Geschoße die sich über der Ebene der überbauten Avenida Bolívar befinden, sind als Wohnbau ausgewiesen.

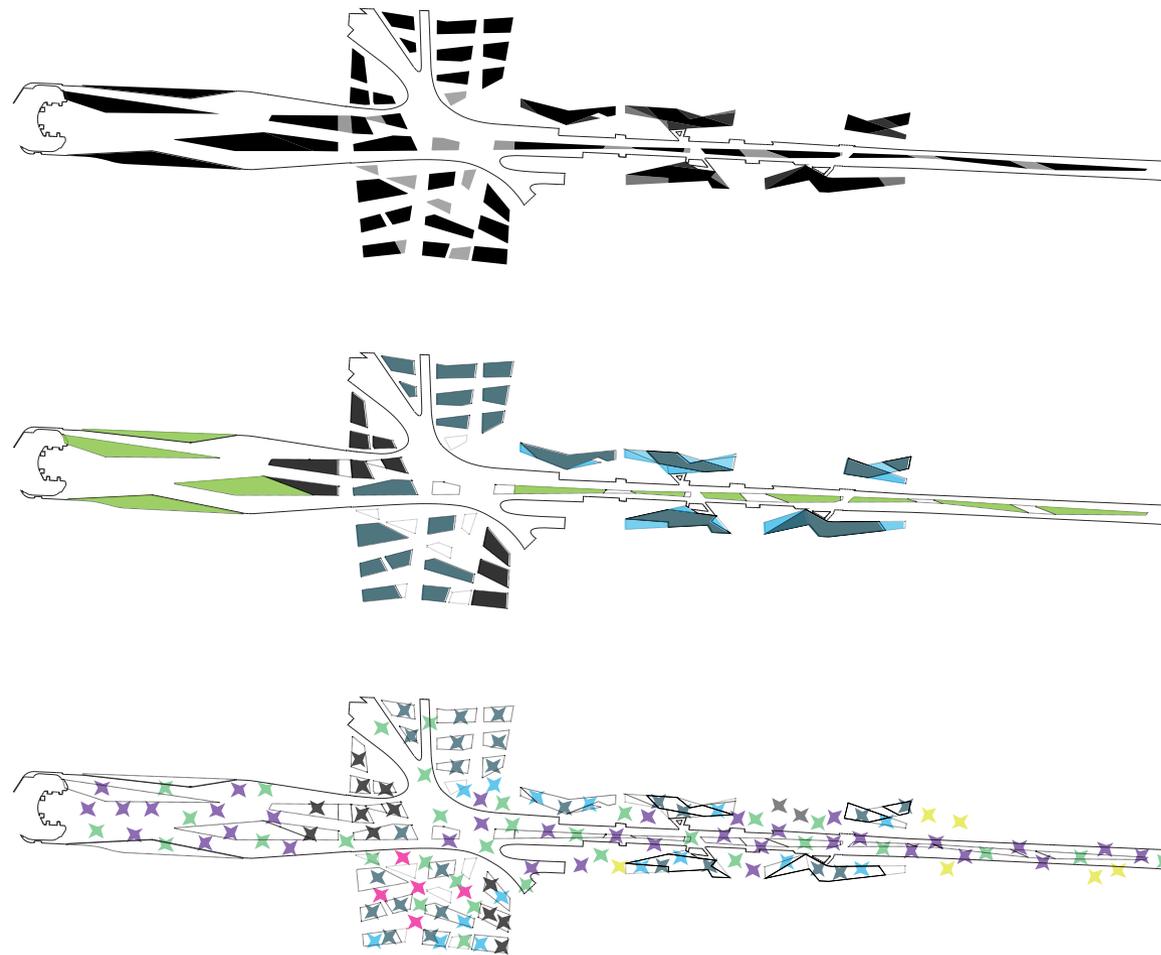
Durch die Transformation der Avenida Bolívar, die damit einhergehende Verkehrsberuhigung und die Situierung der Gebäude entstehen nicht nur „Zwischenräume“, die unterschiedliche Nutzungsszenarien zulassen, sondern es besteht nun auch die Möglichkeit, ohne Querung von Straßen die gesamte Länge der Avenida bis zum Areal des Busbahnhofs und des informellen Marktes zu „begehen“.

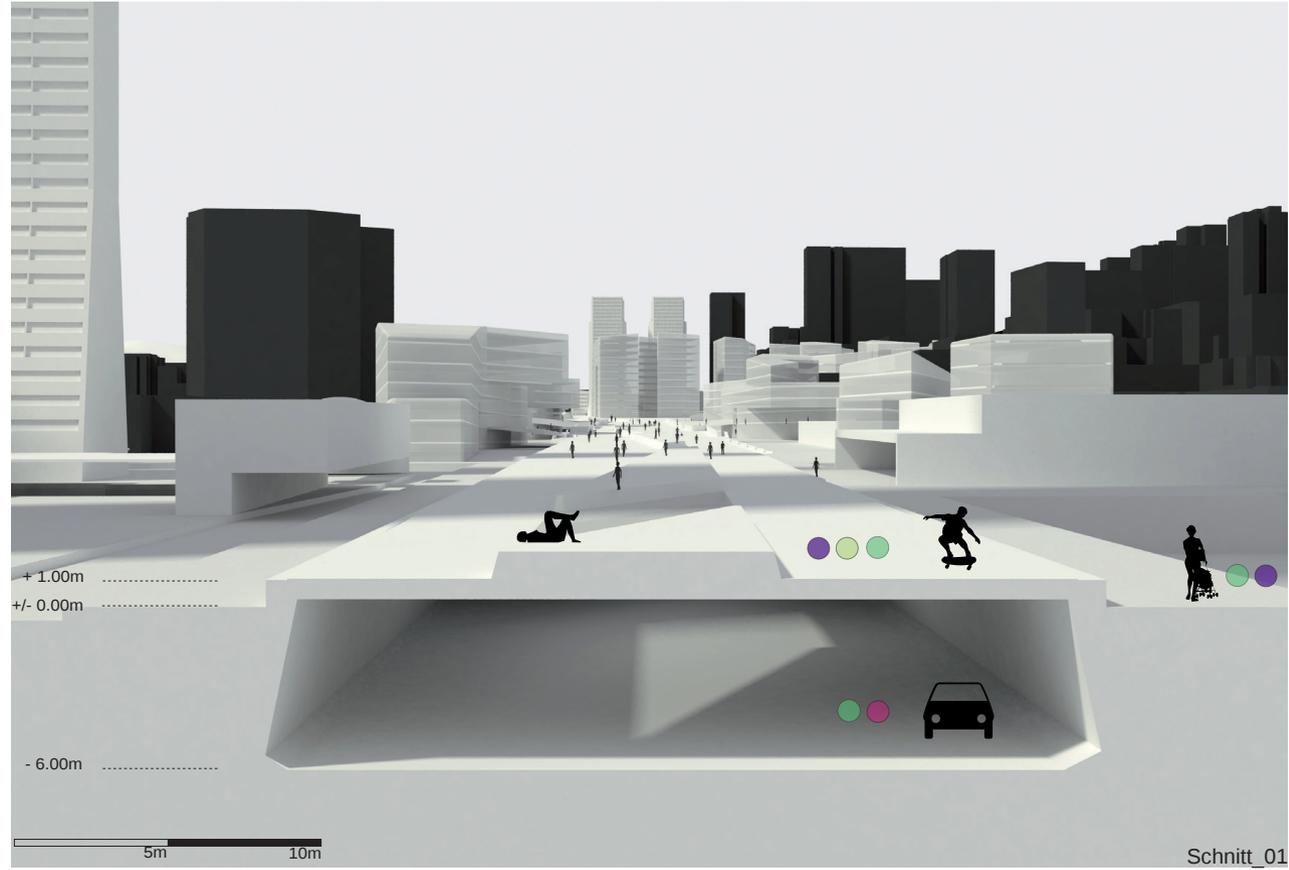
Vertikale Layerverteilung

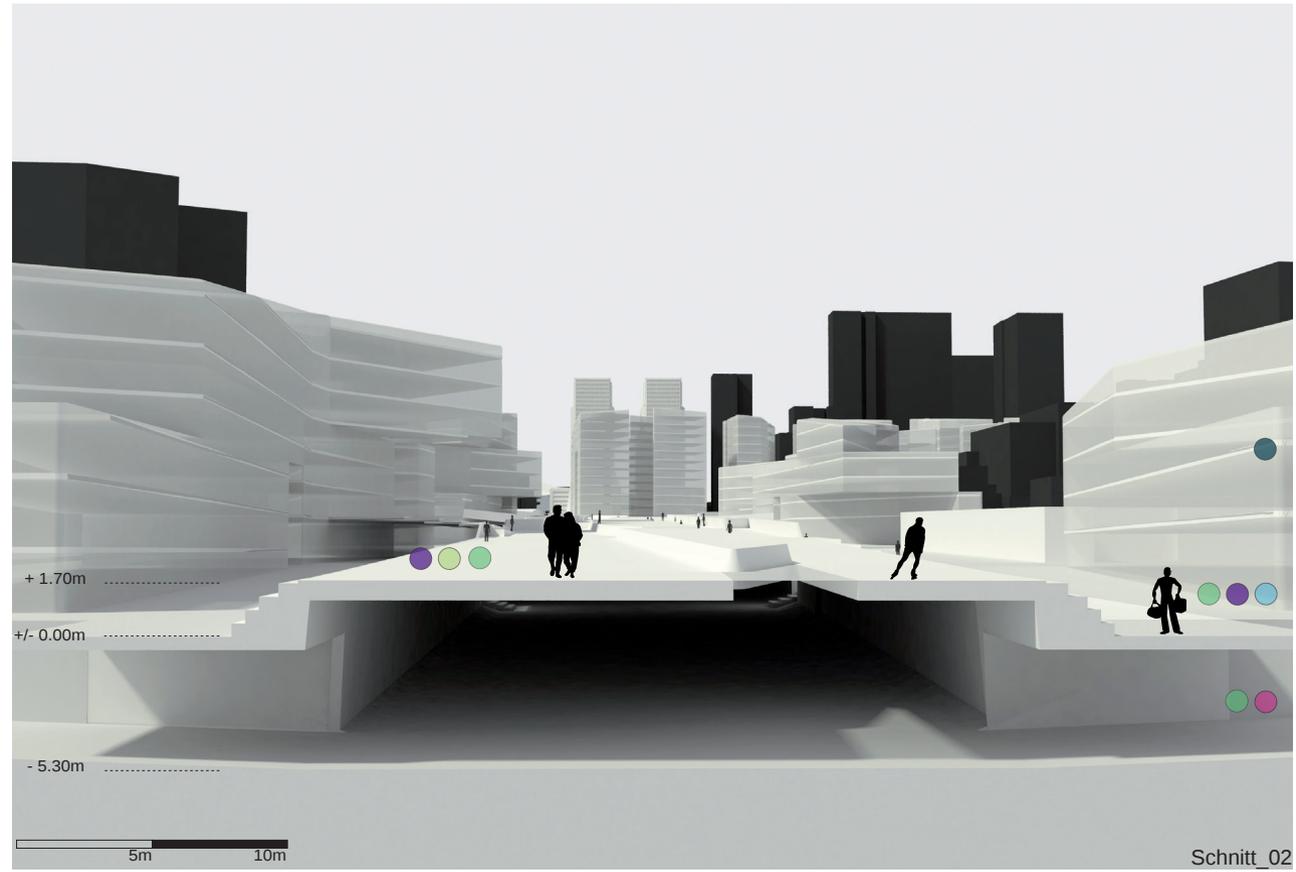


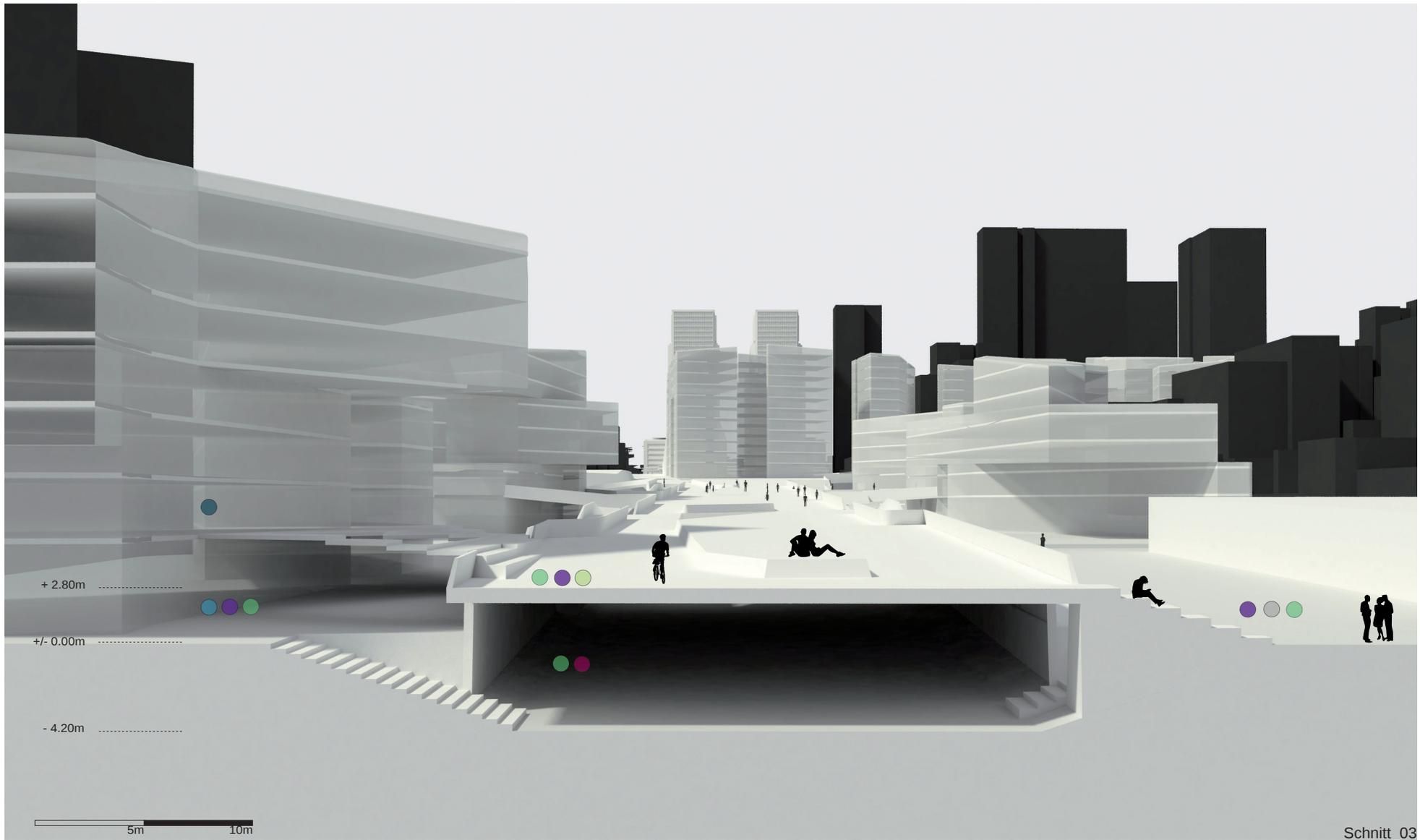
- Layer_Öffentlicher_Raum
- Layer_Öffentliches_Leben
- Layer_Wohnen
- Layer_Arbeit
- Layer_Handel
- Layer_Kultur
- Layer_Bildung
- Layer_Grünraum
- Layer_Transport

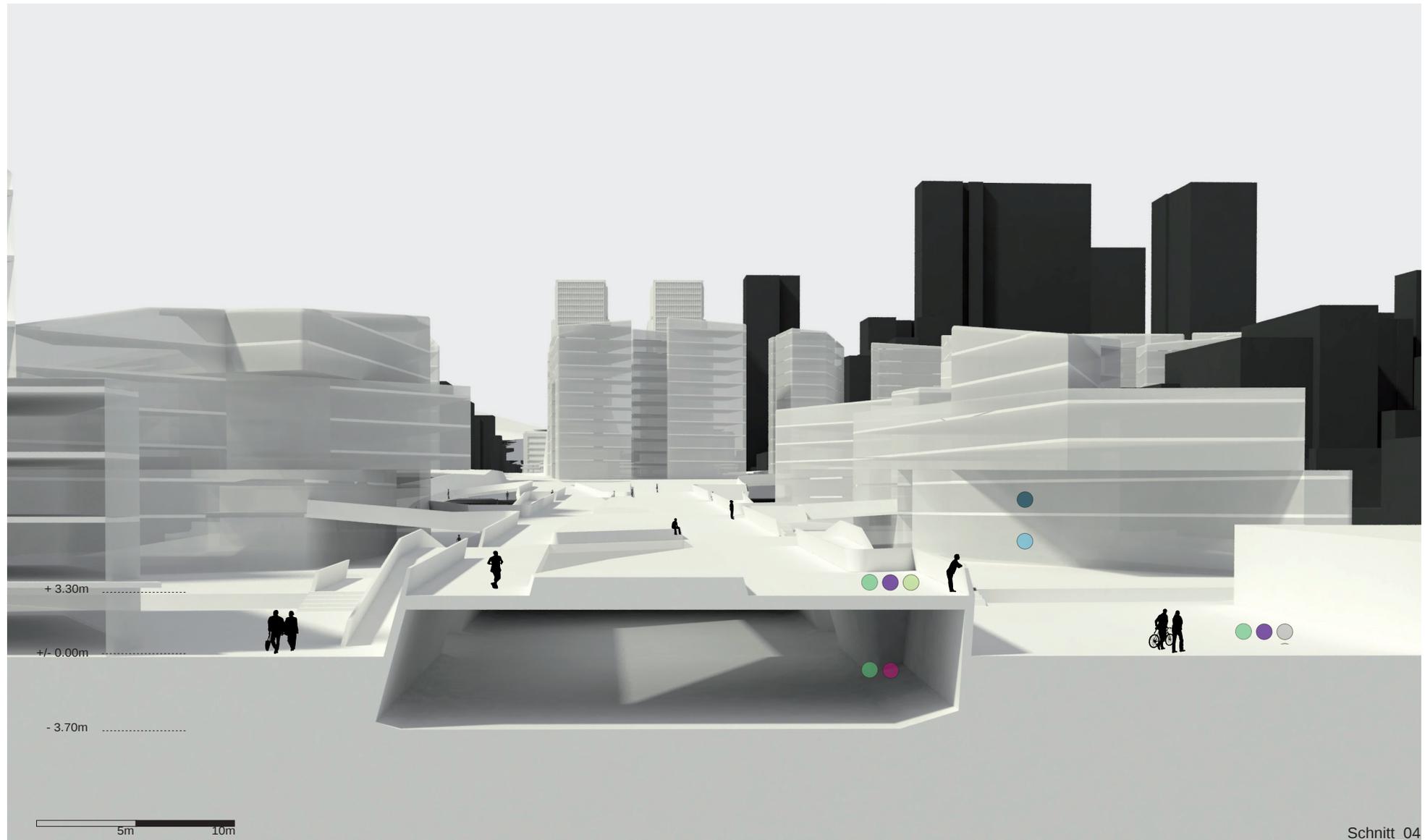
Horizontale Layerverteilung

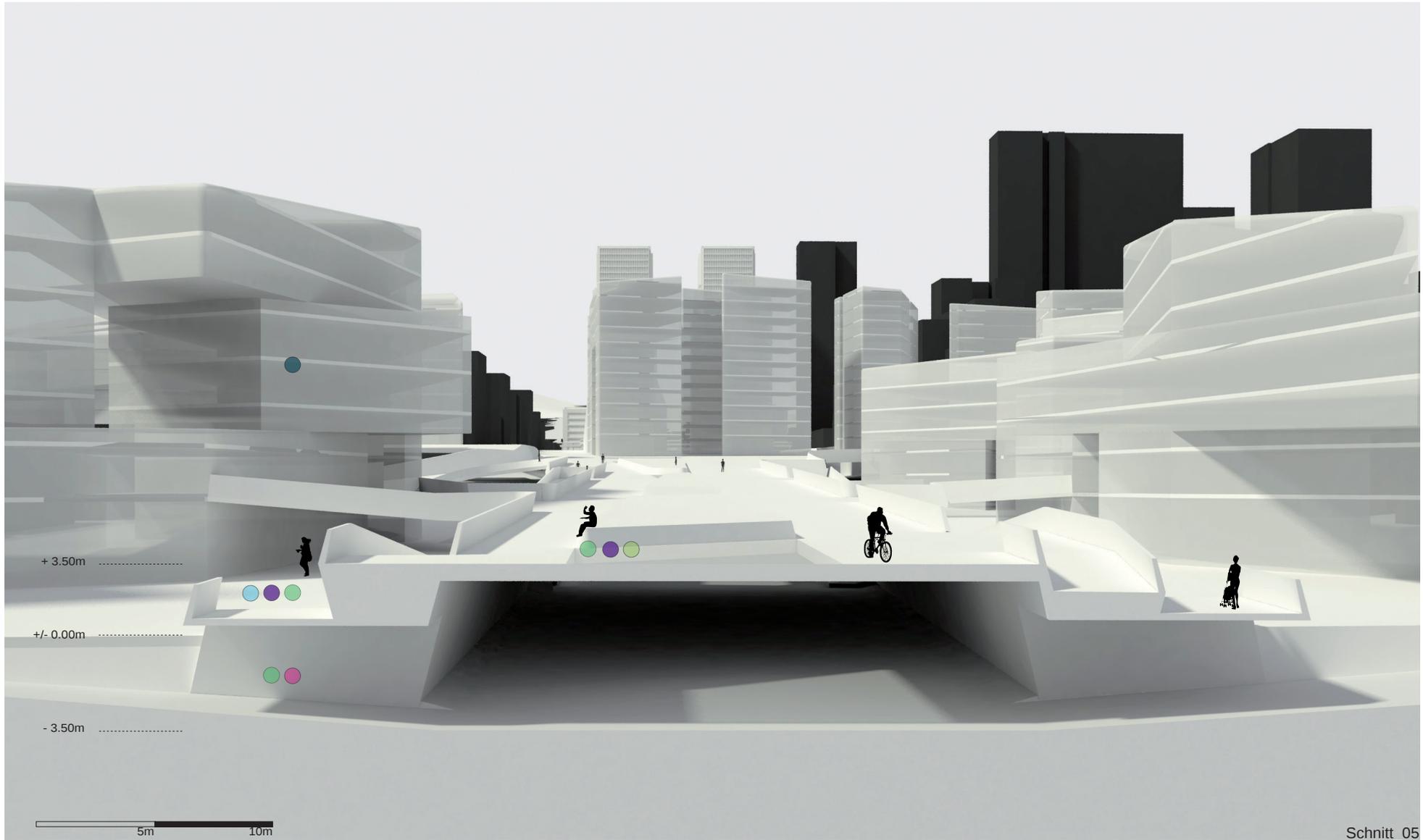




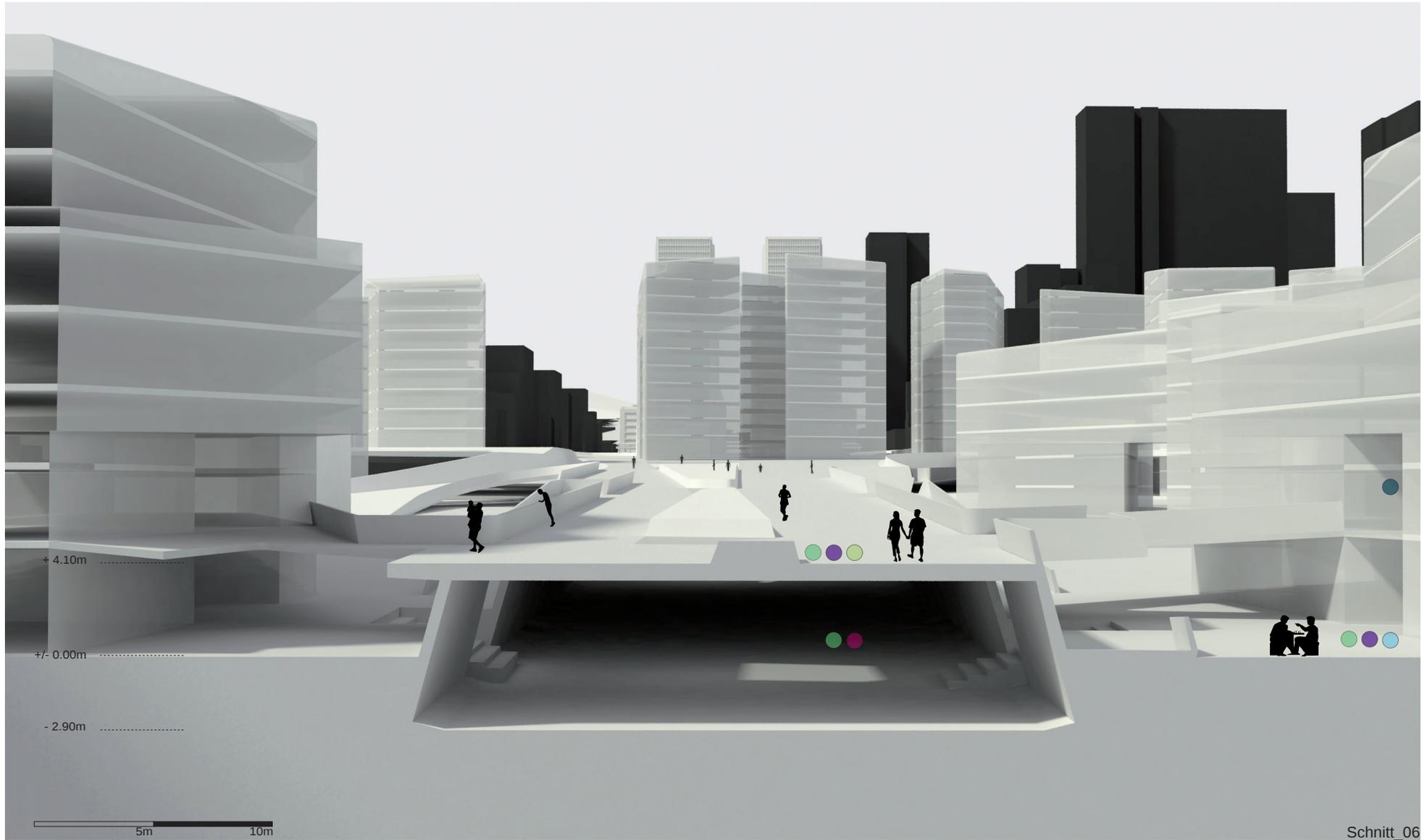


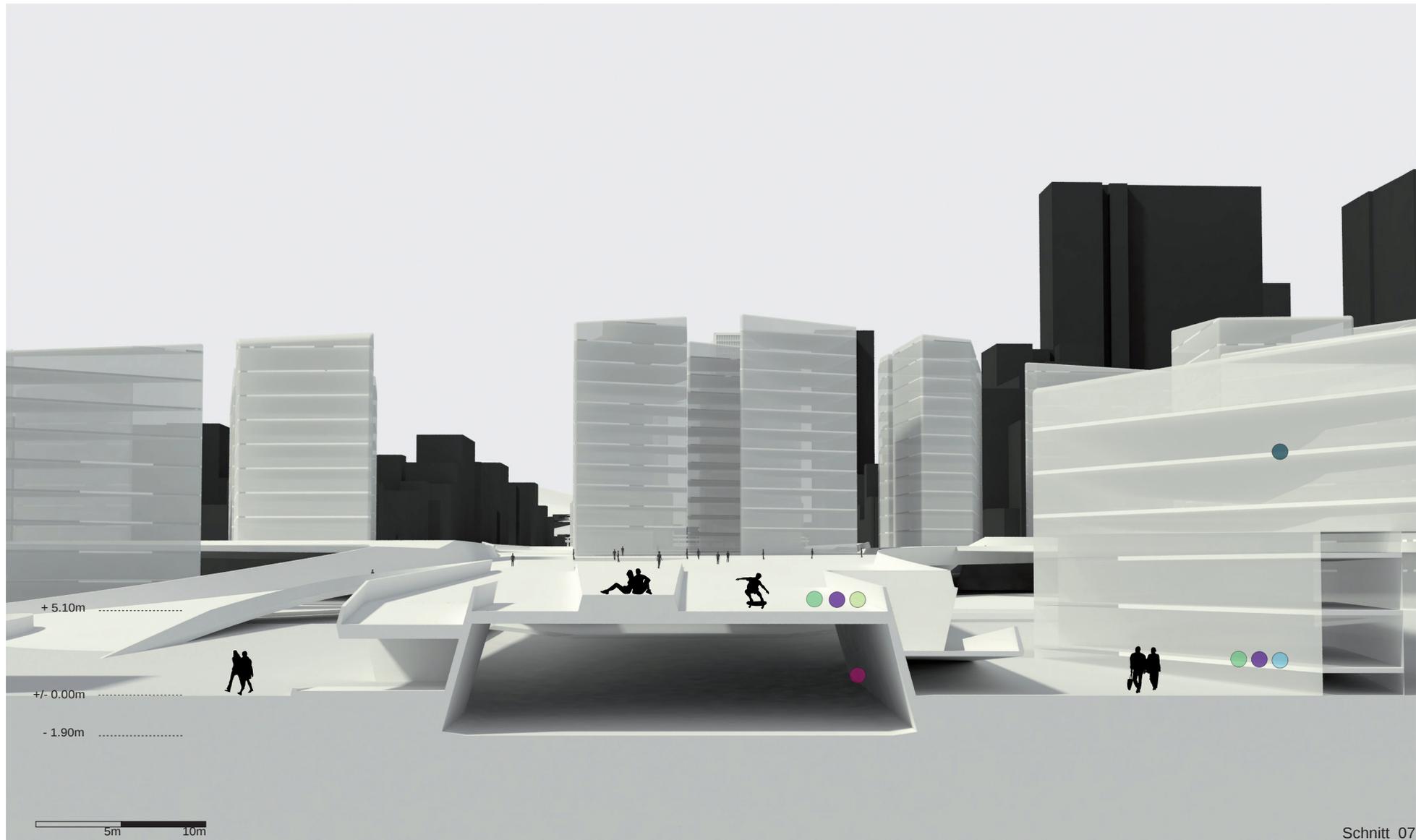




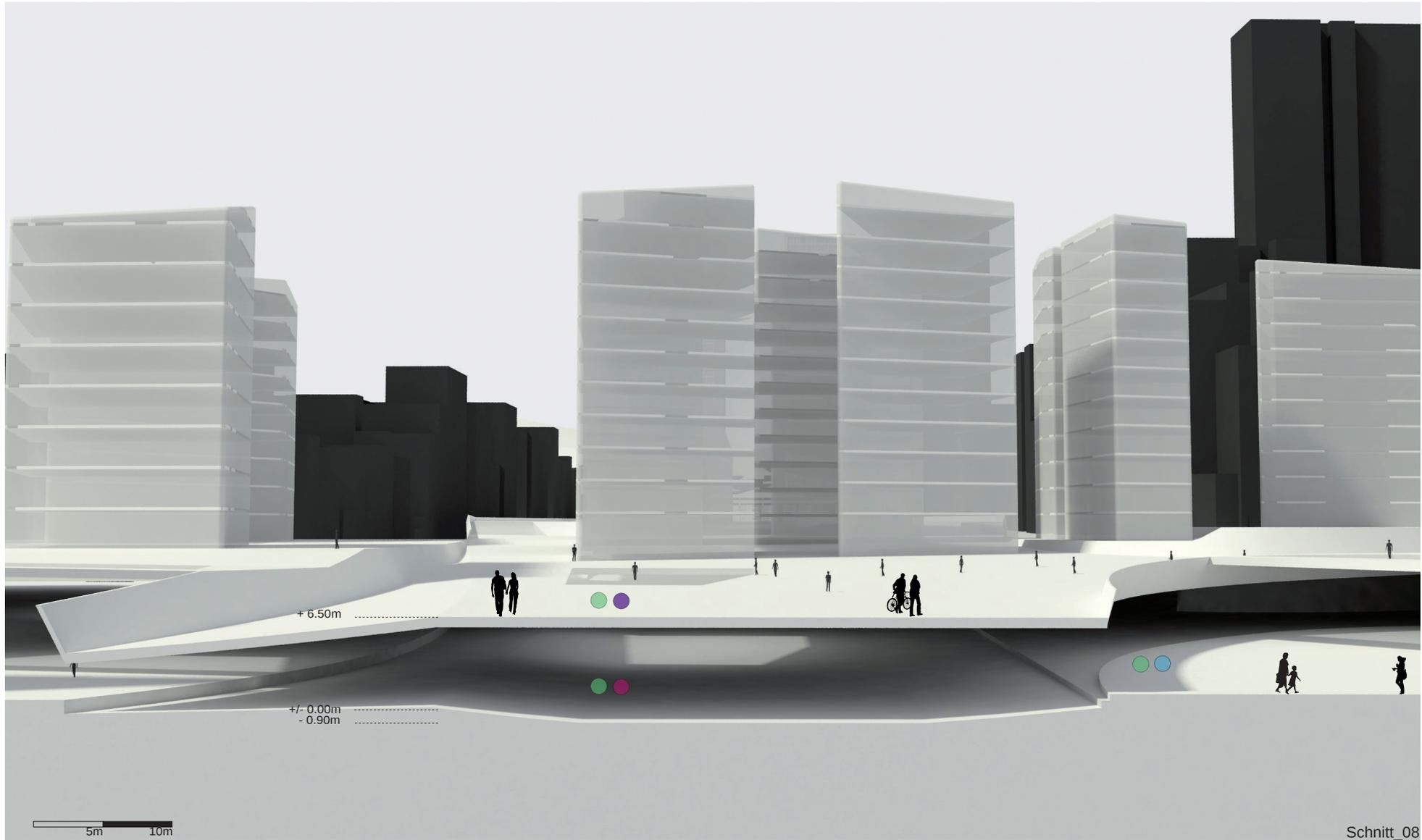


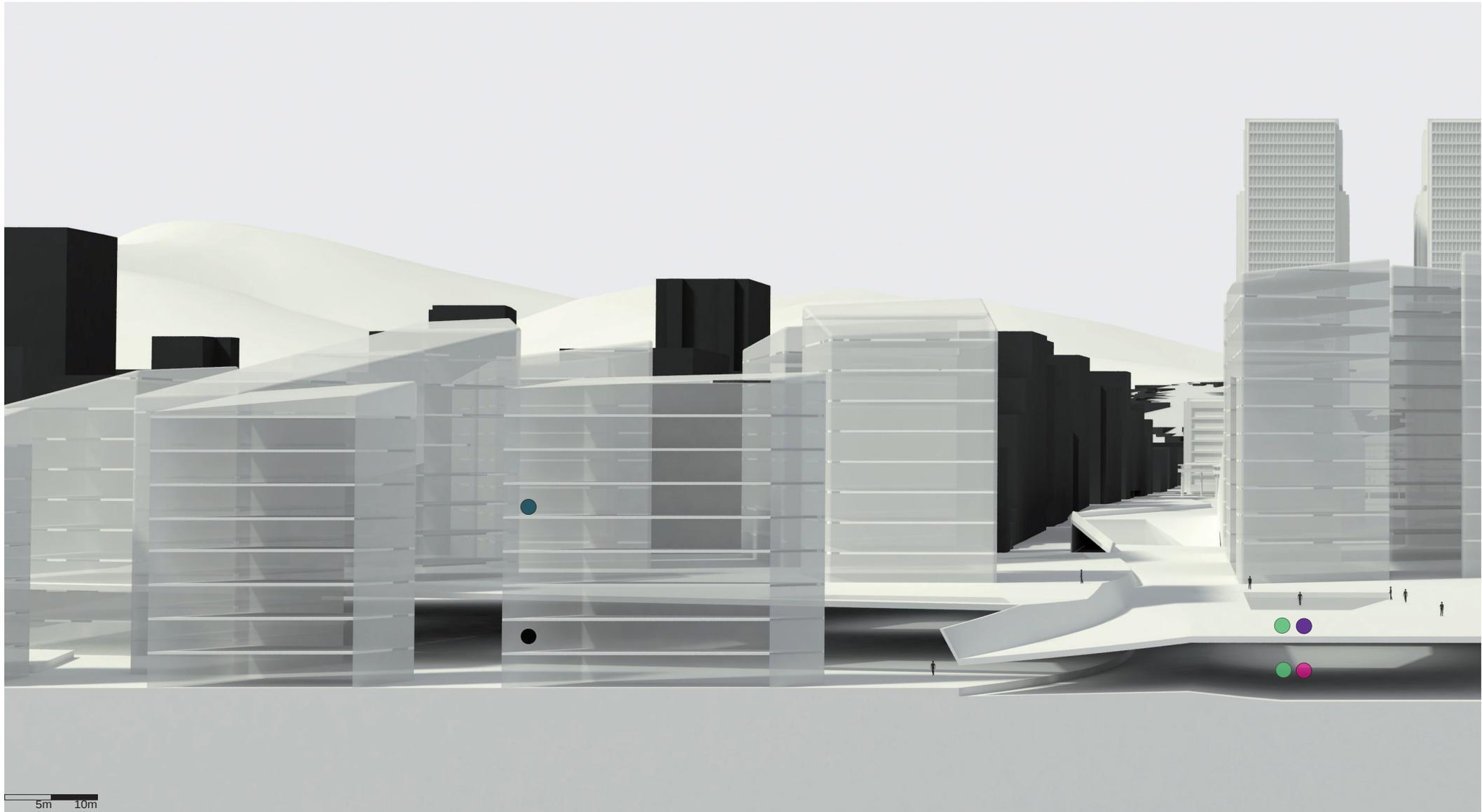
Schnitt_05

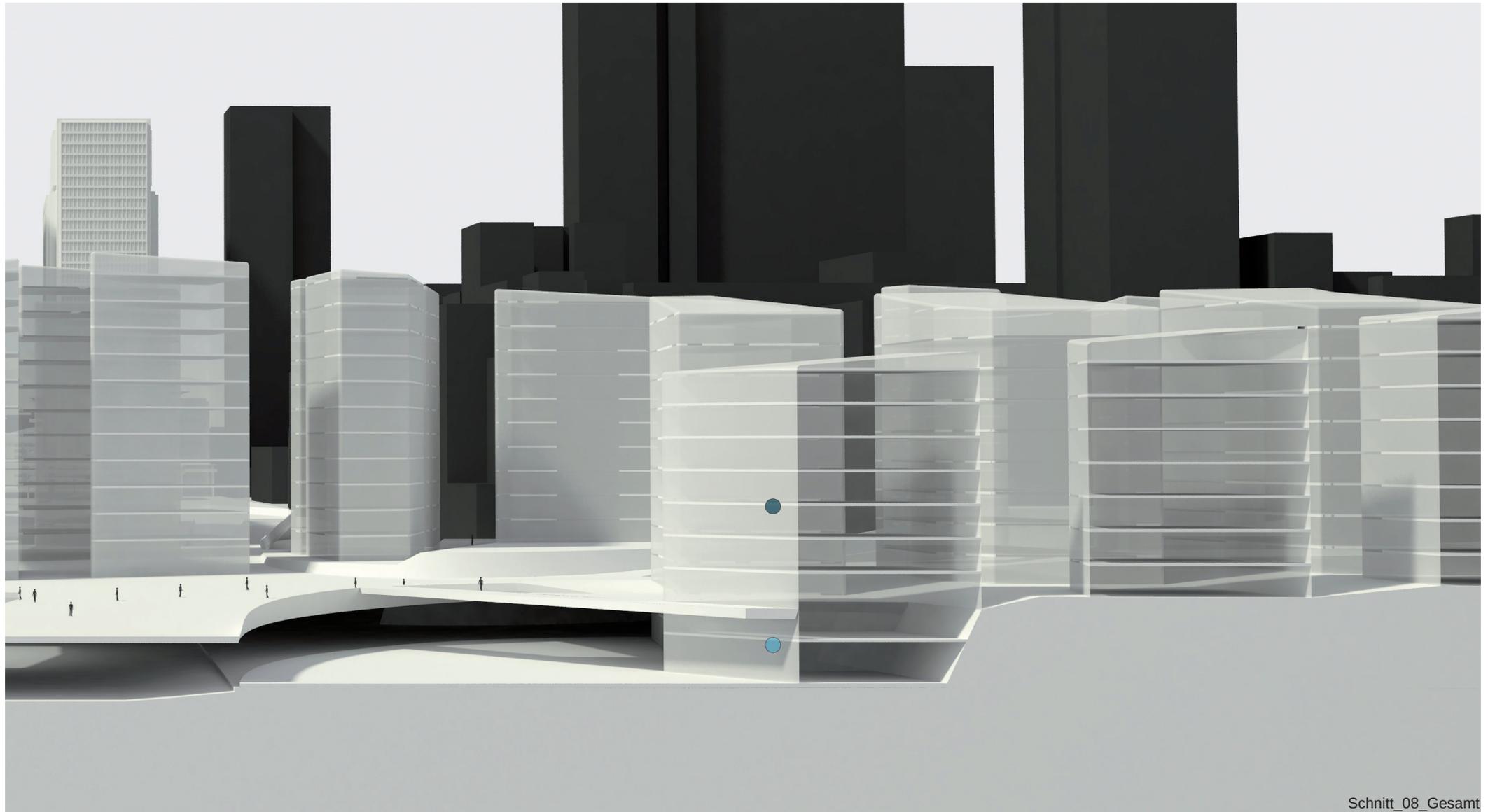


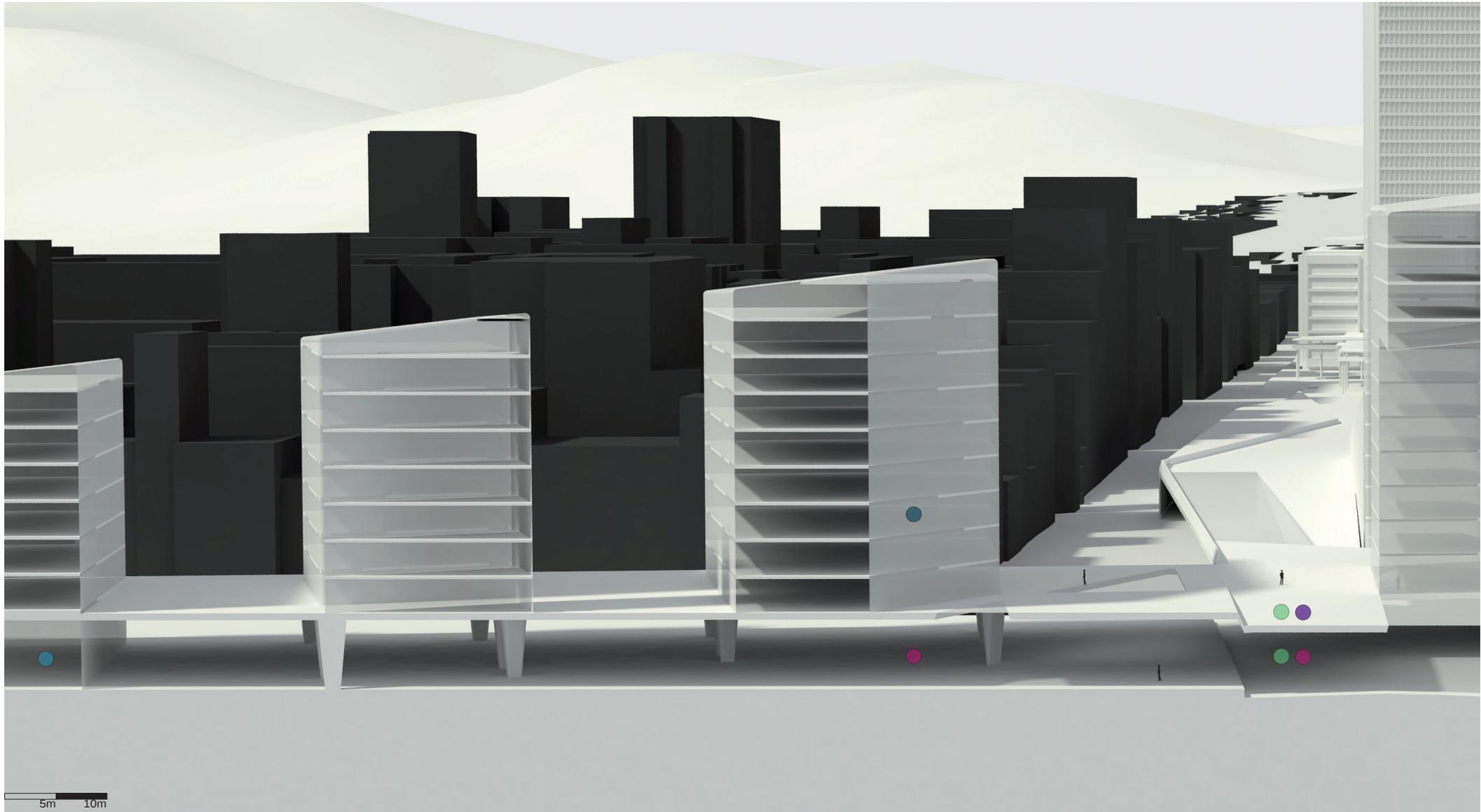


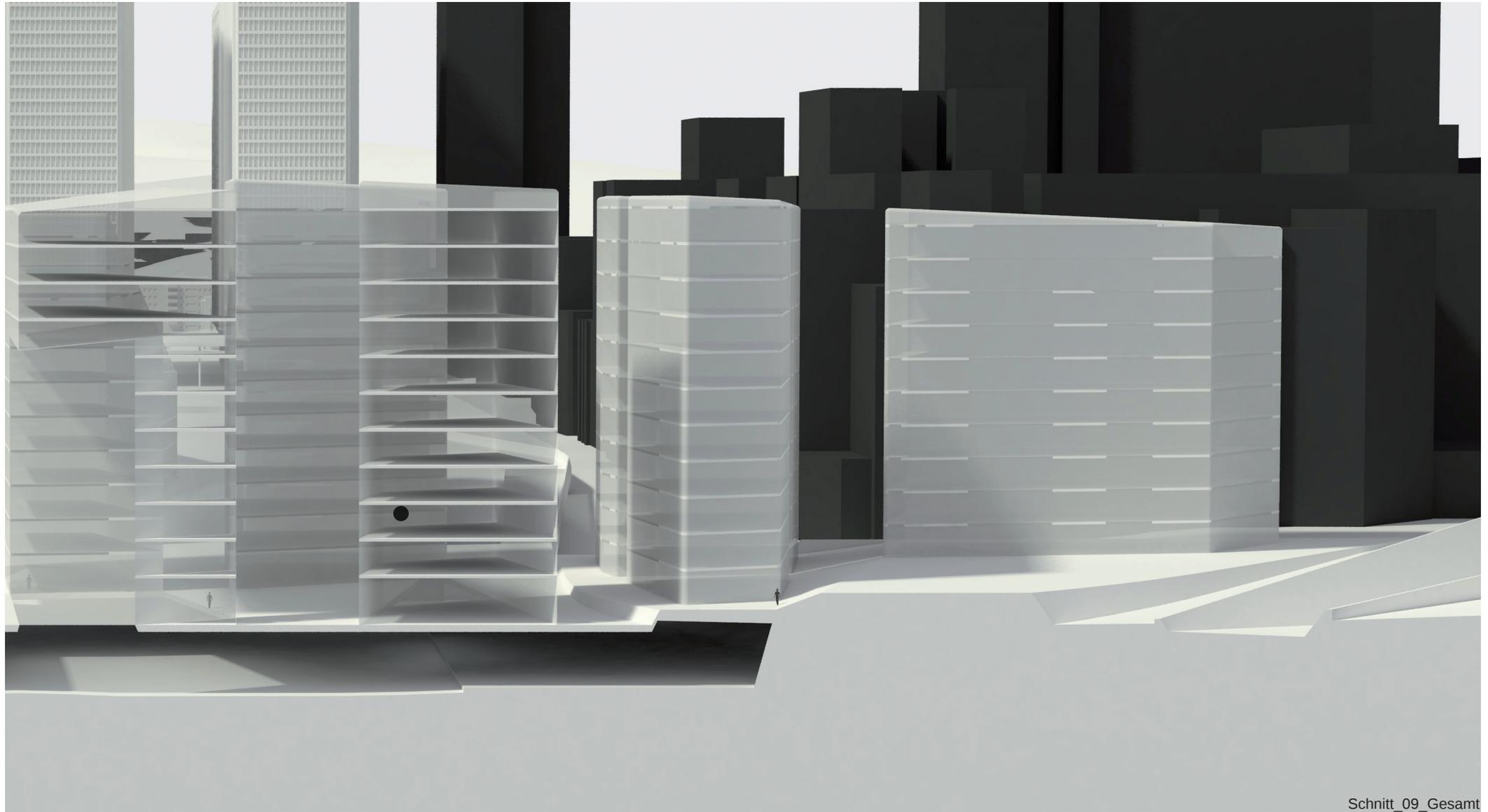
Schnitt_07



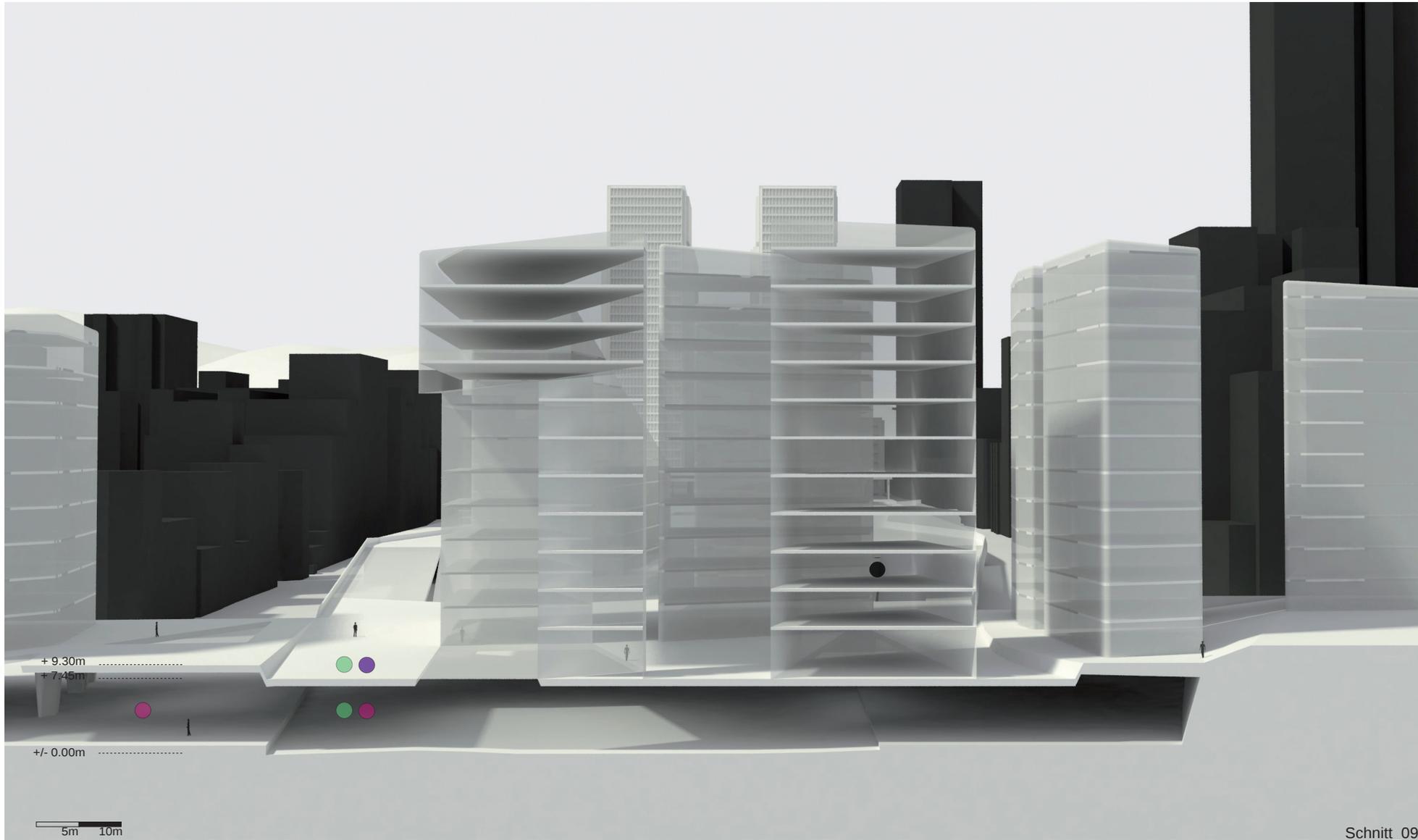




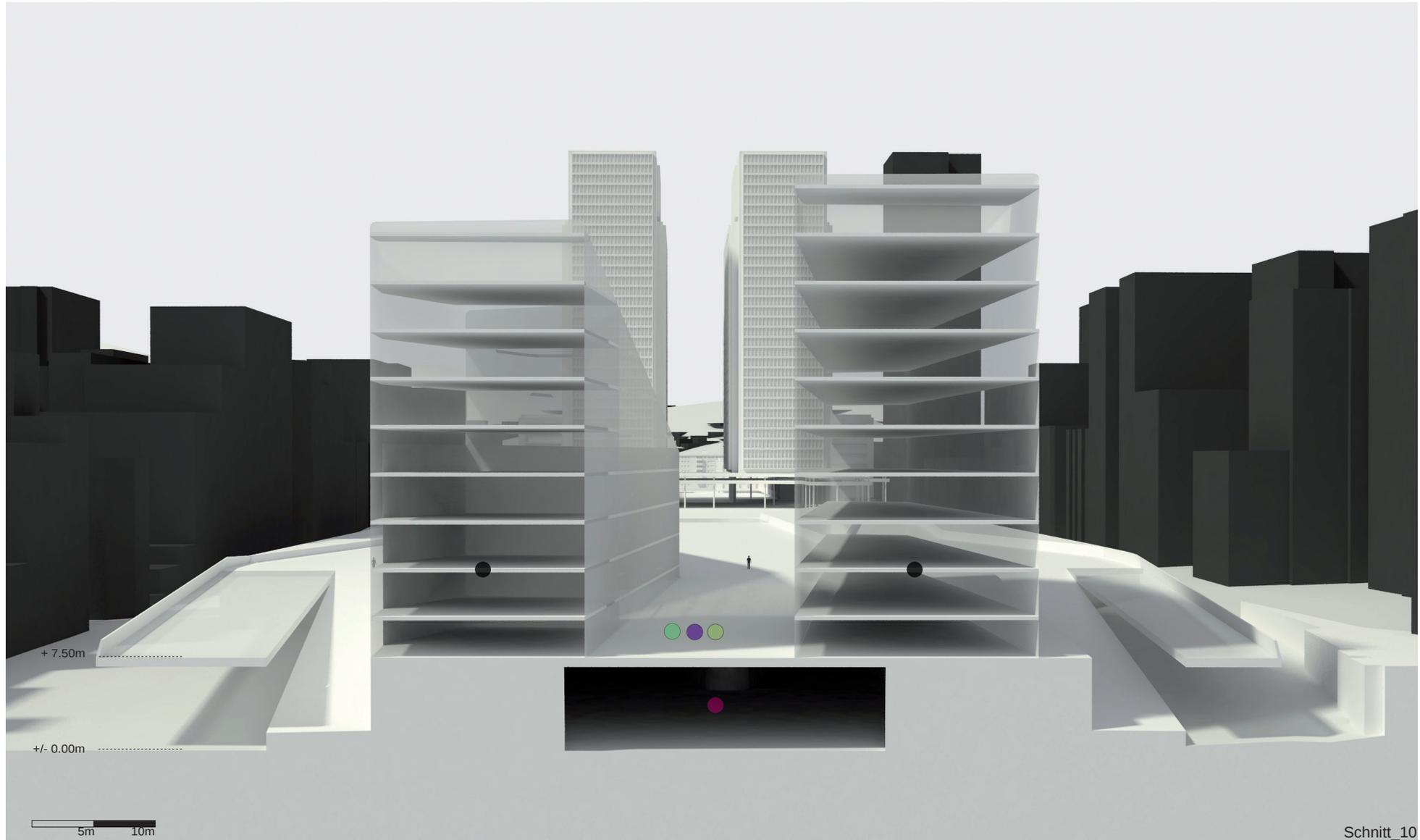




Schnitt_09_Gesamt

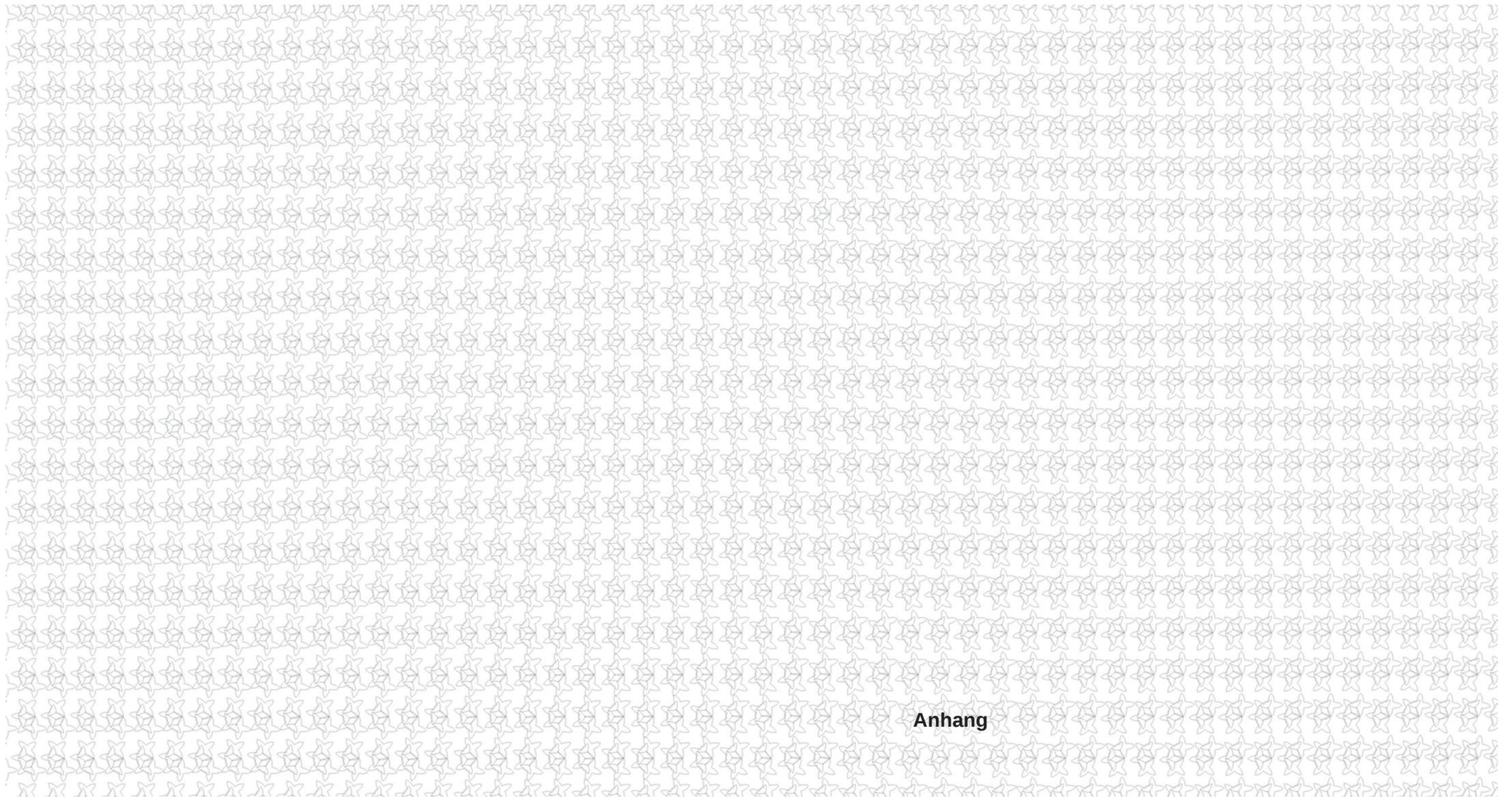


Schnitt_09



Schnittsequenzen 01-10





Anhang

Abbildungsverzeichnis

- Abb.1-10 Contribucion al estudio de los planos de caracas dirreccion de cartografia nacional.Caracas 1967.
- Abb.11 Caracas Cenital, Gotografías de Nicola Rocco, Colección Fundación para la Cultura Urbana, 141.
- Abb.12 Caracas Cenital, Gotografías de Nicola Rocco, Colección Fundación para la Cultura Urbana, 125.
- Abb.13 Caracas Cenital, Gotografías de Nicola Rocco, Colección Fundación para la Cultura Urbana, 128.
- Abb.14 <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1439250&page=3> [28.02.2014]
- Abb.15 <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1439250&page=3> [28.02.2014]
- Abb.16 <http://venezuelaoctavaisla.files.wordpress.com/2013/11/autopista-ccs-la-guaira-1950-009-ora.jpg> [28.02.2014]
- Abb.17 <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=266528> [28.02.2014]
- Abb.18 <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=321267&page=15> [28.02.2014]
- Abb.19 <http://sancheztaffurarquitecto.files.wordpress.com/2012/03/caracas-los-502.jpgv> [28.02.2014]
- Abb.20 http://www.el-nacional.com/caracas/gandola-atascada-Francisco-Fajardo_5_91240877.html [02.05.2014]
- Abb.21 https://fbcdn-sphotos-h-a.akamaihd.net/hphotos-ak-ash4/390894_4463484943430_495280733_n.jpg [02.05.2014]
- Abb.22 <http://www.salzburg.com/nachrichten/welt/chronik/sn/artikel/stromausfall-legte-viele-staedte-venezuelas-lahm-73035/> [02.05.2014]
- Abb.23 Caracas que no fué, Universidad Central de Venezuela, Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Caracas, 1989, 127.
- Abb.24 http://cav.org.ve/cms/index.php?option=com_flexicontent&view=items&cid=169:arquitectura-en-venezuela&id=1761:una-pequena-historia-necesaria&Itemid=59 [05.03.2014]
- Abb.25 http://cav.org.ve/cms/images/stories/flexicontent/l_image21.jpg [05.03.2014]
- Abb.26 http://venciclopedia.com/index.php?title=Archivo:Centro_Simon_Bolivar_17.jpg [05.03.2014]
- Abb.27 <http://anammanzo.wordpress.com/2011/06/24/close-inspiration-2/> [05.03.2014]
- Abb.28 https://twitter.com/Arq_Mod/status/327772252089233408 [05.03.2014]
- Abb.29 <http://oscartenreiro.com/2013/12/21/una-pequena-historia-necesaria/#jp-carousel-1978> [05.03.2014]
- Abb.30 <http://oscartenreiro.com/2014/02/01/una-pequena-historia-necesaria-vii/#jp-carousel-2076> [05.03.2014]
- Abb.31 De Lasala, Silvia, Violaciones Sucesivas. Notas sobre la arquitectura de la Avenida Bolívar de Caracas, despues del Plan Monumental de 1939. la Caracas que no fué, Universidad Central de Venezuela, Ediciones Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Caracas, 1989, 180.
- Abb.32 <http://www.skyscraperlife.com/construcciones-y-proyectos-la/15990-proyectos-de-caracas.html> [05.03.2014]
- Abb.33 <http://hanniagomez.blogspot.co.at/2007/08/1996-queremos-la-cabeza-de-ribas.html> [05.03.2014]

- Abb.34 http://www.eluniversal.com/aniversario/100/ca6_art_caracas-estrena-su-g_1229792 [05.03.2014]
- Abb.35 <https://twitter.com/PerezJimenez52/status/412706929387909121> [05.03.2014]
- Abb.36 <http://venezuelaoctavaisla.files.wordpress.com/2011/10/1953-av-bolivar-libro-santiago-de-leon-de-caracas-1467-2030.jpg> [05.03.2014]
- Abb.37 http://orachapellincarcasvenezuela.blogspot.co.at/2011_12_01_archive.html [05.03.2014]
- Abb.38 <http://www.pinterest.com/pin/83809243037177548/> [05.03.2014]
- Abb.39 De Lasala, Silvia, Violaciones Sucesivas. Notas sobre la arquitectura de la Avenida Bolívar de Caracas, despues del Plan Monumental de 1939. la Caracas que no fué, Universidad Central de Venezuela, Ediciones Instituto d Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Caracas, 1989, 160.
- Abb.33 <http://hannia Gomez.blogspot.co.at/2007/08/1996-queremos-la-cabeza-de-ribas.html> [05.03.2014]
- Abb.34 http://www.eluniversal.com/aniversario/100/ca6_art_caracas-estrena-su-g_1229792 [05.03.2014]
- Abb.35 <https://twitter.com/PerezJimenez52/status/412706929387909121> [05.03.2014]
- Abb.36 <http://venezuelaoctavaisla.files.wordpress.com/2011/10/1953-av-bolivar-libro-santiago-de-leon-de-caracas-1467-2030.jpg> [05.03.2014]
- Abb.37 http://orachapellincarcasvenezuela.blogspot.co.at/2011_12_01_archive.html [05.03.2014]
- Abb.40 <http://oscartenreiro.com/2014/02/01/una-pequena-historia-necesaria-vii/#jp-carousel-2082> [02.05.2014]
- Abb.41 <http://www.noticias24.com/fotos/noticia/7776/en-fotos-chavistas-dicen-si-al-llamado-de-maduro-y-acuden-a-la-avenida-bolivar-de-caracas/> [02.05.2014]

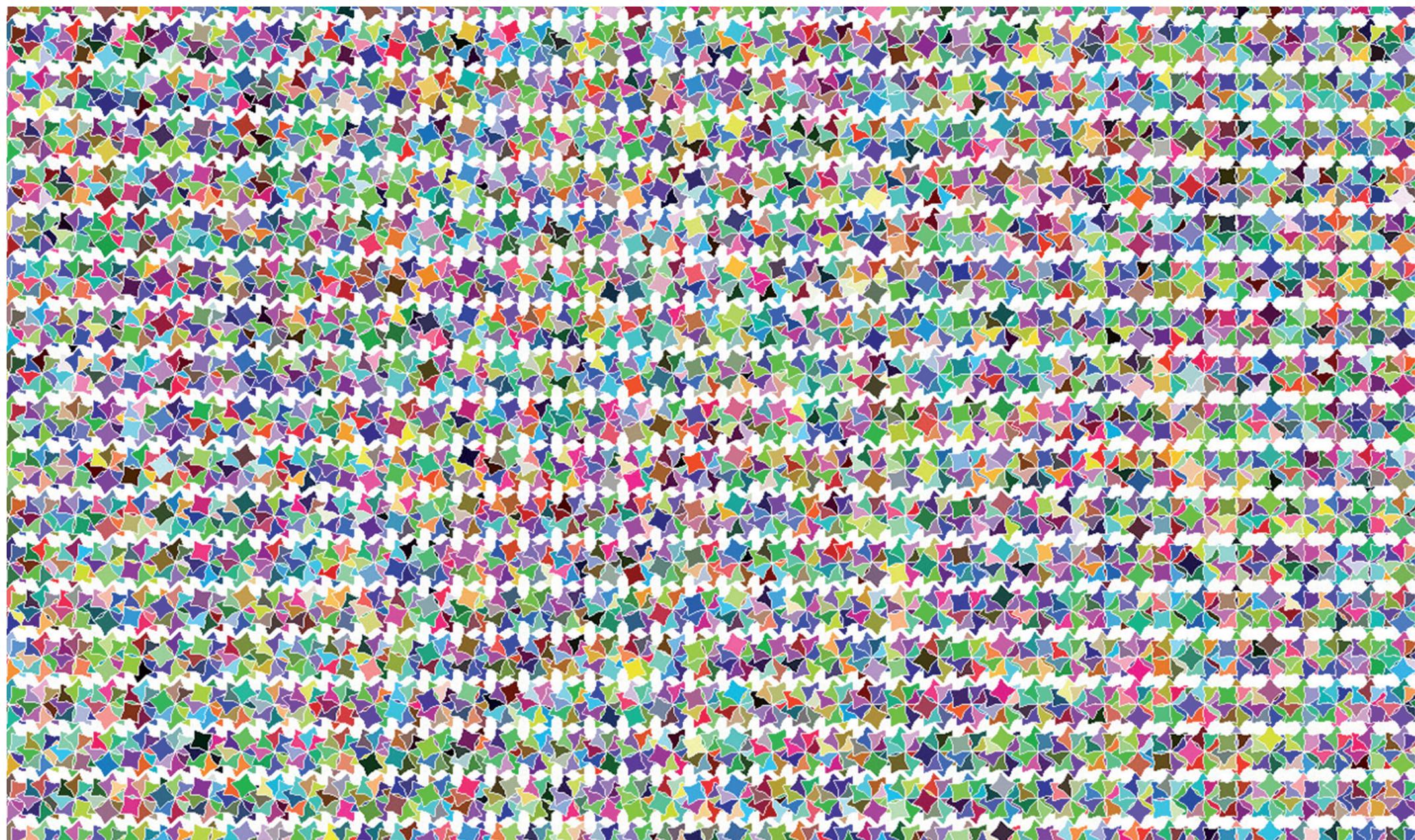
Grafiken der Titelblätter: Printschler Josef Matthias

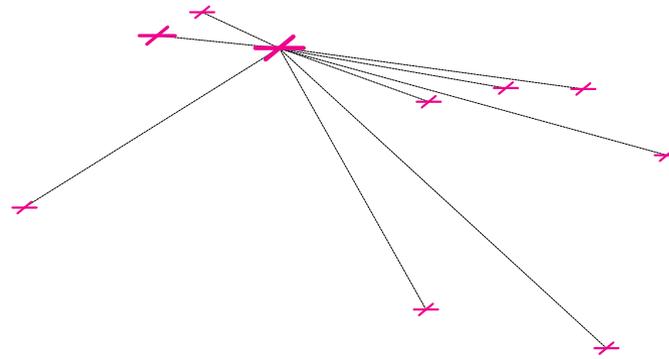
Literaturverzeichnis

- Almandoz Marte, Arturo: Planning Latin America's Capital Cities, Routledge Chapman & Hall 2002, 1850-1950
- Casa, Lorenzo Gozales: Caracas, die motorisierte Stadt, in: Stadtbauwelt, Nr. 160, 2003, 36-45
- De Certeau, Michel: Kunst des Handelns, Berlin, 1988
- De Lasala, Silvia Hernández: Violaciones Sucesivas. Notas sobre la Arquitectura de la Avenida Bolívar de Caracas, despues del Plan Monumental de 1939, in La Caracas que no fué, Universidad Central de Venezuela, Ediciones Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Caracas, 1989
- Dünne, Jörg/Günzel, Stephan(Hg.): Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften, Frankfurt am Main, 2006
- Feldtkeller, Andreas: Die zweckentfremdete Stadt, Campus Verlag, Frankfurt am Main, 1994
- Frechilla, Juan, José Martín: Rotival de 1939 a 1959. De la Ciudad como Negocio a la Planificacion como Pretexto, in: La Caracas que no fué, Universidad Central de Venezuela, Ediciones Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Caracas 1989, 73-98
- Geschke, Sandra, Maria: Doing Urban Space. Ganzheitliches Wohnen zwischen Raumbildung und Menschwerdung, Bielefeld, 2013
- Graziano, Gasparini: Caracas a través de su Arquitectura, Caracas 1969
- Guevara, Maria: Diskontinuitäten im städtischen Netz. Studienfall Caracas, Diss., 2004
- Hernandez, Jesús Sanoja: La Utopia. Medio Siglo de Busqueda, in: La Caracas que no fué, Universidad Central de Venezuela, Ediciones Instituto de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Caracas 1989, 187-201
- Jaimes, Maria / Bornberg, Renate: Haussmannisation at its best. Lessons from the plan rotival in Caracas, in: TRIALOG, Nr. 93, 2007, 12-25
- Olalquiaga, Celeste: The Trash of History. Die Ruinen der Moderne in einem virtuellen Zeitalter, in: Stadtbauwelt, Nr. 160, 2003, 24-35
- Raul Zelik/Sabine Bitter/
Helmut Weber: Made in Venezuela. Notizen zur „bolivarianischen Revolution“, Berlin, Hamburg, Göttingen, März 2004
<http://www.lot.at/ccs/index.html> [21.11.2011]
- Schroer, Markus: Räume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie de Raums, Frankfurt am Main, 2006
- Tovar, Herman Sifontes(Hg.): Caracas Cenital, Caracas, 2005
- http://cav.org.ve/cms/index.php?option=com_flexicontent&view=items&cid=173:foro-de-la-ciudad&id=1764:una-pequena-historia-necesaria-ii&Itemid=74 [22.02.2014]
- http://books.google.at/books?id=54qsy2ponSIC&pg=PA103&lpg=PA103&dq=maurice+rotival&source=bl&ots=YnivxQCiuX&sig=wuVSUKJLM2hQeJk8EAvOjUI0hug&hl=-de&ei=R5uhTOyzJ5DAsAP_3Y1o&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=1&ved=0CBQQ6AEwADgK#v=onepage&q=maurice%20rotival&f=false [28.09.2010]

Ich bedanke mich bei meinem Betreuer Prof. Wolfgang Dokonal für seine Unterstützung und sein Vertrauen; darüber hinaus danke ich meinen venezolanischen Studienkollegen und Freunden für ihre Hilfe; und nicht zuletzt gilt mein Dank meiner gesamten Familie; ohne deren grenzenloser Unterstützung die Fertigstellung dieser Arbeit nicht möglich gewesen wäre.



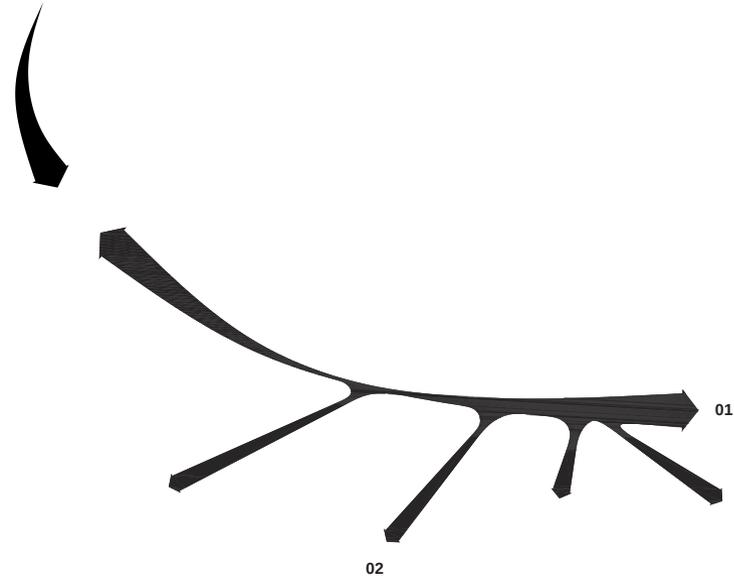




[Konnexion Zentren]

die **muster** der *zeit*

+ 04-021



[Stadtausdehnung_Hauptachse(1)//Nebenachsen(2)]



[Bezug Zentralraum Caracas <> Hafenstadt Maiquetía]



[Stadtausdehnung 2010]



 Barrios

[Informelle Siedlungen]

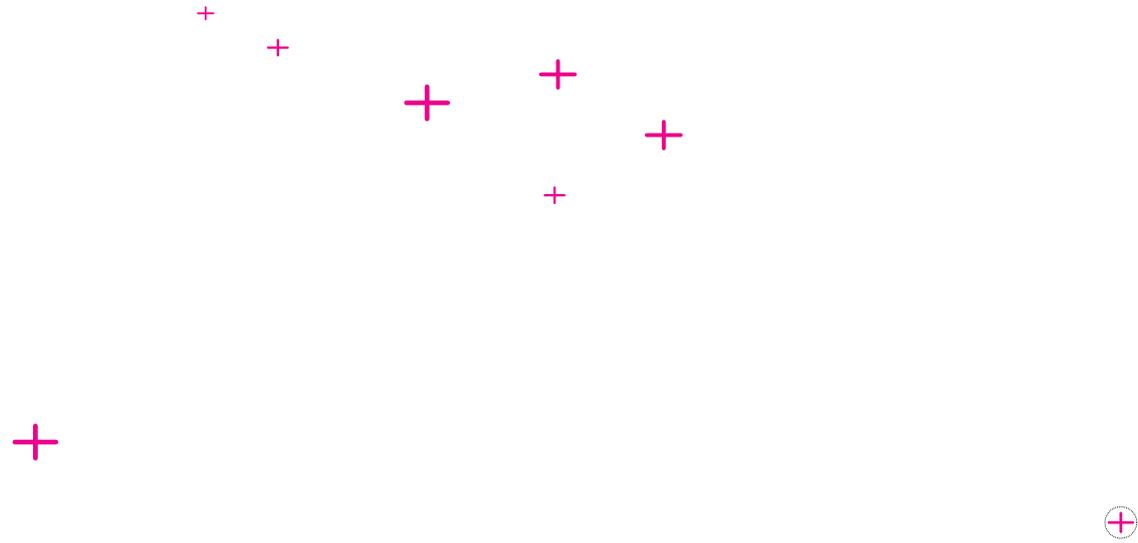


[Stadtausdehnung 2010]

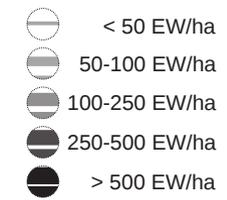


- 1989-2010
- 1975-1988
- 1959-1974
- 1946-1958
- 1936-1945
- 1928-1935
- bis 1928

[Wachstumsetappen]



[Sonderzonen]

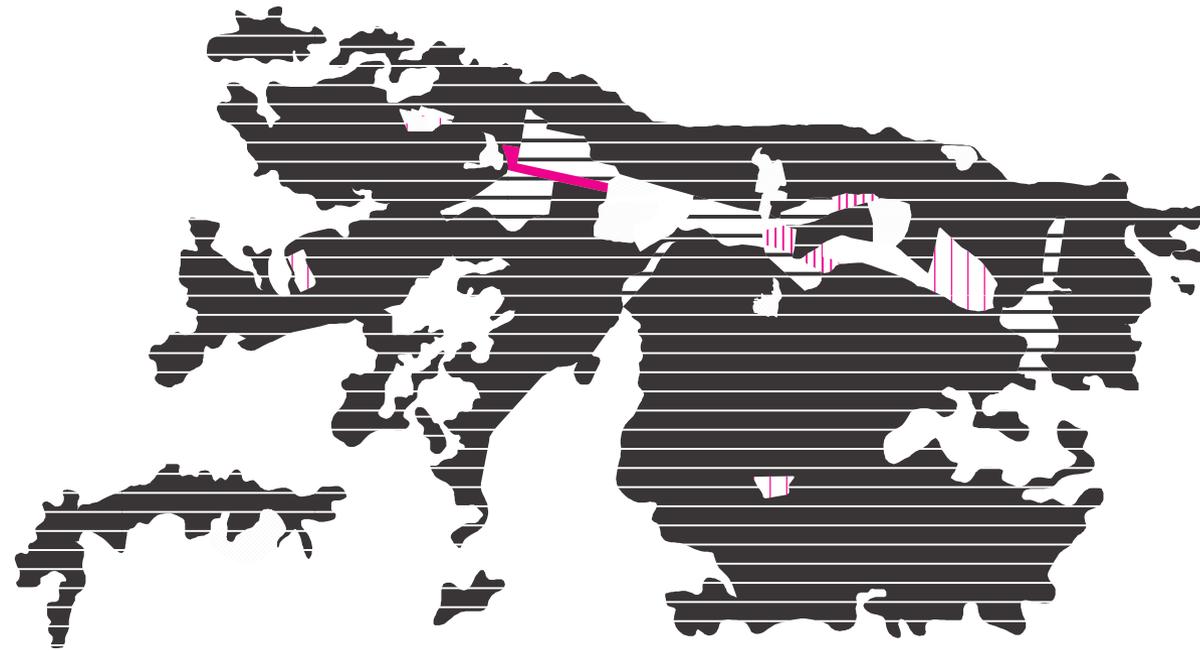


[Dichte]



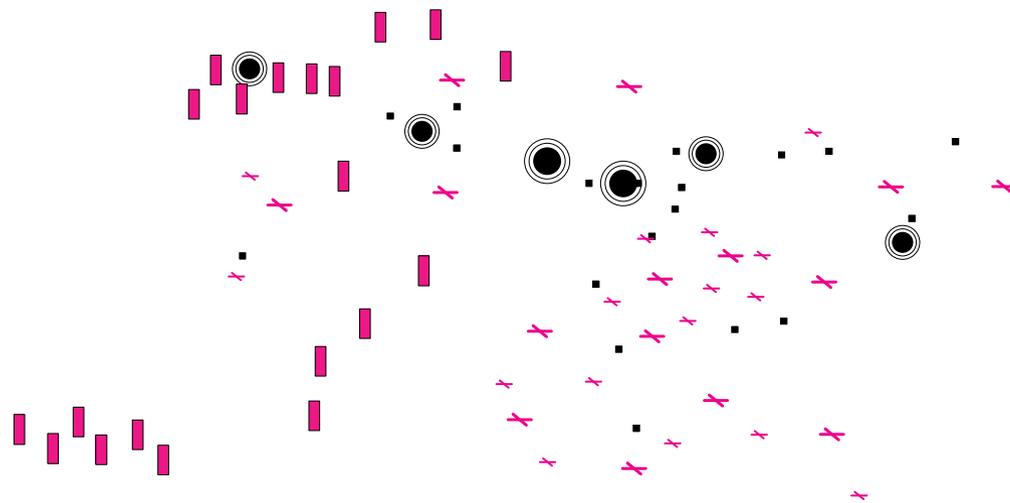
- Oberschicht
- ▨ obere Mittelschicht
- ▩ Mittelschicht
- ◐ untere Mittelschicht
- Unterschicht

[Sozioökonomie]



- Grünraum
- politisches Zentrum
- ▤ Handel/Unternehmen
- ▥ Industrie
- ▧ Handel/Wohnen
- Wohnen

[Nutzung]



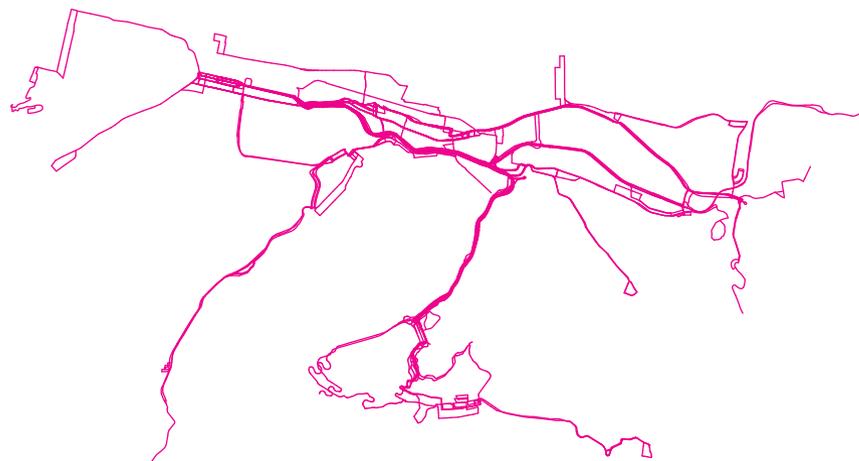
-  Gated Communities
-  Einkaufszentren
-  Sozialbauten
-  Zentren hoher Aktivität

[Icons]



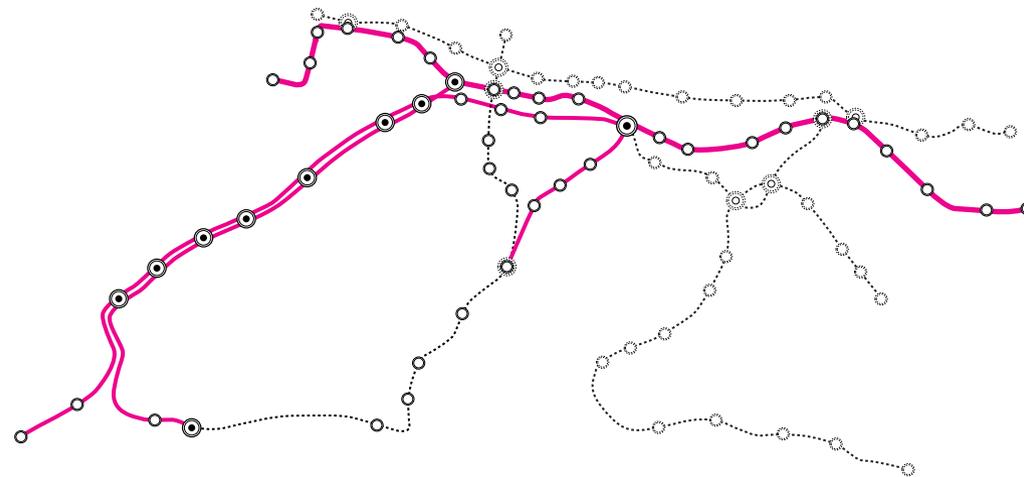
- Verkehrsknoten
- Schnellstraßen
- Autobahnen

[Infrastruktur_01]



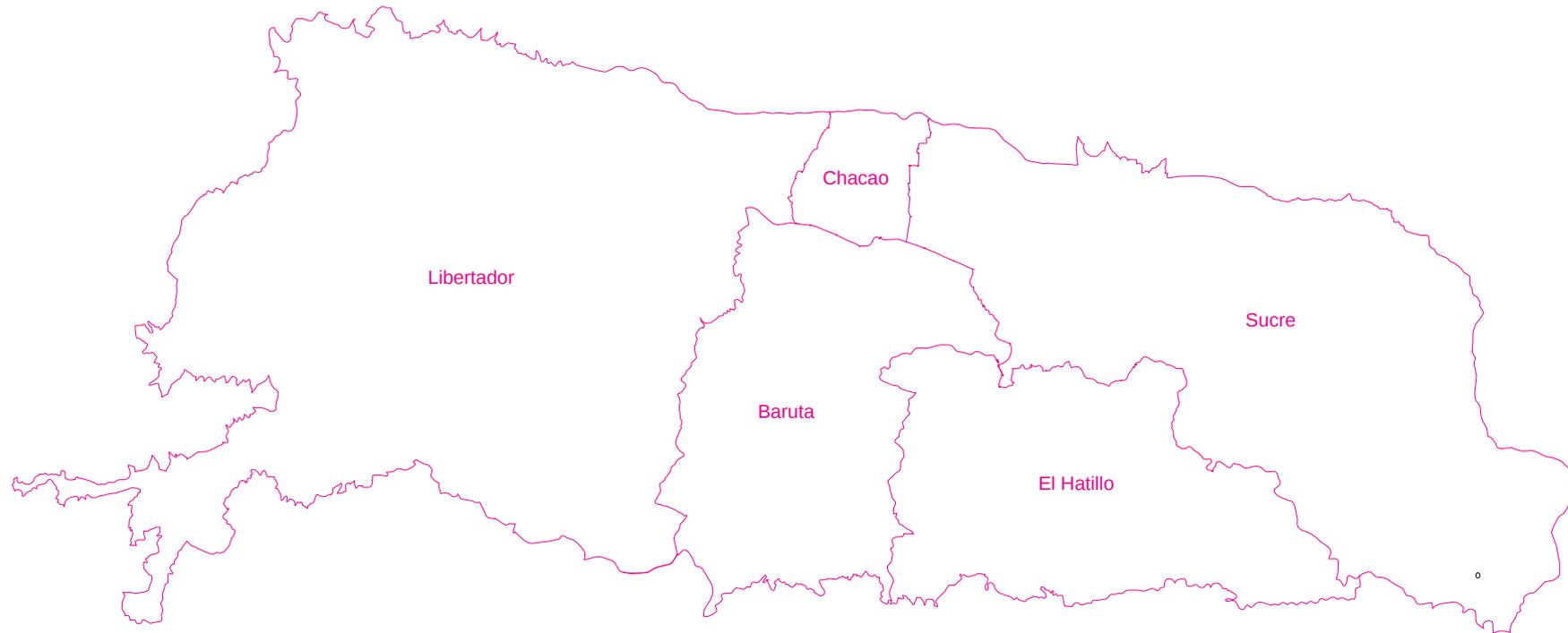
 Busnetz

[Infrastruktur_02]



- ⊙ Knotenpunkte
- Metro
- ⋯ Metro in Bau/Planung

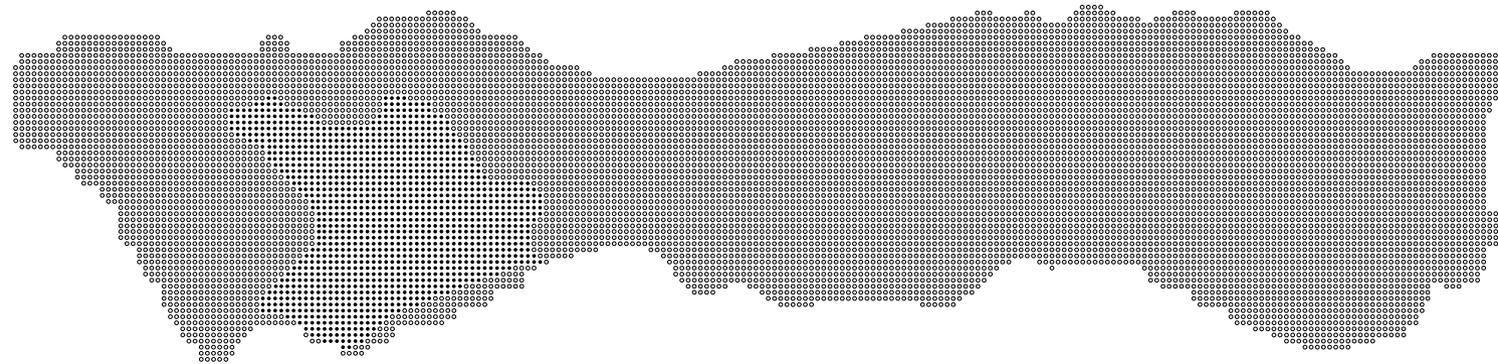
[Infrastruktur_03]



[Stadtgemeinden]



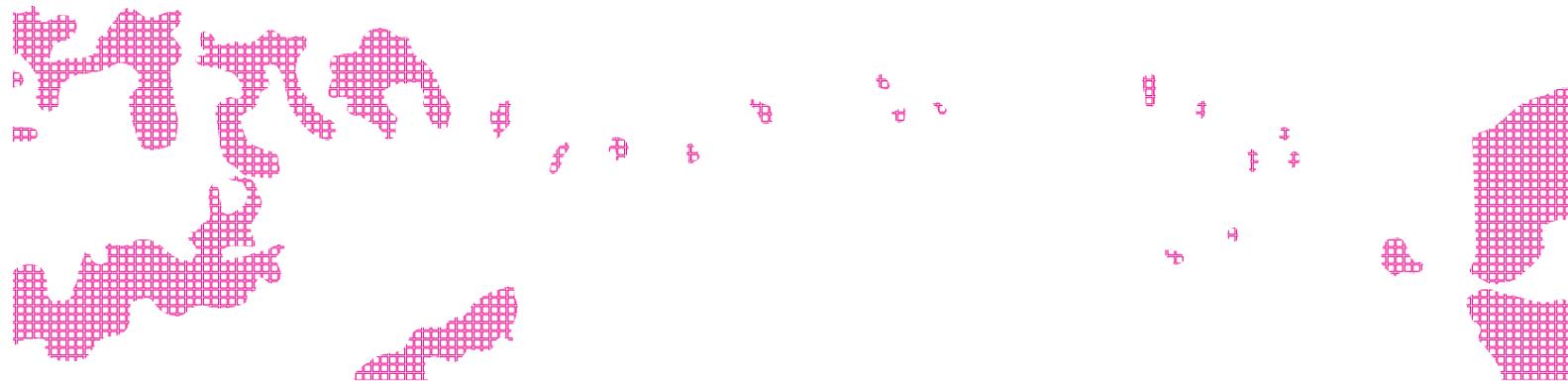
○ [Struktur]



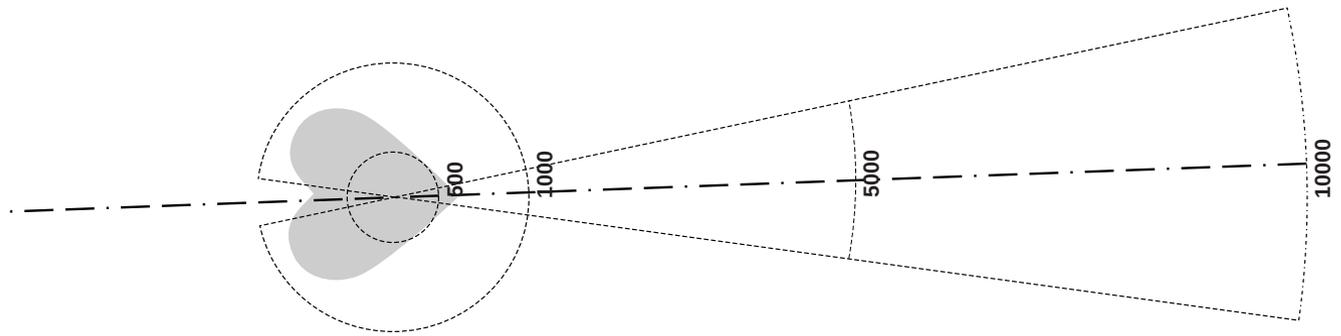
○ [Zentralraum]
● [Stadtkern]



○ [Bebauungsstruktur]



□ [Informelle Siedlungen]



♥ [Stadtzentrum]



▬ [Sperrgebiet]



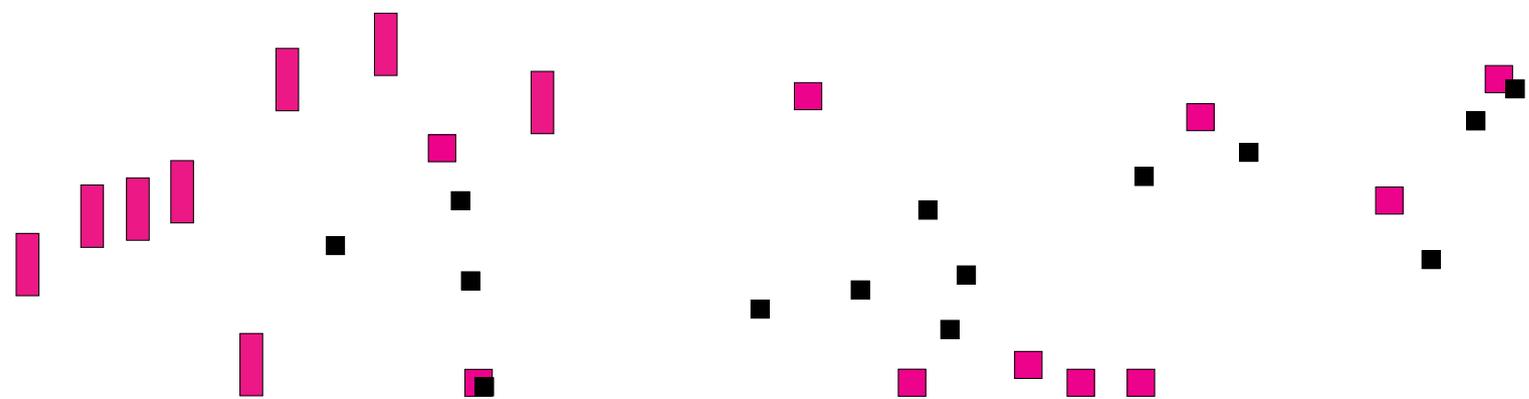
[Militärflughafen]



[Trennung Ost/West]

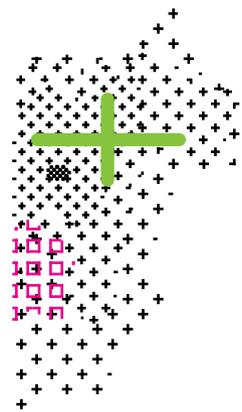


[hohe Aktivität]



- [Centroscomerciales]
- ▮ [Sozialbauten]
- [GatedCommunities]

+

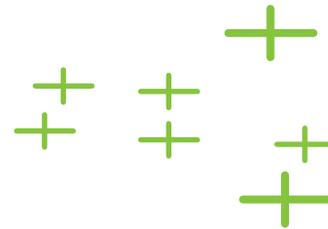


+

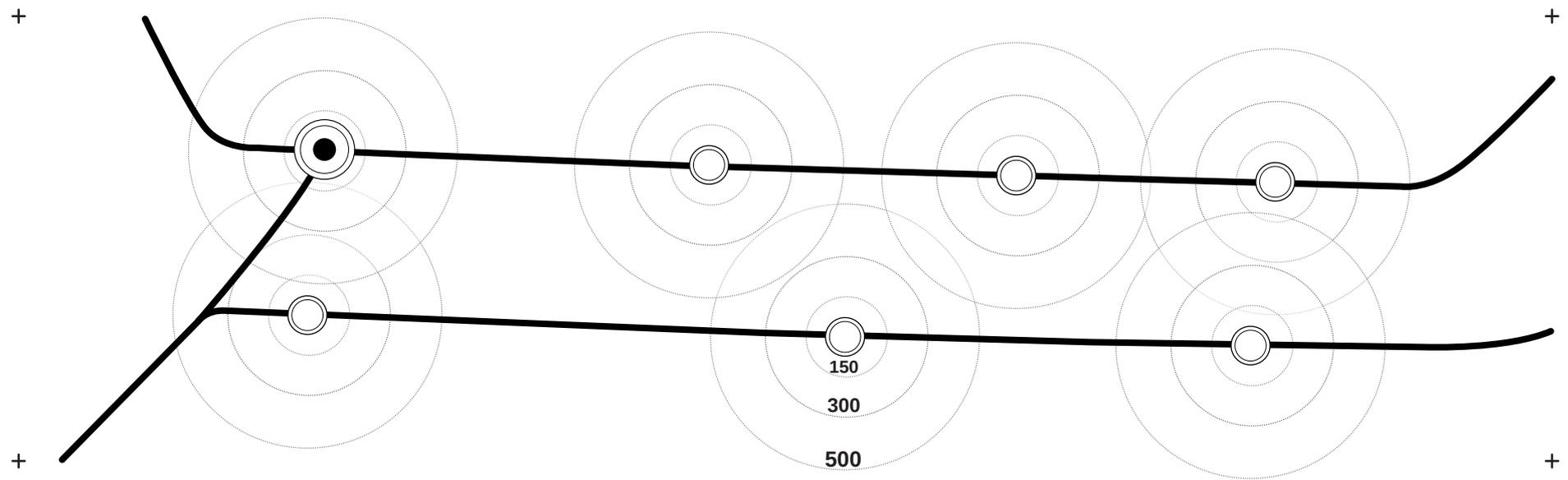
-  [Informelle Siedlungen]
-  [Grünbereiche]
-  [Erhebungen]

die **muster** der *zeit*

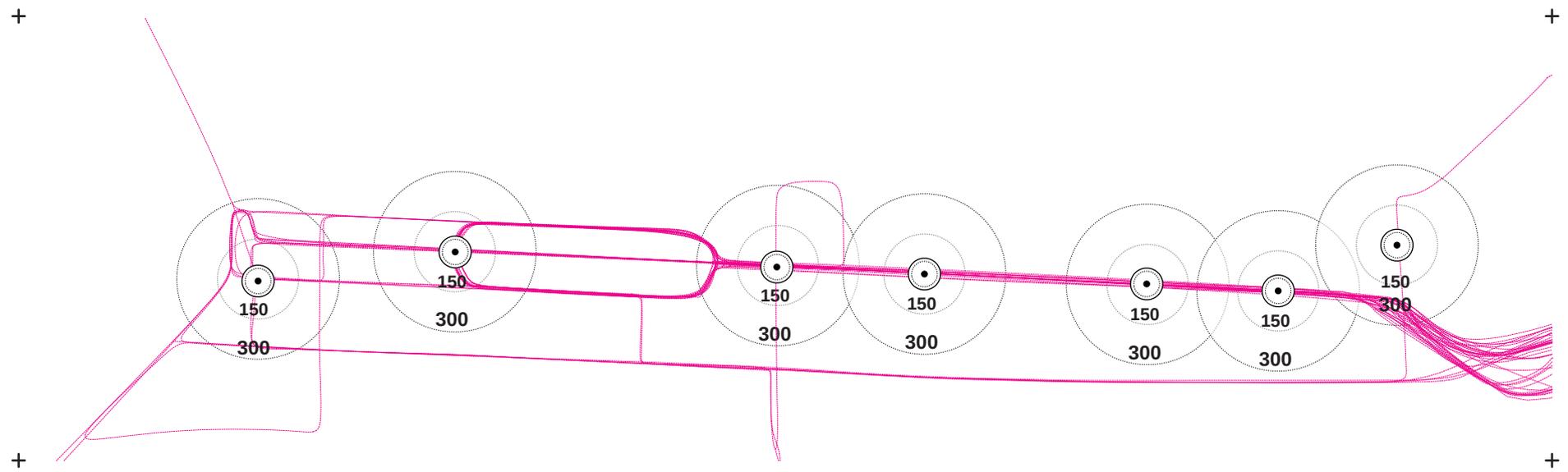
+



+ 01-085

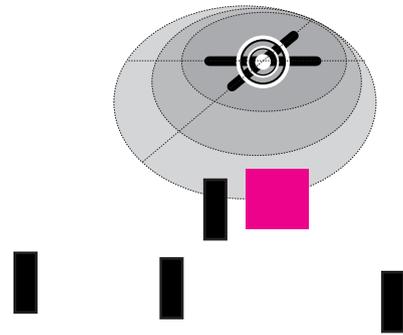


- [Metrolinien]
- ⊙ [Metrostationen]
- [Angaben in m]

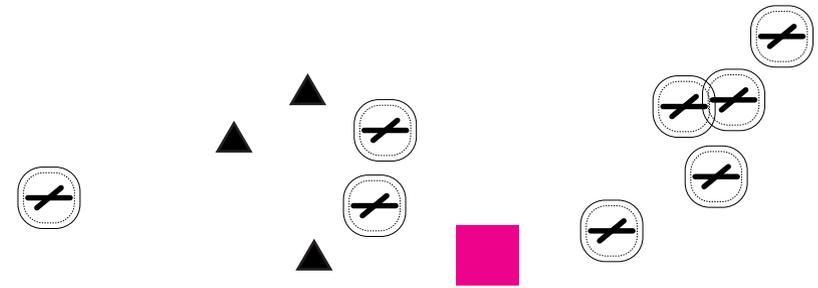


- [Bislinien]
- [Haltestellen]
- [Angaben in m]

+



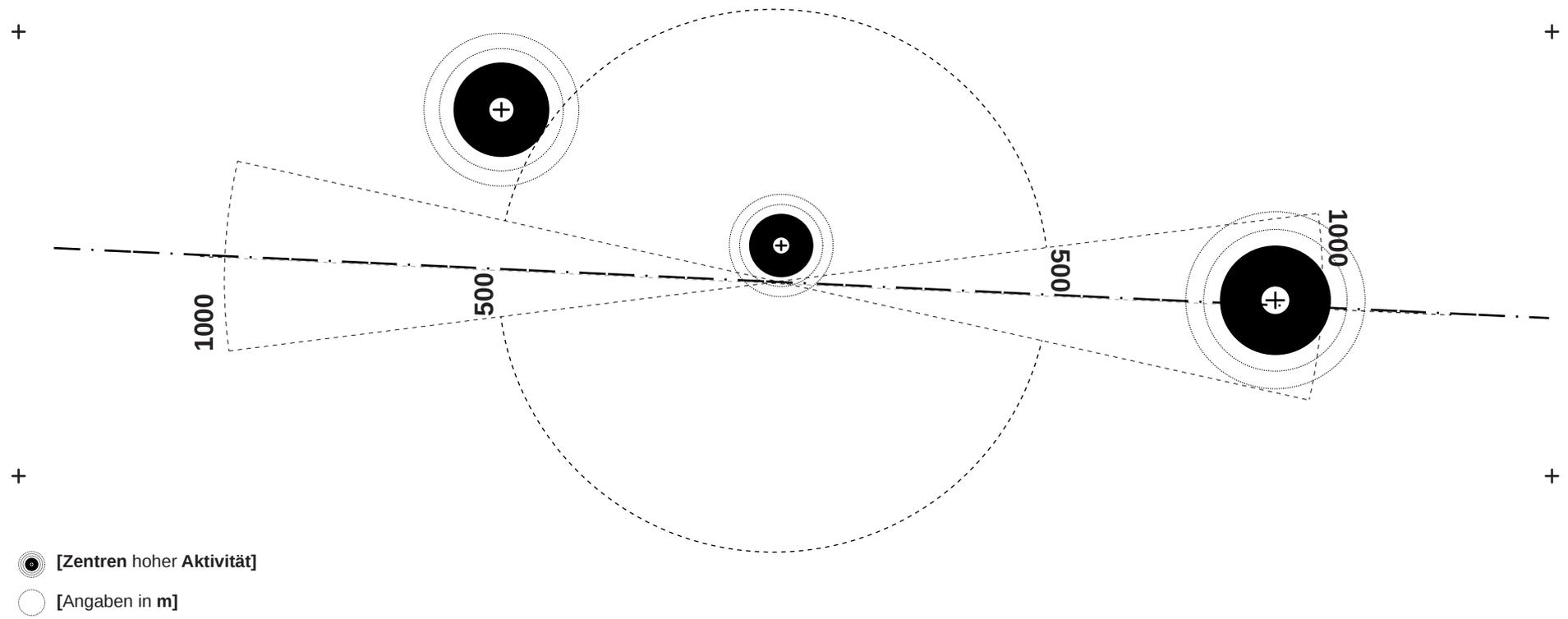
+



+

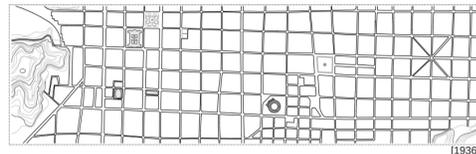
-  [Centros Comerciales]
-  [Bildungseinrichtungen]
-  [Kultureinrichtungen]
-  [Verwaltung]

+

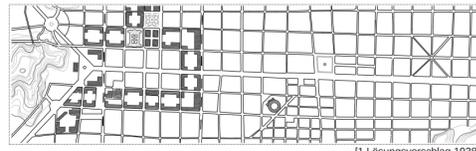


Strukturanalyse_Avenida Bolívar

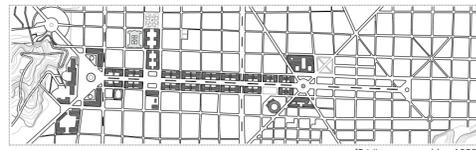
Struktur Gesamt



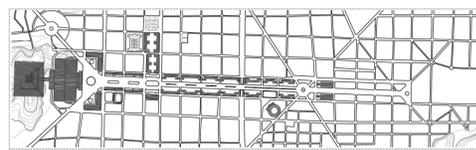
[1936]



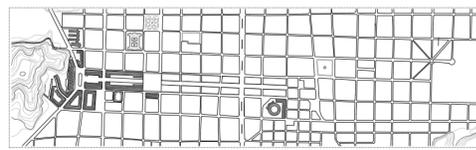
[1.Lösungsvorschlag 1938]



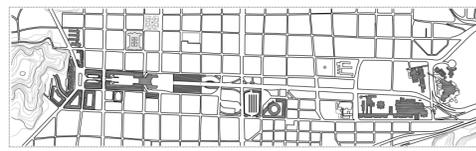
[2.Lösungsvorschlag 1938]



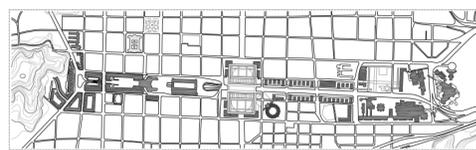
[3.Lösungsvorschlag Rotival_ 1939]



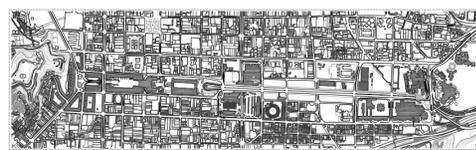
[1951]



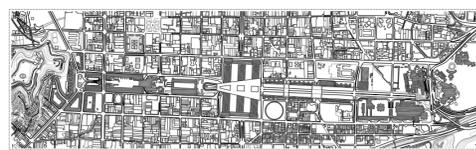
[1989]



[Larena_1991]



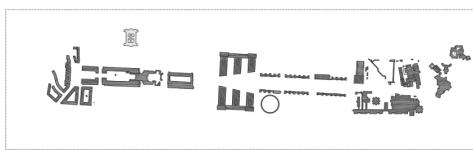
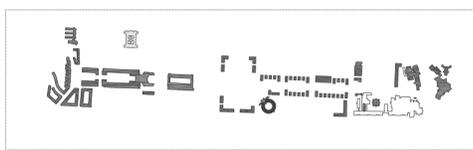
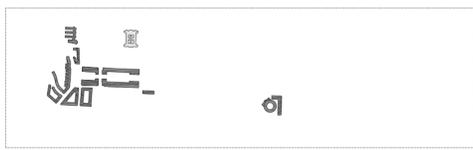
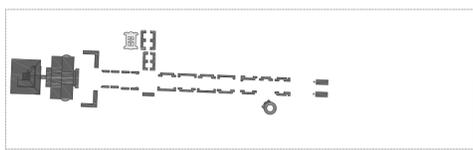
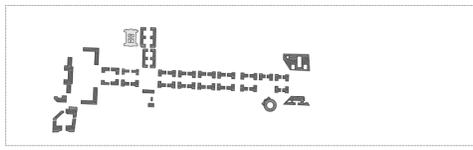
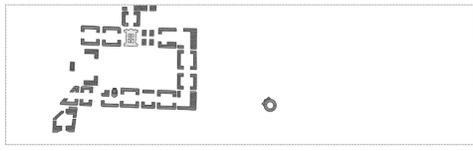
[2006]



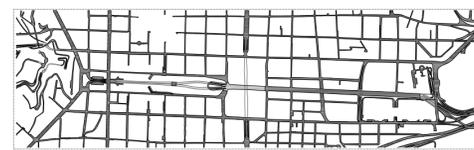
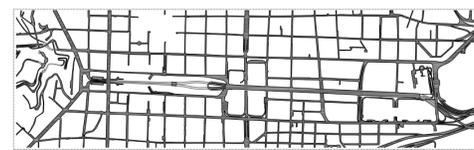
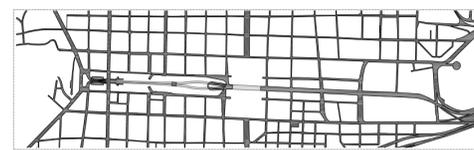
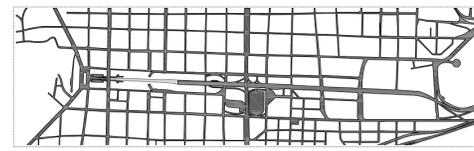
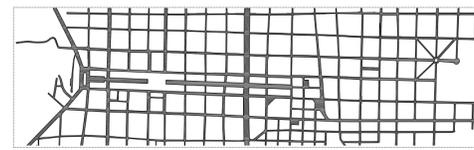
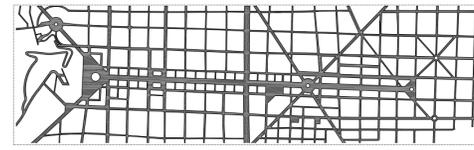
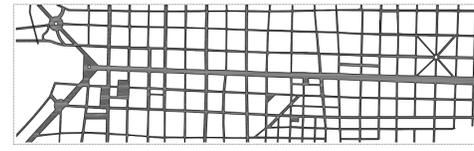
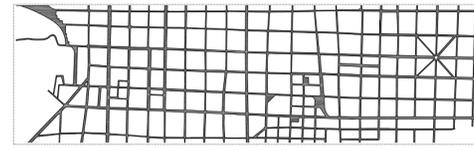
[Entwurf_2008]

500 1000

Geplante/Umgesetzte Bebauung Avenida Bolívar



Struktur Straße



500 1000

Struktur Fläche/Geplante Transformation

